

Presentación de Resultados

Correspondiente al periodo de tres meses finalizado
el 31 de marzo de 2022

27 de abril de 2022



Disclaimer

En este informe se muestran los datos más significativos de Aena S.M.E., S.A. y Sociedades dependientes (“Aena” o “la Compañía”) y de su gestión a lo largo de los tres primeros meses de 2022, incluyendo la información más relevante de todas las áreas de negocio, las principales cifras y las líneas de actuación que han guiado la gestión de la Compañía.

La Presentación se ha preparado:

- (i) Únicamente para su uso durante la presentación de los resultados financieros de los tres primeros meses de 2022; en este sentido, la Presentación no constituye una oferta ni una invitación: (a) a comprar o suscribir acciones, de conformidad con las disposiciones de la Ley 24/1988, de 28 de julio (con sus modificaciones y reformulaciones), sobre el mercado de valores y sus reglamentos de aplicación; o (b) a comprar, vender o intercambiar, ni a solicitar una oferta de compra, venta o intercambio de valores, ni a solicitar cualquier voto o autorización, en cualquier otra jurisdicción; ni se debe interpretar en este sentido.
- (ii) Para fines informativos, dado que la información que contiene es puramente explicativa; a tal fin, se debe indicar que la información y cualquier opinión o afirmación realizada en la Presentación (incluida la información y las afirmaciones sobre previsiones, como se definen a continuación) (en lo sucesivo, la «Información») no ha sido objeto de revisión ni verificación por parte de ningún tercero independiente ni ningún auditor de la Sociedad, y determinada información financiera y estadística de esta Presentación está sujeta a ajustes de redondeo. En consecuencia, ni la Sociedad, ni sus consejeros, directivos, empleados, o cualquiera de sus filiales u otras empresas del grupo de la Sociedad:
 - (a) Ofrecen ninguna garantía, expresa o implícita, en lo referente a la imparcialidad, precisión, integridad o corrección de la Información.
 - (b) Asumen ningún tipo de responsabilidad, ya sea por negligencia o por cualquier otro motivo, por todo daño o pérdida que surja de cualquier uso de la Presentación, su contenido o cualquiera Información que contenga.

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

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

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

Índice

I. Aspectos clave

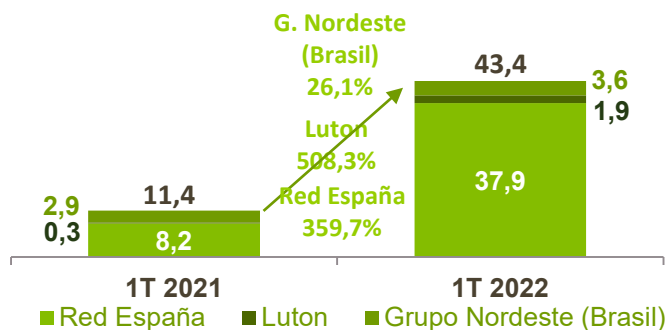
II. Evolución del negocio

III. Resultados financieros

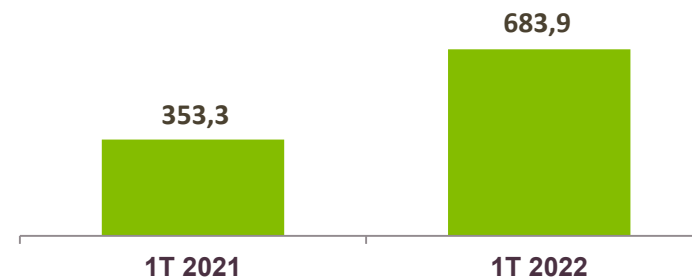
IV. Apéndices

I. Aspectos clave

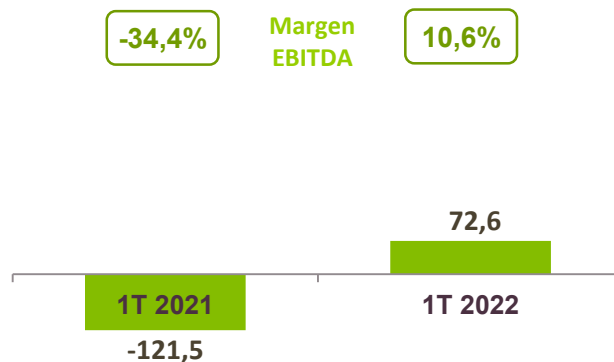
Pasajeros⁽¹⁾ (M): 280,1%



Ingresos Totales (M€): 93,6%



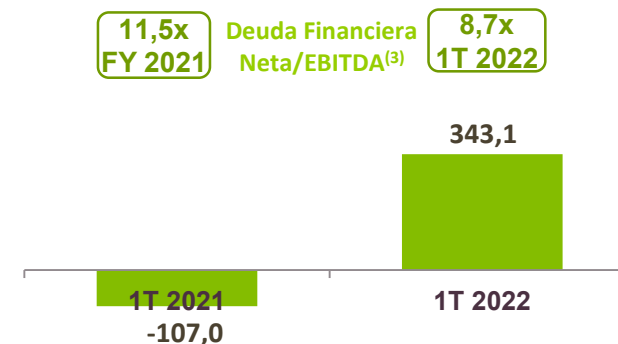
EBITDA⁽²⁾ (M€): 159,7%



Resultado Neto (M€): 60,0%



Efectivo Neto Generado por las Actividades de Explotación (M€): 420,7%



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

(2) EBITDA reportado

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

I. Aspectos clave: Situación actual



Tráfico: El tráfico de pasajeros del Grupo Aena¹ ha crecido hasta los 43,4 millones (+280,1% respecto a 2021) **lo que equivale a una recuperación del 71,9% del tráfico de 2019**. En los aeropuertos de la red en España el incremento es del +359,7% (hasta 37,9 millones de pasajeros) y **equivale al 71,8% del tráfico de 2019**. El aeropuerto de Luton registra una subida del 508,3%, **lo que supone el 51,2% del tráfico de 2019**, mientras que el grupo aeroportuario del Nordeste en Brasil muestra un incremento del 26,1% que equivale al **94,2% del tráfico de 2019**.



Ingresos: Los Ingresos ordinarios de explotación consolidados se han incrementado en 329,4 M€ (+96,7%) frente al mismo periodo de 2021:

Los **ingresos aeroportuarios** registran un incremento de +277,0 M€ (+220,6%), los **ingresos comerciales** se reducen en 12,9 M€ (-7,6%), los **ingresos por servicios inmobiliarios** crecen 2,0 M€ (+11,0%) y los **ingresos de la actividad internacional** crecen 62,9 M€ (+247,6%).



Otros Gastos de Explotación: La variación refleja el efecto de la mayor actividad y de la operativa de las terminales y espacios aeroportuarios abiertos, así como el incremento del precio de la energía eléctrica (aumento de 46,7 M€) y la contabilización de los impuestos locales cuyo devengo se produce íntegramente al inicio del ejercicio (155,1 M€ en este trimestre frente a 151,9 millones de euros en el mismo período de 2021).



Inversiones: el importe de inversión que se estima ejecutar en 2022 en la red en España, asciende a 535 millones de euros, de los que al 31 de marzo de 2022 se han ejecutado 73,1 millones de euros.



Financiación: A 31 de marzo de 2022, Aena dispone de caja y facilidades crediticias por importe de 2.096,7 millones de euros, a las que se añade la posibilidad de realizar emisiones a través del programa de Euro Commercial Paper (ECP) de hasta 900 millones de euros, que se encuentran disponibles en su totalidad.

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

Índice

I. Aspectos clave

II. Evolución del negocio

III. Resultados financieros

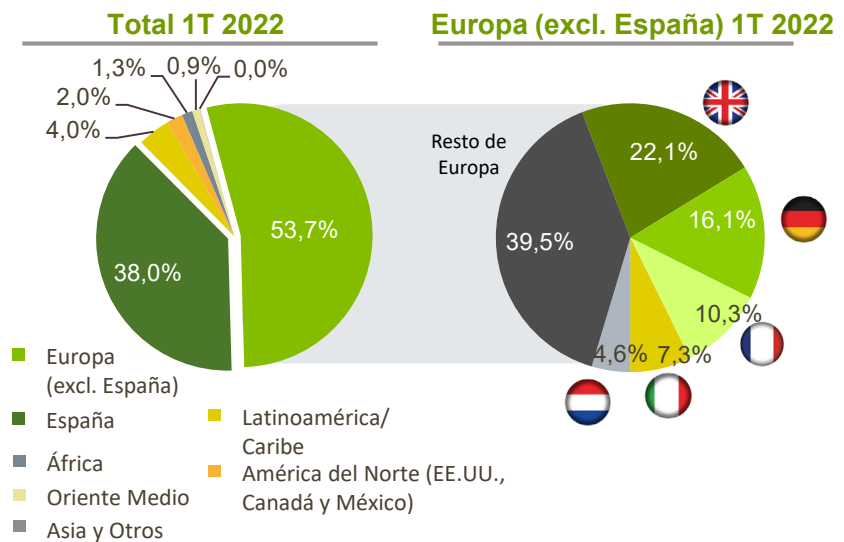
IV. Apéndices

II. Datos de tráfico

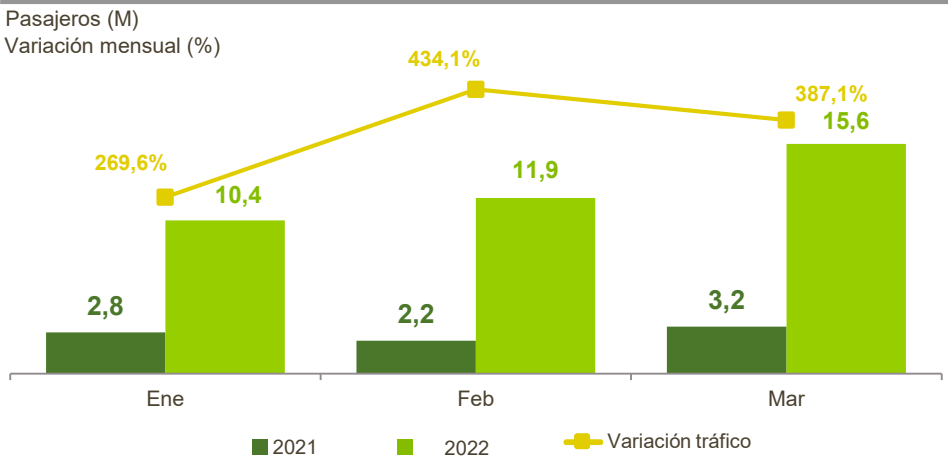
Pasajeros, aeronaves y carga

Red en España	1T 2022	1T 2021	Variación
Pasajeros	37.898.456	8.244.214	359,7%
Operaciones	414.341	199.276	107,9%
Carga (kg.)	247.803.952	216.599.149	14,4%
Luton	1T 2022	1T 2021	Variación
Pasajeros	1.881.972	309.377	508,3%
Operaciones	21.065	6.050	248,2%
Carga (kg.)	7.776.774	6.615.584	17,6%
Grupo Nordeste (Brasil)	1T 2022	1T 2021	Variación
Pasajeros	3.607.235	2.860.222	26,1%
Operaciones	34.402	30.007	14,6%
Carga (kg.)	17.009.143	15.296.326	11,2%

Distribución del tráfico de pasajeros⁽¹⁾ por mercados



Evolución mensual del tráfico de pasajeros⁽¹⁾



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

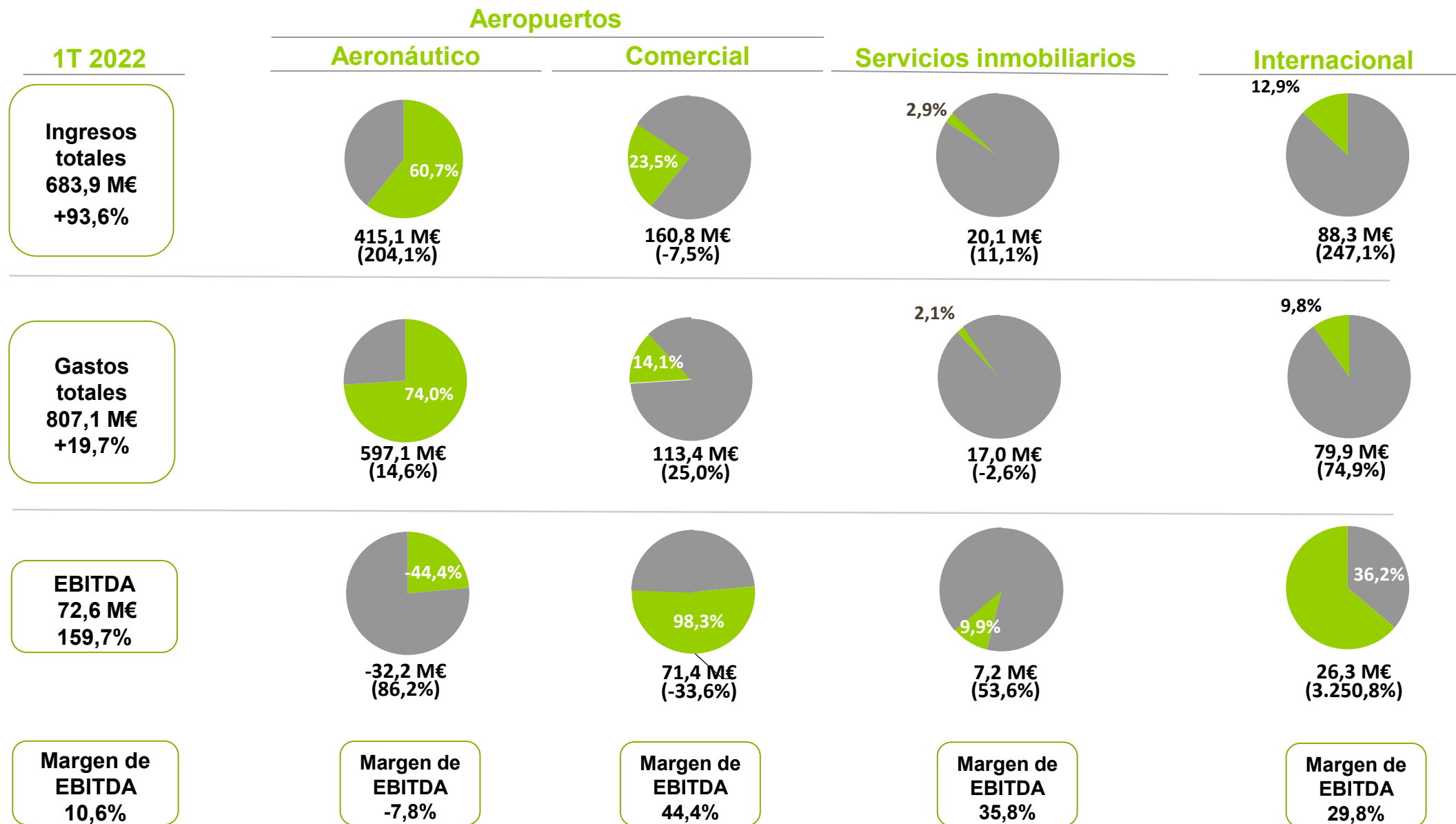
Aeropuertos/Grupos ⁽²⁾	Pasajeros ⁽¹⁾ (M)	Var. (%)	Cuota (%)	% Var. Nacional ⁽³⁾	% Var. Internacional ⁽³⁾
A.S. Madrid-Barajas	9,1	255,1%	24,1%	156,8%	326,1%
J.T. Barcelona-El Prat	6,4	469,2%	16,9%	265,0%	691,9%
Palma de Mallorca	2,4	309,3%	6,3%	225,6%	509,5%
Grupo Canarias	9,4	339,9%	24,8%	124,6%	913,4%
Grupo I	8,7	542,6%	22,9%	306,5%	874,8%
Grupo II	1,6	353,2%	4,3%	281,0%	2.111,3%
Grupo III	0,3	136,1%	0,8%	137,5%	531,0%
TOTAL	37,9	359,7%	100,0%	197,9%	595,5%

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

(2) Grupo Canarias: El Hierro, Fuerteventura, Gran Canaria, La Gomera, La Palma, Lanzarote-César Manrique, Tenerife Norte-C. La Laguna y Tenerife Sur.
Grupo I: Alicante-Elche, Bilbao, Girona, Ibiza, Málaga-Costa del Sol, Menorca, Sevilla y Valencia.
Grupo II: A Coruña, Aerop. Int. Región de Murcia, Almería, Asturias, FGL Granada-Jaén, Jerez de la Frontera, Reus, Santiago-Rosalía de Castro, SB-Santander, Vigo y Zaragoza.
Grupo III: Albacete, Algeciras-Helipuerto, Badajoz, Burgos, Ceuta-Helipuerto, Córdoba, Huesca-Pirineos, León, Logroño-Agoncillo, Madrid-Cuatro Vientos, Melilla, Pamplona, Sabadell, Salamanca, San Sebastián, Son Bonet, Valladolid y Vitoria.

(3) Porcentajes calculados en base al tráfico comercial.

II. Resultados por líneas de actividad⁽¹⁾



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

II. Información comercial. Ingresos ordinarios

Línea de negocio (Miles de euros)	Ingresos		Variación	
	1T 2022	1T 2021	Miles €	%
Tiendas Duty Free	22.869	95.583	-72.714	-76,1%
Restauración	29.097	20.946	8.151	38,9%
Tiendas	5.914	12.321	-6.407	-52,0%
Aparcamientos	24.528	6.764	17.764	262,6%
Alquiler de Vehículos	21.122	9.489	11.633	122,6%
Publicidad	5.594	1.878	3.716	197,9%
Arrendamientos	8.124	6.427	1.697	26,4%
Servicios VIP ⁽¹⁾	13.054	2.095	10.959	523,1%
Resto de ingresos comerciales ⁽²⁾	28.539	16.307	12.232	75,0%
Comercial	158.841	171.810	-12,969	-7,5%
Ingreso medio comercial (€) / pasajero	4,19	20,84	-16,65	-79,9%

(1) Incluye Alquiler de Salas VIP, paquetes VIP, resto de Salas, Fast-track y Fast-lane.

(2) Incluye Explotaciones Comerciales (Servicios Bancarios, Máquinas de plastificado de equipajes, telecomunicaciones, Máquinas vending, etc.), Suministros Comerciales, Filmaciones y Grabaciones .

II. Información comercial. Resumen Ingresos Comerciales

Servicios Comerciales y Servicios Inmobiliarios (Millones de euros)	Ingresos		Variación	
	1T 2022	1T 2021	Millones €	%
Total Negocio	267,1	96,5	170,6	176,8%
Ingresos por Rentas Fijas y Variables facturadas y cobradas en el periodo	203,3	62,7	140,6	224,2%
Ingresos por RMGA a facturar	63,8 ¹	33,8 ²	30,0	88,7%
RMGA afectadas por DF7 y otras adendas contabilizadas	0,0	86,2	-86,2	-100,0%
Linealizaciones y ajustes (en 1T 2022 el más significativo corresponde a la DF7 por importe de 75,1 M€)	-93,3	6,0	-99,4	n.a.
Total Ingresos Ordinarios	173,8	188,7	-15,0	-7,9%

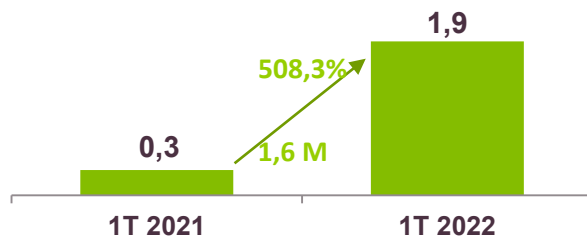
¹ Importe correspondiente a las RMGA que, o bien por estar amparadas por contratos acordados entre las partes o por la aplicación de la Disposición Final Séptima, se ha devengado en el 1T 2022 y será facturable durante el primer trimestre de 2023.

² Importe correspondiente a las RMGA que, o bien por estar amparadas por contratos acordados entre las partes o por la aplicación de la Disposición Final Séptima, se hubiera devengado en el 1T 2021 y que fue facturado en el 1T 2022.

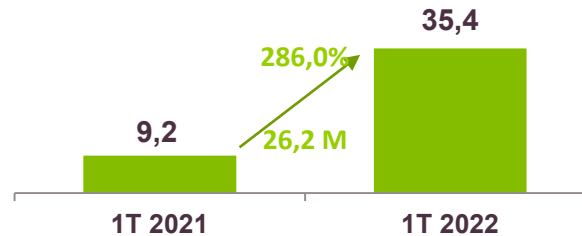
II. Participaciones internacionales

Luton

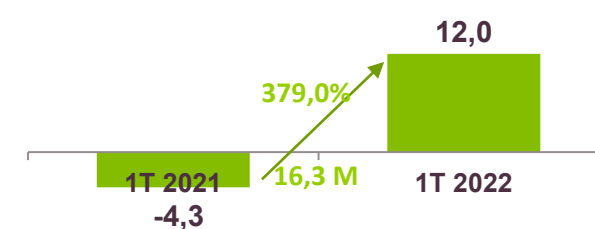
Pasajeros (M)



Ingresos (M€)

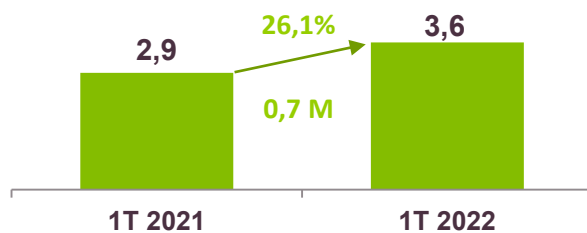


EBITDA (M€)

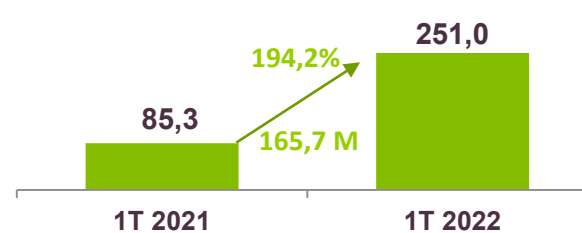


Grupo Aeroportuario del Nordeste (Brasil)

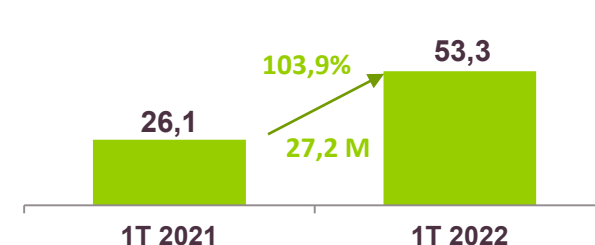
Pasajeros (M)



Ingresos (MR\$)

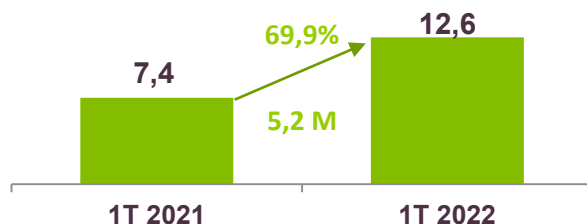


EBITDA (MR\$)

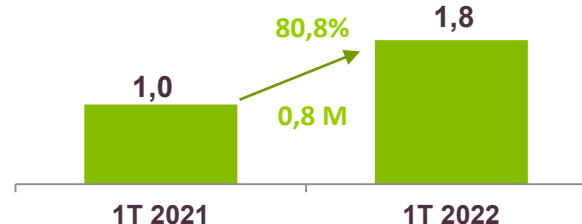


Resto de participaciones: Evolución del tráfico de pasajeros (M)

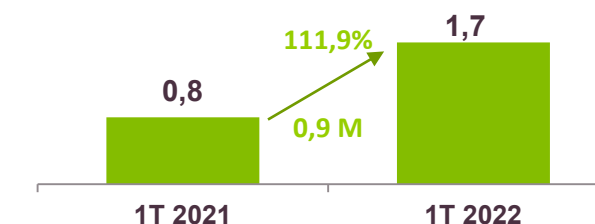
GAP⁽¹⁾



Aerocali



SACSA



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

Índice

I. Aspectos clave

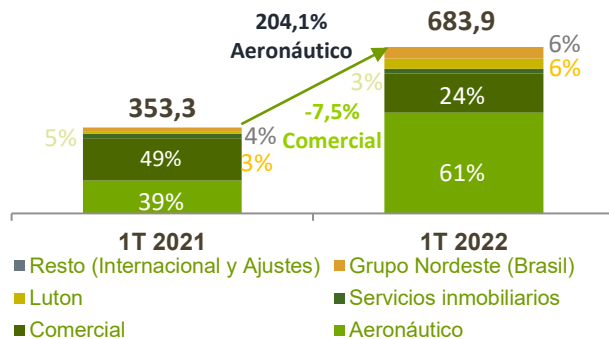
II. Evolución del negocio

III. Resultados financieros

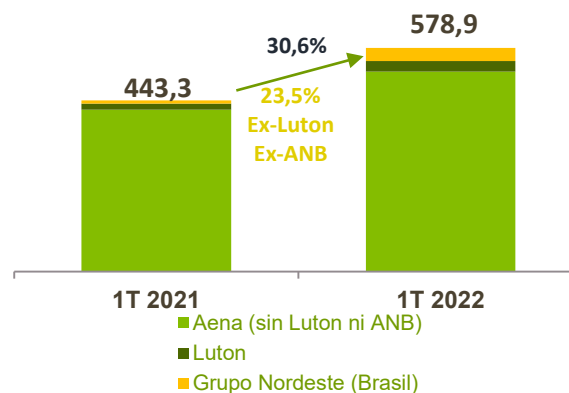
IV. Apéndices

III. Resultados financieros

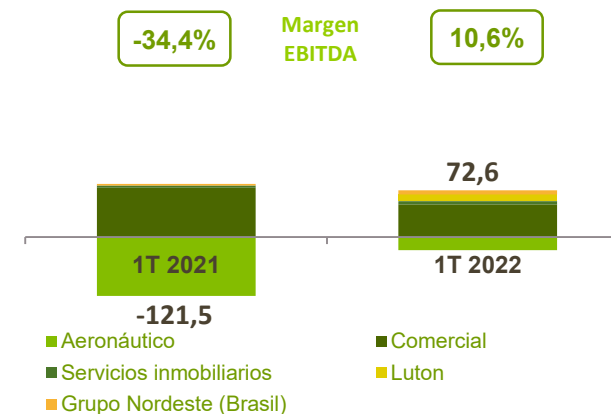
Ingresos Totales (M€): 93,6%



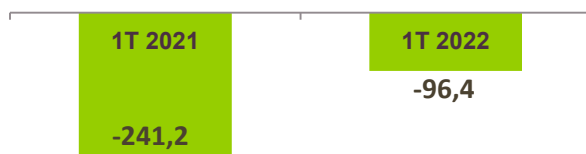
OPEX⁽¹⁾ (M€)



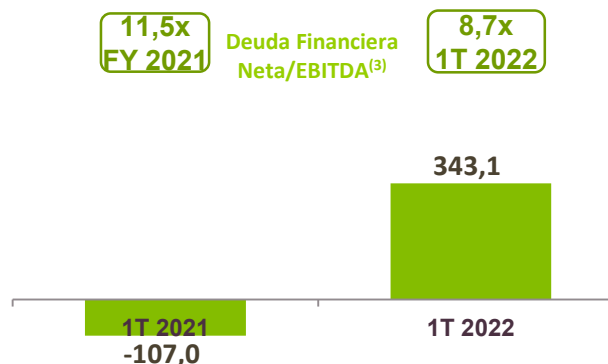
EBITDA⁽²⁾ (M€): 159,7%



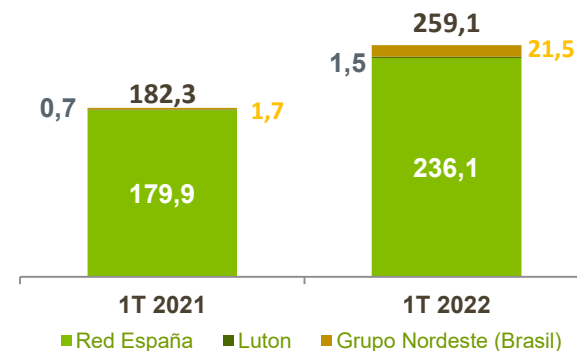
Resultado Neto (M€): 60,0%



Efectivo Neto Generado por las Actividades de Explotación (M€): 420,7%



Inversión pagada (M€): 42,1%



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

(2) EBITDA reportado

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

III. Cuenta de resultados

	M€	1T 2022	1T 2021	Variación M€	%
Ingresos ordinarios		669,9	340,5	329,4	96,7%
Aeropuertos: Aeronáutico		402,6	125,6	277,0	220,6%
Aeropuertos: Comercial		158,1	171,0	-12,9	-7,6%
Servicios Inmobiliarios		19,6	17,7	2,0	11,0%
Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia		1,3	1,0	0,3	25,3%
Internacional		88,3	25,4	62,9	247,6%
Ajustes ⁽¹⁾		-0,1	-0,3	0,2	-64,6%
Otros ingresos de explotación		14,1	12,8	1,3	9,8%
Total ingresos		683,9	353,3	330,6	93,6%
Aprovisionamientos		-40,2	-40,7	-0,5	-1,3%
Gastos de personal		-121,2	-113,1	8,1	7,1%
Otros gastos de explotación		-417,6	-289,5	128,1	44,2%
Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales		-1,0	-10,5	-9,4	-90,1%
Deterioros y resultado por enajenaciones de inmovilizado		-5,8	-2,3	3,5	155,0%
Otros resultados		-25,5	-18,7	-6,8	36,2%
Amortización del inmovilizado		-195,8	-199,4	-3,6	-1,8%
Total gastos de explotación		-807,1	-674,2	132,9	19,7%
EBITDA reportado		72,6	-121,5	194,2	159,7%
% de Margen (sobre Ingresos Totales)		10,6%	-34,4%	-	-
EBIT		-123,2	-320,9	197,8	-61,6%
% de Margen (sobre Ingresos Totales)		-18,0%	-90,8%	-	-
Ingresos financieros		1,6	0,3	1,3	423,9%
Gastos financieros		-22,4	-23,1	0,6	-2,8%
Otros ingresos /(gastos) financieros netos		0,8	4,8	-4,0	-82,9%
Participación en resultados de asociadas		6,3	3,6	2,8	77,0%
Resultado antes de impuestos		-136,8	-335,3	198,5	59,2%
Impuesto sobre las ganancias		36,6	82,3	-45,8	-55,6%
Resultado del período consolidado		-100,3	-253,0	152,7	-60,4
Resultado del período atribuible a participaciones no dominantes		-3,9	-11,8	8,0	67,3%
Resultado del período atribuible a los accionistas de la dominante		-96,4	-241,2	144,8	-60,0%

(1) Ajustes Intersegmentos.

III. Estado de Flujos de Efectivo

M€	1T 2022	1T 2021	Variación	
			M€	%
Resultado antes de impuestos	-136,8	-335,3	198,5	59,2%
Depreciación y amortización	195,8	199,4		
Variaciones en capital circulante	221,0	27,5		
Resultado financiero	20,0	18,0		
Deterioro de inmovilizado	0,0	0,0		
Descuentos comerciales (aplicación de la NIIF 16)	80,2	0,0		
Participación en asociadas	-6,3	-3,6		
Flujo de intereses	-21,9	-23,6		
Flujo de Impuestos	-1,8	-0,3		
Otros ingresos y gastos	-7,1	11,0		
Flujo de actividades de explotación	343,1	-107,0	450,1	420,7%
Adquisición Inmovilizado	-259,1	-182,3		
Operaciones con empresas asociadas	1,4	0,0		
Dividendos recibidos	3,8	0,0		
(Devolución) / Obtención de financiación	-734,7	-234,7		
Otros flujos de actividades de inversión / financiación / dividendos distribuidos	-4,7	-5,4		
Flujo de Caja por Inversión/Financiación	-993,3	-422,4	-570,9	135,2%
Impacto tipo de cambio	-0,3	1,4		
Efectivo, equivalentes al efectivo al inicio del período	1.466,8	1.224,9		
(Disminución) / aumento neto de efectivo y equivalentes al efectivo	-650,6	-528,0	-122,6	23,2%
Efectivo y equivalentes al efectivo al final del período	816,2	696,9	119,3	17,1%

Índice

I. Aspectos clave

II. Evolución del negocio

III. Resultados financieros

IV. Apéndices

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

M€	Primer Trimestre		
	2022	2021	Var.
Trafico (miles pasajeros)¹	43.387,7	11.413,8	280,1%
Trafico red en España (miles pasajeros)	37.898,5	8.244,2	359,7%
Ingresos Totales	683,9	353,3	93,6%
Ingresos Aeronáuticos	402,6	125,6	220,6%
Ingresos Comerciales	158,1	171,0	-7,6%
Servicios Inmobiliarios	19,6	17,7	11,0%
Aeropuerto Inter. Región de Murcia	1,3	1,0	25,3%
Internacional ²	88,2	25,1	251,0%
Otros ingresos	14,1	12,8	9,8%
Gastos explotación totales	-807,1	-674,2	19,7%
Aprovisionamientos	-40,2	-40,7	-1,3%
Personal	-121,2	-113,1	7,1%
Otros Gastos Explotación ³	-418,6	-300,0	39,6%
Amortizaciones	-195,8	-199,4	-1,8%
Deterioros y resultado enajenaciones y Otros resultados	-31,4	-21,0	49,1%
Gastos explotación totales (sin Luton y sin ANB)	-727,6	-630,5	15,4%
Aprovisionamientos	-40,2	-40,7	-1,3%
Personal	-108,7	-105,0	3,6%
Otros Gastos Explotación ³	-369,5	-283,7	30,2%
Amortizaciones	-177,9	-180,0	-1,2%
Deterioros y resultado enajenaciones y Otros resultados	-31,4	-21,0	49,1%
EBITDA	72,6	-121,5	159,7%
EBITDA (sin Luton y sin ANB)	49,2	-120,6	140,8%
Resultado del período consolidado	-96,4	-241,2	60,0%

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

(2) Neto de Ajuste inter-segmentos.

(3) Neto de pérdidas, deterioros y variaciones de provisiones por operaciones comerciales (-10,5 millones de euros en 1T 2021 y -1,0 millones de euros en 1T 2022)

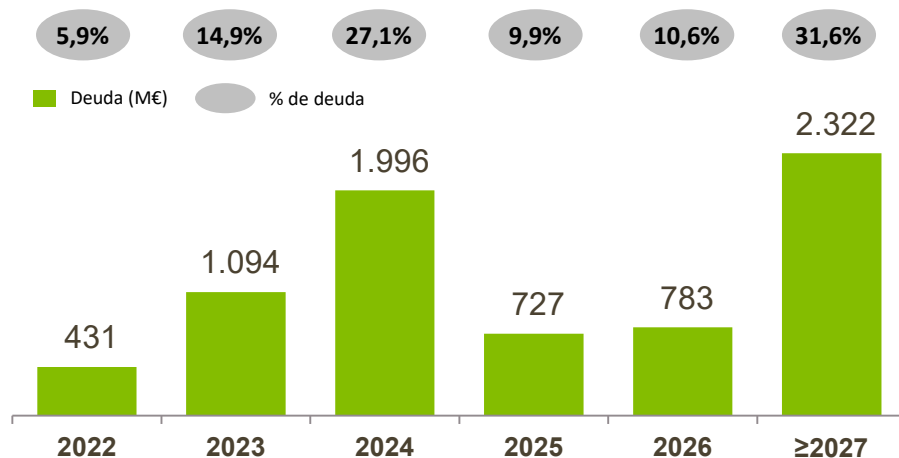
IV. Apéndice. Otra información financiera. Balance de situación

M€	1T 2022	2021
Inmovilizado material	12.246,7	12.373,0
Activos intangibles	688,2	637,3
Inversiones Inmobiliarias	137,2	136,7
Activos por derechos de uso	31,8	33,7
Inversiones en empresas asociadas y con control conjunto	70,9	57,0
Otro activo no corriente	592,7	613,8
Activos no corrientes	13.767,5	13.851,4
Existencias	6,1	6,2
Clientes y otras cuentas a cobrar	914,9	1.001,2
Efectivo y equivalentes al efectivo	816,2	1.466,8
Activos corrientes	1.737,2	2.474,2
Total activos	15.504,6	16.325,6

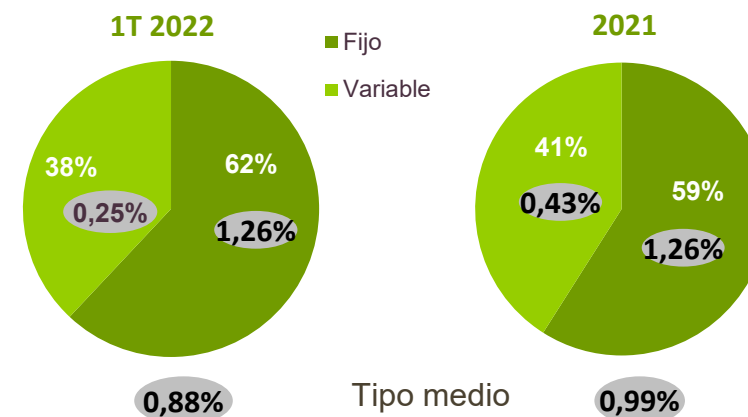
M€	1T 2022	2021
Capital ordinario	1.500,0	1.500,0
Prima de emisión	1.100,9	1.100,9
Ganancias/(pérdidas) acumuladas	3.649,6	3.745,3
Otras reservas	-145,1	-246,1
Participaciones no dominantes	-90,0	-88,1
Total patrimonio neto	6.015,3	6.012,0
Deuda financiera	6.882,7	7.191,9
Provisiones para otros pasivos y gastos	101,8	104,8
Subvenciones	384,1	391,9
Otros pasivos a largo plazo	85,8	135,2
Pasivos no corrientes	7.454,4	7.823,9
Deuda financiera	1.270,0	1.721,2
Provisiones para otros pasivos y gastos	44,1	36,0
Subvenciones	32,8	33,4
Otros pasivos corrientes	688,1	699,1
Pasivos corrientes	2.034,9	2.489,7
Total pasivos	9.489,3	10.313,6
Total patrimonio neto y pasivos	15.504,6	16.325,6

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

Calendario de vencimientos de la deuda a largo plazo de Aena⁽¹⁾
Total: 7.353,5 M€ Vida media: 6,8 años



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



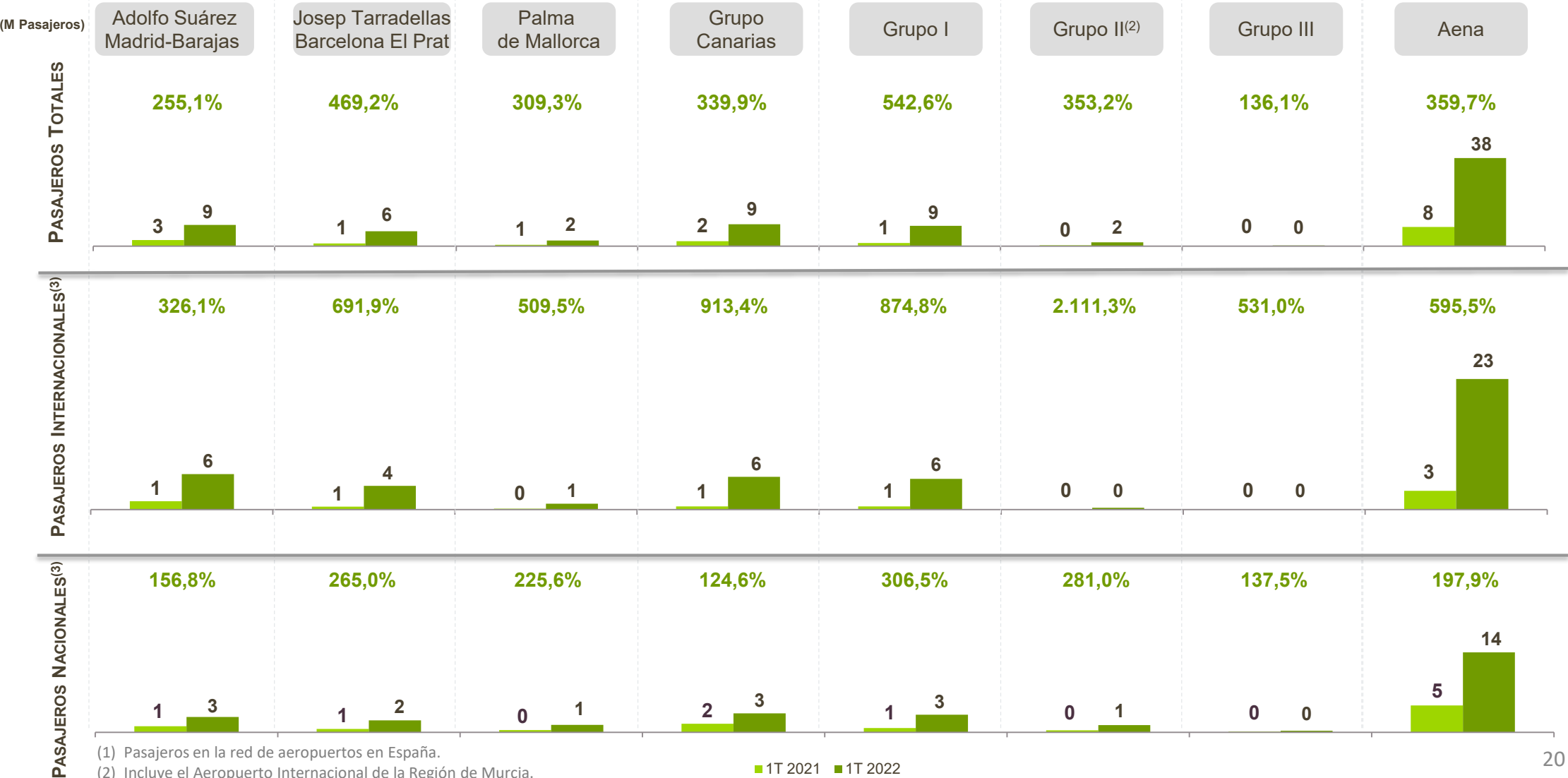
Deuda Financiera Neta (M€)

M€	1T 2022	2021
Deuda financiera bruta	(7.558)	(8.315)
Efectivo y equivalentes	720	1.383
Deuda financiera neta	(6.838)	(6.932)
Deuda financiera neta / EBITDA ⁽²⁾	7,9x	10,0x

(1) A 31 de marzo de 2022.

(2) Ratio Deuda financiera neta contable / EBITDA (Doce últimos meses).

IV. Apéndice. Datos de pasajeros por Grupos de aeropuertos⁽¹⁾ Tráfico 1T 2022 vs 1T 2021



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

Compañía	Pasajeros ⁽¹⁾ 1T 2022	Pasajeros ⁽¹⁾ 1T 2021	Variación		Cuota (%)	
			%	Pasajeros	1T 2022	1T 2021
Ryanair ⁽²⁾	8.342.341	590.077	1.313,8%	7.752.264	22,0%	7,2%
Vueling	5.334.846	1.012.950	426,7%	4.321.896	14,1%	12,3%
Iberia	3.493.525	1.181.235	195,8%	2.312.290	9,2%	14,3%
Air Europa	2.503.992	1.012.348	147,3%	1.491.644	6,6%	12,3%
Iberia Express	2.011.583	703.351	186,0%	1.308.232	5,3%	8,5%
Easyjet ⁽³⁾	1.868.915	143.696	1.200,6%	1.725.219	4,9%	1,7%
Grupo Binter ⁽⁴⁾	1.640.530	993.923	65,1%	646.607	4,3%	12,1%
Air Nostrum	1.397.020	803.402	73,9%	593.618	3,7%	9,7%
Jet2.Com	1.073.186	0	n.a.	1.073.186	2,8%	0,0%
Eurowings ⁽⁵⁾	769.541	84.620	809,4%	684.921	2,0%	1,0%
Total Top 10	28.435.479	6.525.602	335,8%	21.909.877	75,0%	79,2%
Total Pasajeros Bajo Coste⁽⁶⁾	21.864.954	2.872.982	661,1%	18.991.972	57,7%	34,8%

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

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

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

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

(5) Incluye Eurowings AG, Nurnberg; Germanwings GmbH y EW Discover GMBH

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

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

País	Pasajeros ⁽¹⁾ 1T 2022	Pasajeros ⁽¹⁾ 1T 2021	Variación		Cuota (%)	
			%	Pasajeros	1T 2022	1T 2021
España	14.398.144	4.848.314	197,0%	9.549.830	38,0%	58,8%
Reino Unido	4.498.374	173.432	2.493,7%	4.324.942	11,9%	2,1%
Alemania	3.286.399	608.007	440,5%	2.678.392	8,7%	7,4%
Italia	2.096.876	239.242	776,5%	1.857.634	5,5%	2,9%
Francia	2.016.743	440.765	357,6%	1.575.978	5,3%	5,3%
Holanda	1.491.690	167.823	788,8%	1.323.867	3,9%	2,0%
Belgica	942.189	113.291	731,7%	828.898	2,5%	1,4%
Suiza	806.505	159.734	404,9%	646.771	2,1%	1,9%
Portugal	788.904	80.842	875,9%	708.062	2,1%	1,0%
Irlanda	601.127	46.849	1.183,1%	554.278	1,6%	0,6%
Dinamarca	541.528	27.533	1.866,8%	513.995	1,4%	0,3%
Estados Unidos	482.696	25.212	1.814,5%	457.484	1,3%	0,3%
Suecia	473.698	74.819	533,1%	398.879	1,2%	0,9%
Polonia	400.873	52.406	664,9%	348.467	1,1%	0,6%
Noruega	399.474	3.779	10.470,9%	395.695	1,1%	0,0%
Total Top 15	33.225.220	7.062.048	370,5%	26.163.172	87,7%	85,7%
Total resto de mercados	4.673.236	1.182.166	295,3%	3.491.070	12,3%	14,3%
Total	37.898.456	8.244.214	359,7%	29.654.242	100%	100%

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

IV. Apéndice. Medidas Alternativas del Rendimiento

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

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

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

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

1. Medidas del rendimiento operativo

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

En nota relativa a la información financiera por segmentos de negocio de la memoria, se indica que el Presidente y Consejero Delegado evalúa el rendimiento de los segmentos operativos en función del EBITDA.

EBITDA AJUSTADO: El EBITDA ajustado se calcula como EBITDA + Deterioros de inmovilizado + resultado por enajenaciones del inmovilizado. La reconciliación, tanto del EBITDA como del EBITDA ajustado, con los resultados consolidados figuran también en la nota relativa a la información financiera por segmentos de negocio de la memoria.

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

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

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

IV. Apéndice. Medidas Alternativas del Rendimiento

2. Medidas de la situación financiera

Deuda Neta: La Deuda Neta es la principal MAR que utiliza la Dirección para medir el nivel de endeudamiento de la Compañía.

Se calcula como el total de la “Deuda Financiera” (Deuda financiera no corriente+ Deuda Financiera corriente) que figura en el Estado de situación financiera consolidado (Ver Nota 10 de estos Estados financieros resumidos consolidados) menos el “Efectivo y equivalentes al efectivo” que también figura en dicho estado de situación financiera.

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

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

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

Efectivo y equivalentes al efectivo

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

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

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

La conciliación numérica de estas MAR se ha incluido en el apartado correspondiente del Informe de Gestión Consolidado.

Gracias

Rumbo al Desarrollo Sostenible



Desarrollo
Social



Desarrollo
Económico



Sostenibilidad
Medioambiental

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



AGENDA
2030

Informe de gestión intermedio consolidado

correspondiente al período de tres meses finalizado el 31 de marzo
de 2022

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

1. Resumen ejecutivo

En el primer trimestre de 2022 la **actividad** del Grupo Aena ha registrado 43,4 millones de pasajeros, lo que representa un crecimiento interanual del 281,6% y una recuperación del 71,9% del volumen de tráfico del primer trimestre de 2019.

- El número de pasajeros en la red de aeropuertos en España¹ ha alcanzado 37,9 millones que supone un aumento interanual del 359,7% y una recuperación del 71,8% del volumen del mismo período de 2019.
- El Aeropuerto London Luton ha registrado 1,9 millones de pasajeros, lo que representa un crecimiento interanual del 508,3% y una recuperación del 51,2% respecto al primer trimestre de 2019.
- El tráfico de los seis aeropuertos de Aeroportos do Nordeste do Brasil (ANB) ha alcanzado 3,6 millones de pasajeros, registrando un crecimiento interanual del 26,1% y un 94,2% del volumen del mismo período de 2019.

Los **ingresos** consolidados se han situado en 683,9 millones de euros, alcanzando un incremento interanual del 93,6% y de 330,6 millones de euros.

En la red de aeropuertos en España los ingresos de la actividad aeronáutica han ascendido a 415,1 millones de euros (+204,1% interanual y +278,6 millones de euros) y los ingresos comerciales se han situado en 160,8 millones de euros (-7,5% interanual y -13,1 millones de euros). En el primer trimestre de 2022, se han imputado menores ingresos comerciales por importe de 93,3 millones de euros como consecuencia del criterio de registro contable aplicado a las modificaciones de las RMGA afectadas por la entrada en vigor de la DF7 el 3 de octubre de 2021, así como a las novaciones contractuales en el caso de las rentas no afectadas por dicha norma.

Los **gastos** operativos (aprovisionamientos, gastos de personal y otros gastos de explotación) se han situado en 578,9 millones de euros, registrando un crecimiento interanual del 30,6% (+135,6 millones de euros). Respecto al primer trimestre de 2021, esta variación refleja el efecto de la mayor actividad y de la operativa de las terminales y espacios aeroportuarios abiertos, así como el incremento del precio de la energía eléctrica en los aeropuertos de la red que ha supuesto un aumento interanual del coste por este concepto de 46,7 millones de euros.

El cierre del primer trimestre recoge, como es habitual, la contabilización de los impuestos locales cuyo devengo se produce íntegramente al inicio del ejercicio en aplicación del CINIIF 21 (155,1 millones de euros en este trimestre y 151,9 millones de euros en el período de 2021).

Como consecuencia de la colaboración con las autoridades sanitarias y de las restantes medidas operativas de seguridad e higiene adoptadas por Aena, la Compañía ha incurrido en gastos por importe de 25,6 millones de euros (19,2 millones de euros en el primer trimestre de 2021) registrados en el epígrafe "Otras ganancias / (pérdidas) – netas" de la Cuenta de resultados. El Real Decreto-Ley 21/2020, de 9 de junio, establece que Aena tendrá derecho a recuperar en el marco del DORA los costes en los que incurra.

El **EBITDA** del período ha sido positivo en 72,6 millones de euros (121,5 millones de euros de pérdida en el primer trimestre de 2021). Incluye el impacto negativo del ajuste por minoraciones de RMGA y rentas indicado anteriormente por importe de 93,3 millones de euros. Excluyendo dicho impacto, el EBITDA habría sido 165,9 millones de euros.

El **resultado antes de impuestos** muestra una pérdida de 136,8 millones de euros (335,3 millones de euros de pérdida en el primer trimestre de 2021) y el período se ha cerrado con un **resultado neto** negativo de 96,4 millones de euros (241,2 millones de euros de pérdida en el primer trimestre de 2021).

Por lo que se refiere al **efectivo neto generado por actividades de explotación**, ha sido positivo en 343,1 millones de euros y ha supuesto un aumento interanual de 450,1 millones de euros, reflejando la recuperación del tráfico en los aeropuertos del Grupo.

¹ En los datos referidos a la red de aeropuertos en España se incluye el Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia.

Respecto al programa de **inversiones**, el importe pagado asciende a 259,1 millones de euros (182,3 millones de euros en el primer trimestre de 2021). De este importe, 236,1 millones de euros corresponden a la red de aeropuertos en España, 1,5 millones de euros al Aeropuerto London Luton y 21,5 millones de euros a Aeroportos do Nordeste do Brasil.

En cuanto a la **posición financiera**, la ratio de deuda financiera neta contable a EBITDA del Grupo Aena se sitúa a 31 de marzo de 2022 en 8,7x frente a 11,5x al 31 de diciembre de 2021. La ratio de deuda financiera neta contable a EBITDA de Aena S.M.E., S.A. también ha disminuido, hasta 7,9x frente a 10,0x al 31 de diciembre de 2021.

Aena tiene firmados préstamos por un importe total pendiente a 31 de marzo de 2022 de 5.023,3 millones de euros que incluyen la obligación de cumplir las siguientes ratios financieras:

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

Estas ratios se revisan cada año en junio y diciembre, teniendo en cuenta los datos de EBITDA y gastos financieros de los últimos 12 meses, así como la deuda financiera neta a cierre del periodo.

Con fecha 23 de diciembre de 2021, Aena obtuvo dispensas temporales de cumplimiento de las ratios financieras hasta el 30 de junio de 2023 de todas las entidades bancarias.

Asimismo, debido a la situación excepcional provocada por la COVID-19 y su impacto en el EBITDA, London Luton tiene pactada una ratio modificada a 30 de junio de 2022.

La **cotización de la acción** de Aena ha fluctuado en el trimestre entre un mínimo de 123,60 euros y un máximo de 154,65 euros. Ha cerrado el periodo en 151,05 euros, lo que implica una revalorización del precio de la acción del 8,8% desde el 31 de diciembre de 2021. En el mismo periodo, el IBEX35 ha acumulado una pérdida del 3,1%.

En relación al **Documento de Regulación Aeroportuaria** para el periodo 2022-2026 (DORA II), el 17 de febrero de 2022 la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) ha emitido su resolución de supervisión de las tarifas aeroportuarias para 2022, declarando conformes y aplicables las tarifas aprobadas por el Consejo de Aena, por lo que el IMAAJ aprobado para 2022 es de 9,95 euros por pasajero, lo que supone una variación tarifaria de un -3,17% con respecto al IMAAJ de 2021.

Con fecha 3 de febrero de 2022, la CNMC notificó a Aena la iniciación de un procedimiento de conflicto sobre la modificación de las tarifas aeroportuarias 2022, instado por IATA España y Ryanair, el cual no ha afectado a su aplicación desde el 1 de marzo. En su resolución de fecha 24 de marzo de 2022, la CNMC desestima los conflictos interpuestos y declara aplicable la actualización de las tarifas aeroportuarias aprobada por Aena para el ejercicio 2022.

Asimismo, es relevante señalar que con fecha 8 de marzo de 2021, Aena solicitó a la Dirección General de Aviación Civil (DGAC) del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana la modificación del DORA 2017-2021, al considerar la concurrencia de los requisitos previstos en el artículo 27 de la Ley 18/2014, de 15 de octubre, para reconocer el desequilibrio económico previsto en dicha norma, puesto que la pandemia COVID-19 constituye un hecho excepcional e imprevisible y ha ocasionado una reducción de más de un 10% del tráfico aéreo, como se establece en el citado artículo.

Mediante resolución de 16 de diciembre de 2021 la DGAC acordó no iniciar el procedimiento de modificación del DORA al no apreciar la concurrencia de todas las circunstancias excepcionales a las que se refiere el artículo 27 y no haber observado elementos en el DORA de cuya modificación pudiera derivarse la compensación solicitada. Ante este denegación, Aena interpuso recurso de alzada, el cual ha sido igualmente desestimado por la Secretaría General de Transportes y Movilidad con fecha 23 de marzo de 2022.

No obstante, Aena considera que concurren todos los requisitos previstos en el mencionado artículo 27 para la modificación del DORA y la concesión del reequilibrio económico previsto en dicha norma y por ello, con fecha 8 de marzo de 2022, se interpuso recurso contencioso administrativo ante el Tribunal Supremo frente a la desestimación de la solicitud de modificación del DORA planteada, sin perjuicio del ejercicio de otros recursos que pudieran corresponder en defensa de su interés social.

2. Datos de actividad

2.1. Tráfico de la red de aeropuertos en España

El número de pasajeros del primer trimestre de 2022 ha alcanzado 37,9 millones, lo que representa una recuperación del 71,8% del volumen del primer trimestre de 2019.

Los datos son positivos y reflejan una progresiva mejoría. En el mes de enero se recuperó un 62,7% del tráfico de pasajeros prepandemia, en febrero un 73,2% y en marzo un 78,1%. No obstante, el grado de incertidumbre sigue siendo elevado debido a factores como la evolución de la pandemia, el conflicto en Ucrania o la subida del precio del combustible.

El tráfico doméstico sigue mostrando una mayor recuperación. Del total de pasajeros, 14,4 millones han sido nacionales y representan una recuperación del 78,8% respecto al primer trimestre de 2019. El tráfico de pasajeros internacionales ha registrado 23,5 millones y una recuperación del 68,1%.

Respecto a las operaciones de aeronaves, se ha recuperado el 84,4% de la operativa prepandemia.

La actividad de carga continúa evolucionando positivamente y el trimestre ha finalizado con una recuperación del 99,0% respecto al primer trimestre de 2019.



Por aeropuertos y grupos de aeropuertos, se detalla a continuación la evolución del tráfico del período:

Aeropuertos y Grupos de aeropuertos	Pasajeros			Aeronaves			Mercancías		
	Millones	Variación interanual ⁽¹⁾	Cuota s/Total	Miles	Variación interanual ⁽¹⁾	Cuota s/Total	Toneladas	Variación interanual ⁽¹⁾	Cuota s/Total
Adolfo Suárez Madrid-Barajas	9,1	255,1%	24,1%	73,0	133,4%	17,6%	138.593	30,4%	55,9%
Josep Tarradellas Barcelona-El Prat	6,4	469,2%	16,9%	50,7	241,8%	12,2%	35.751	20,3%	14,4%
Palma de Mallorca	2,4	309,3%	6,3%	24,6	141,5%	5,9%	1.622	20,4%	0,7%
Total Grupo Canarias	9,4	339,9%	24,8%	93,6	147,7%	22,6%	8.136	30,3%	3,3%
Total Grupo I	8,7	542,6%	22,9%	87,1	165,4%	21,0%	7.615	14,9%	3,1%
Total Grupo II ⁽²⁾	1,6	353,2%	4,3%	33,9	27,2%	8,2%	38.106	-21,0%	15,4%
Total Grupo III	0,3	136,1%	0,8%	51,4	12,4%	12,4%	17.983	-0,8%	7,3%
TOTAL	37,9	359,7%	100,0%	414,3	107,9%	100,0%	247.804	14,4%	100,0%

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

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

(2) Incluye los datos del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia (AIRM): 66.394 pasajeros y 697 movimientos de aeronaves.

Por áreas geográficas, es reseñable que del tráfico internacional se ha recuperado el 68,5% del tráfico europeo y el 80,6% con Latinoamérica respecto al nivel prepandemia:

Región	Pasajeros (millones) 1T 2022	Pasajeros (millones) 1T 2021	Variación interanual	% Variación interanual	Cuota 1T 2022	Cuota 1T 2021
Europa ⁽¹⁾	20,4	2,5	17,9	715,1%	53,7%	30,3%
España	14,4	4,8	9,5	197,0%	38,0%	58,8%
Latinoamérica	1,5	0,4	1,1	248,3%	4,0%	5,2%
Norteamérica ⁽²⁾	0,8	0,1	0,7	761,6%	2,0%	1,1%
África	0,5	0,3	0,2	83,9%	1,3%	3,3%
Oriente medio	0,4	0,1	0,3	269,0%	0,9%	1,2%
Asia y Otros	0,0	0,0	0,0	83,0%	0,0%	0,1%
TOTAL	37,9	8,2	29,7	359,7%	100,0%	100,0%

Por países, la recuperación del mercado británico respecto al primer trimestre de 2019 ha alcanzado el 62,2% y la del mercado alemán el 63,0%. El italiano se ha recuperado en un 65,0% y el francés en un 78,6%. Dichos mercados y el doméstico representan el 69,4% del tráfico del período:

País	Pasajeros (millones) 1T 2022	Pasajeros (millones) 1T 2021	Variación interanual	% Variación interanual	Cuota 1T 2022	Cuota 1T 2021
España	14,4	4,8	9,5	197,0%	38,0%	58,8%
Reino Unido	4,5	0,2	4,3	2.493,7%	11,9%	2,1%
Alemania	3,3	0,6	2,7	440,5%	8,7%	7,4%
Italia	2,1	0,2	1,9	776,5%	5,5%	2,9%
Francia	2,0	0,4	1,6	357,6%	5,3%	5,3%
Holanda	1,5	0,2	1,3	788,8%	3,9%	2,0%
Bélgica	0,9	0,1	0,8	731,7%	2,5%	1,4%
Suiza	0,8	0,2	0,6	404,9%	2,1%	1,9%
Portugal	0,8	0,1	0,7	875,9%	2,1%	1,0%
Irlanda	0,6	0,0	0,6	1.183,1%	1,6%	0,6%
Total Top 10	30,9	6,9	24,0	349,6%	81,6%	83,4%

Por aerolíneas:

Aerolínea	Pasajeros (millones) 1T 2022	Pasajeros (millones) 1T 2021	Variación interanual	% Variación interanual	Cuota 1T 2022	Cuota 1T 2021
Ryanair	8,3	0,6	7,8	1.313,8%	22,0%	7,2%
Vueling	5,3	1,0	4,3	426,7%	14,1%	12,3%
Iberia	3,5	1,2	2,3	195,8%	9,2%	14,3%
Air Europa	2,5	1,0	1,5	147,3%	6,6%	12,3%
Iberia Express	2,0	0,7	1,3	186,0%	5,3%	8,5%
Easyjet	1,9	0,1	1,7	1.200,6%	4,9%	1,7%
Grupo Binter	1,6	1,0	0,6	65,1%	4,3%	12,1%
Air Nostrum	1,4	0,8	0,6	73,9%	3,7%	9,7%
Jet2.Com	1,1	0,0	1,1	-	2,8%	0,0%
Eurowings	0,8	0,1	0,7	809,4%	2,0%	1,0%
Total Top 10	28,4	6,5	21,9	335,8%	75,0%	79,2%

El Grupo IAG ha registrado 11,3 millones de pasajeros y alcanza una recuperación del 72,0% del tráfico prepandemia. Su cuota se ha situado en el 29,9%. El Grupo Binter, que opera vuelos nacionales, ha recuperado un 99,7%.

Los pasajeros que han viajado en aerolíneas de bajo coste representan el 57,7% del total, recuperando un 74,8% respecto a la cifra prepandemia. Ryanair ha recuperado el 88,4% y easyJet el 59,6%.

Temporada de verano 2022

Las compañías aéreas han programado en los aeropuertos de la red de Aena 215,6 millones de asientos para la temporada de verano, que comprende el periodo entre el 27 de marzo y el 29 de octubre de 2022. Esta cifra supone un aumento del 1,6% con respecto a la programación final de cierre de temporada de verano de 2019. Excluye los vuelos con Rusia y Ucrania que representan un 1,1% de total de asientos programados.

Los aeropuertos donde más plazas se ofertan son Adolfo Suárez Madrid-Barajas y Josep Tarradellas Barcelona-El Prat, que recuperan un 95% y un 90%, respectivamente, de los asientos ofertados en 2019.

Los mayores incrementos en plazas programadas se registran en las islas. Los aeropuertos canarios registran el mayor incremento frente a 2019, una mejora del 9% (31,5 millones de asientos), con aeropuertos como Gran Canaria con un 3% más (8,5 millones), Tenerife Sur con un 12% más (7,3 millones) y César Manrique Lanzarote con un 15% más (5,6 millones). También destaca el crecimiento previsto en los aeropuertos de Baleares: el Aeropuerto de Palma de Mallorca, con un aumento del 11% de los asientos programados (31,2 millones), Ibiza con un 11% (9,3 millones), y Menorca con un 40% (5,1 millones).

Por zonas geográficas y respecto a los datos prepandemia, la oferta de asientos se incrementa un 7%, con 69,3 millones de plazas con destino entre aeropuertos españoles, mientras que, en el mercado internacional, la programación de plazas es de más de 146,4 millones, lo que supone una bajada del 1%.

Incentivo comercial aeronáutico

Con el fin de contribuir a la reactivación del tráfico aéreo en España, Aena ofrece en la temporada de verano 2022 un incentivo a las compañías aéreas que superen determinados umbrales. Dichos umbrales se han establecido por áreas:

- Rutas de corto radio y Latinoamérica: Las aerolíneas que operen al menos el 85% de la programación de asientos que tenían establecida el día 31 de enero en las rutas de corto radio y Latinoamérica, recibirán un descuento del 50% en la tarifa media de pasajero en todos los pasajeros adicionales a los que corresponden a un factor de ocupación del 80%.
- Rutas de largo radio (excluyendo Latinoamérica): Las aerolíneas que operen al menos el 50% de la programación de asientos que tenían establecida el día 31 de enero en rutas de largo radio (excluyendo Latinoamérica) recibirán un descuento del 100% en la tarifa media de pasajero en todos los pasajeros adicionales a los que corresponden a un factor de ocupación del 70%.

2.2. Tráfico en las participaciones internacionales

Millones de pasajeros	1T 2022	1T 2021	% Variación interanual ⁽¹⁾	% Participación	
				Directa	Indirecta
Aeropuerto London Luton (Reino Unido)	1,9	0,3	508,3%	51,0%	
Aeroportos do Nordeste do Brasil S.A.	3,6	2,9	26,1%	100,0%	
Grupo Aeroportuario del Pacífico (México y Jamaica)	12,6	7,4	69,9%		5,8%
Aeropuerto Internacional Alfonso Bonilla Aragón (Cali, Colombia) - AEROCALI	1,8	1,0	80,8%	50,0%	
Aeropuerto Internacional Rafael Núñez (Cartagena de Indias, Colombia) - SACSA	1,7	0,8	111,9%	37,9%	
TOTAL	21,6	12,4	74,5%		

(1) Porcentajes de variación calculados en pasajeros.

La participación de Aena fuera de España se extiende a 23 aeropuertos: 1 en Reino Unido, 6 en Brasil, 12 en México, 2 en Jamaica y 2 en Colombia. La evolución del tráfico en dichos aeropuertos ha sido la siguiente:

Aeropuerto London Luton

Ha registrado 1,9 millones de pasajeros, lo que representa una recuperación del 51,2% respecto al primer trimestre de 2019.

En términos de movimientos de aeronaves y de volumen de carga se han registrado 21.065 operaciones (+248,2% interanual y un 69,2% de los movimientos de 2019) y 7.777 toneladas de mercancías (+17,6% interanual y un 81,1% del volumen de carga de 2019).

En diciembre de 2021 el Municipio de Luton aprobó la solicitud para ampliar la capacidad del aeropuerto de los 18 millones actualmente autorizados hasta 19 millones de pasajeros. No obstante, el Secretario de Estado tiene la potestad de revisar la autorización para la ampliación del límite anual de pasajeros emitida por la autoridad local la cual ha sido ejercida el 6 de abril.

Por otro lado, cabe señalar que, desde principios de febrero y hasta el 4 de abril, el Ayuntamiento de Luton ha llevado a cabo un proceso de consulta pública formal, que es la fase previa a la presentación de una solicitud para modificar la capacidad del aeropuerto de Luton hasta 32 millones de pasajeros.

Desde la sociedad concesionaria del aeropuerto se ha respondido apoyando la propuesta de ampliación del mismo, iniciativa impulsada por el municipio de Luton, con la voluntad de trabajar con esta entidad en el futuro desarrollo del aeropuerto con especial atención a la sostenibilidad. Todo lo anterior sin menoscabo de la protección de las condiciones de la concesión actual.

Aeroportos do Nordeste do Brasil (ANB)

Millones de pasajeros	1T 2022	1T 2021	% Variación interanual
Recife	2,2	1,8	27,1%
Maceió	0,7	0,5	35,6%
João Pessoa	0,3	0,3	4,3%
Aracajú	0,2	0,2	16,5%
Juazeiro do Norte	0,1	0,1	58,9%
Campina Grande	0,0	0,0	-2,1%
TOTAL	3,6	2,9	26,1%

Los seis aeropuertos de ANB han registrado 3,6 millones de pasajeros, lo que representa una recuperación del 94,2% del volumen del mismo período de 2019.

En términos de movimientos de aeronaves y de volumen de carga se han registrado 34.402 operaciones (+14,6% interanual y un 98,5% de los movimientos de 2019) y 17.009 toneladas de mercancías (+11,2% interanual y un 108,4% del volumen de carga prepandemia).

Grupo Aeroportuario del Pacífico (GAP)

Ha registrado 12,6 millones de pasajeros, lo que representa una recuperación del 105,8% del tráfico del primer trimestre de 2019. Sus cifras reflejan el crecimiento interanual del 42,5% y del 121,7% que han registrado el tráfico nacional y el internacional respectivamente.

En los aeropuertos del Grupo en México, el volumen de pasajeros supone una recuperación del 107,9% respecto a 2019.

Aeropuerto Internacional Alfonso Bonilla Aragón (Cali-Colombia)

Ha registrado 1,8 millones de pasajeros, lo que representa una recuperación del 135,7% del tráfico del primer trimestre de 2019. En el período, el tráfico nacional ha crecido un 71,5% y el internacional un 142,1% interanual.

La negociación para el desarrollo de una asociación público privada (APP) continúa. El objetivo es suscribir el contrato de concesión del Aeropuerto Internacional Alfonso Bonilla Aragón una vez que finalice la prórroga de la concesión actual.

Aeropuerto Internacional Rafael (Cartagena de Indias-Colombia)

Ha registrado 1,7 millones de pasajeros, lo que representa una recuperación del 114,9% del tráfico del primer trimestre de 2019, Durante el período, el tráfico nacional ha aumentado un 104,0% y el internacional un 193,0% interanual.

La negociación para el desarrollo de una asociación público privada (APP) continúa. El objetivo es suscribir el contrato de concesión del Aeropuerto Internacional Rafael Núñez una vez que finalice la prórroga de la concesión actual.

3. Áreas de negocio

3.1 Segmento Aeropuertos

3.1.1 Aeronáutico

Documento de Regulación Aeroportuaria 2017-2021 (DORA I)

Base de Activos Regulada

La base de activos regulados al cierre de 2021 asciende a 9.898 de millones de euros.

Solicitud de modificación del DORA 2017-2021

Con fecha 8 de marzo de 2021, Aena solicitó a la Dirección General de Aviación Civil (DGAC) del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana la modificación del DORA 2017-2021, al considerar la concurrencia de los requisitos previstos en el artículo 27 de la Ley 18/2014, de 15 de octubre, para reconocer el desequilibrio económico previsto en dicha norma, puesto que la pandemia COVID-19 constituye un hecho excepcional e imprevisible y ha ocasionado una reducción de más de un 10% del tráfico aéreo, como se establece en el citado artículo.

Mediante resolución de 16 de diciembre de 2021 la DGAC acordó no iniciar el procedimiento de modificación del DORA al no apreciar la concurrencia de todas las circunstancias excepcionales a las que se refiere el artículo 27 y no haber observado elementos en el DORA de cuya modificación pudiera derivarse la compensación solicitada. Ante este denegación, Aena interpuso recurso de alzada, el cual ha sido igualmente desestimado por la Secretaría General de Transportes y Movilidad con fecha 23 de marzo de 2022.

No obstante, Aena considera que concurren todos los requisitos previstos en el mencionado artículo 27 para la modificación del DORA y la concesión del reequilibrio económico previsto en dicha norma y por ello, con fecha 8 de marzo de 2022, se interpuso recurso contencioso administrativo ante el Tribunal Supremo frente a la desestimación de la solicitud de modificación del DORA planteada, sin perjuicio del ejercicio de otros recursos que pudieran corresponder en defensa de su interés social.

Esta solicitud de modificación está en línea, además, con las medidas adoptadas por los reguladores de diversos países europeos en los que se ha reconocido el desequilibrio económico sufrido por los gestores aeroportuarios con motivo de esta crisis sanitaria.

Documento de Regulación Aeroportuaria 2022-2026 (DORA II)

Tarifas aeroportuarias 2022

El 17 de febrero de 2022 la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) ha emitido su resolución de supervisión de las tarifas aeroportuarias para 2022, declarando conformes y aplicables las tarifas aprobadas por el Consejo de Aena, por lo que el IMAAJ aprobado para 2022 es de 9,95 euros por pasajero, lo que supone una variación tarifaria de un -3,17% con respecto al IMAAJ de 2021.

Con fecha 3 de febrero de 2022, la CNMC notificó a Aena la iniciación de un procedimiento de conflicto sobre la modificación de las tarifas aeroportuarias 2022, instado por IATA España y Ryanair, el cual no ha afectado a su aplicación desde el 1 de marzo. En su resolución de fecha 24 de marzo de 2022, la CNMC desestima los conflictos interpuestos y declara aplicable la actualización de las tarifas aeroportuarias aprobada por Aena para el ejercicio 2022.

Principales magnitudes

Miles de euros	1T 2022	1T 2021	Variación interanual	% Variación interanual
Ingresos ordinarios	403.122	125.729	277.393	220,6%
Prestaciones patrimoniales	387.229	118.296	268.933	227,3%
Pasajeros	162.932	36.902	126.030	341,5%
Aterrizajes	104.922	34.131	70.791	207,4%
Seguridad	54.327	11.069	43.258	390,8%
Pasarelas Telescópicas	16.149	9.634	6.515	67,6%
Handling	17.272	5.374	11.898	221,4%
Carburante	4.958	1.674	3.284	196,2%
Estacionamientos	12.485	18.836	-6.351	-33,7%
Servicio de comida a bordo	1.793	676	1.117	165,2%
Recuperación costes COVID	12.391	0	12.391	-
Resto de Servicios Aeroportuarios ⁽¹⁾	15.893	7.433	8.460	113,8%
Otros ingresos de explotación	11.955	10.769	1.186	11,0%
Total Ingresos	415.077	136.498	278.579	204,1%
Total gastos (incluye amortización)	-597.139	-520.985	76.154	14,6%
EBITDA	-32.221	-232.885	-200.664	-86,2%

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

Los ingresos ordinarios de la actividad aeronáutica reflejan la progresiva mejora que ha experimentado el tráfico de pasajeros y la oferta de vuelos de las compañías aéreas.

En términos globales, los ingresos de las prestaciones públicas patrimoniales recogerán una variación de tarifas en el año 2022 del -3,17%. Hasta febrero de 2022 la tarifa se ha mantenido constante y es a partir de marzo cuando entran en vigor las nuevas tarifas y se produce una bajada del -10,99%. El efecto de este descenso de tarifa ha supuesto en el mes de marzo -17,3 millones de euros.

Adicionalmente, también desde el mes de marzo, se inicia la recuperación de los gastos COVID registrados durante 2020 y hasta septiembre de 2021. El ingreso se refleja en la línea "Recuperación costes COVID"

Los incentivos comerciales han supuesto un menor ingreso de 10,2 millones de euros. En el mismo período de 2021, el efecto de los incentivos supuso un menor ingreso de 5,9 millones de euros. Este importe incluía el devengo de los descuentos destinados a estimular la programación de operaciones por parte de las aerolíneas (-6,6 millones de euros) y la regularización de provisiones de años anteriores (0,8 millones de euros).

La bonificación por pasajero en conexión ha ascendido a 11,2 millones de euros, frente a 4,0 millones de euros en el mismo período de 2021.

3.1.2 Actividad comercial

Principales magnitudes

Miles de euros	1T 2022	1T 2021	Variación interanual	% Variación interanual
Ingresos ordinarios	158.841	171.810	-12.969	-7,5%
Otros ingresos de explotación	1.966	2.075	-109	-5,3%
Total Ingresos	160.807	173.885	-13.078	-7,5%
Total gastos (incluye amortización)	-113.399	-90.724	22.675	25,0%
EBITDA	71.364	107.489	-36.125	-33,6%

En el primer trimestre de 2022, se han imputado menores ingresos comerciales por importe de 93,3 millones de euros como consecuencia del criterio de registro contable aplicado a las modificaciones de las RMGA afectadas por la entrada en vigor de la DF7 el 3 de octubre de 2021, así como a las novaciones contractuales en el caso de las rentas no afectadas por dicha norma:

- 75,1 millones de euros corresponden a la imputación a resultados de los descuentos en las RMGA establecidas en los contratos de arrendamiento comercial de las actividades de duty free, tiendas y restauración, como consecuencia de lo establecido en la DF7.
- 18,3 millones de euros corresponden a las modificaciones acordadas con los operadores de alquiler de vehículos, publicidad y de otras actividades comerciales no afectadas por la DF7.

Minoraciones de las rentas contractuales

Con fecha 3 de octubre de 2021 entró en vigor la Ley 13/2021 y como consecuencia de lo establecido en su DF7 se han visto modificadas las RMGA establecidas en los contratos de arrendamiento comercial de las actividades de duty free, tiendas y restauración formalizados entre Aena y sus operadores comerciales, devengadas desde el 15 de marzo de 2020 hasta el 3 de octubre de 2021. El importe total de la reducción correspondiente a las modificaciones de las RMGA afectadas por la DF7 asciende a 727 millones de euros.

Asimismo, como consecuencia de la crisis sanitaria ocasionada por la COVID-19, Aena acordó modificaciones con los operadores de alquiler de vehículos, publicidad y de otras actividades comerciales, para minorar las rentas por arrendamiento devengadas desde el inicio de la pandemia. El importe de la reducción de estas rentas asciende a 68 millones de euros.

En total, el importe de los descuentos por modificaciones de RMGA y rentas devengadas asciende a 795 millones de euros.

Este importe se registró contablemente al 31 de diciembre de 2021 en el estado de situación financiera, en cuentas de periodificación, y se imputa linealmente a resultados como menores ingresos comerciales durante el periodo remanente de vigencia de cada contrato, desde la entrada en vigor de la DF7 el 3 de octubre de 2021 o desde la fecha efectiva de la modificación contractual. (Ver nota 3.a.1 de las Cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2021).

El impacto de las minoraciones de las rentas contractuales se muestra en la siguiente tabla:

Millones de euros	Total descuentos en rentas	Imputación a resultados en:							
		2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Tiendas	97	64	17	10	4	1	1	-	-
Tiendas Libres de Impuestos	413	49	199	165	-	-	-	-	-
Restauración	216	31	74	41	27	24	13	5	1
Otros	1	-	-	1	-	-	-	-	-
Total líneas de negocio afectadas por DF7	727	144	290	217	31	25	14	5	1
Alquiler de vehículos	43	23	20	-	-	-	-	-	-
Publicidad	4	-	1	1	1	1	-	-	-
Otras	21	1	11	6	3	-	-	-	-
Total líneas de negocio no afectadas por DF7	68	24	32	7	4	1	-	-	-
TOTAL descuento rentas	795	168	322	224	35	26	14	5	1

Ingresos por línea de actividad

Miles de euros	1T 2022	1T 2021	Variación interanual	% Variación interanual
Tiendas libres de impuestos	22.869	95.583	-72.714	-76,1%
Tiendas	5.914	12.321	-6.407	-52,0%
Restauración	29.097	20.946	8.151	38,9%
Alquiler de vehículos	21.122	9.489	11.633	122,6%
Aparcamientos	24.528	6.764	17.764	262,6%
Servicios VIP ⁽¹⁾	13.054	2.095	10.959	523,1%
Publicidad	5.594	1.878	3.716	197,9%
Arrendamientos	8.124	6.427	1.697	26,4%
Resto ingresos comerciales ⁽²⁾	28.539	16.307	12.232	75,0%
Total ingresos ordinarios comerciales	158.841	171.810	-12.969	-7,5%

⁽¹⁾ Incluye Alquiler de Salas VIP, paquetes VIP, resto de Salas, Fast-track y Fast-lane.

⁽²⁾ Incluye actividades comerciales diversas que se realizan en los aeropuertos, como son los servicios bancarios, las máquinas de plastificado de equipajes, máquinas expendedoras y los servicios regulados (farmacias, estancos, loterías). Asimismo, incluye los ingresos por recuperación de gastos de suministros.

Los ingresos del período recogen los conceptos que se resumen en la siguiente tabla:

Comerciales y Servicios Inmobiliarios Millones de euros	1T 2022	1T 2021	Variación interanual	% Variación interanual
Total negocio	267,1	96,5	170,6	176,8%
Ingresos por Rentas Fijas y Variables facturadas y cobradas en el período	203,3	62,7	140,6	224,2%
Ingresos por RMGA	63,8 ⁽¹⁾	33,8 ⁽²⁾	30,0	88,7%
RMGA afectadas por DF7 y otras adendas contabilizadas	-	86,2	-86,2	-100,0%
Linealizaciones y ajustes (en el 1T 2022 el más significativo corresponde a la DF7 por importe de 75,1 millones de euros)	-93,3	6,0	-99,4	-
Total ingresos ordinarios	173,8	188,7	-15,0	-7,9%

⁽¹⁾ Importe correspondiente a las RMGA que, o bien por estar amparadas por contratos acordados entre las partes o por la aplicación de la DF7, se ha devengado en el 1T 2022 y será facturable durante el 1T 2023.

⁽²⁾ Importe correspondiente a las RMGA que, o bien por estar amparadas por contratos acordados entre las partes o por la aplicación de la DF7, se hubiera devengado en el 1T 2021 y que fue facturado en el 1T 2022.

Durante el primer trimestre y con la recuperación progresiva de la actividad en los aeropuertos, se ha ido observando una continua mejora en las ventas de las líneas de tiendas libres de impuestos, tiendas y restauración, y consecuentemente en las rentas variables. Así, en las tiendas libres de impuestos destaca el aumento del gasto medio por pasajero británico y europeo, que ha superado el nivel de 2019 a partir de febrero y durante todo el mes de marzo.

En las líneas de negocios de alquiler de vehículos, aparcamientos, servicios VIP y publicidad, se está observando también una evolución muy positiva. En alquiler de vehículos, las ventas han aumentado debido principalmente al incremento del precio de los contratos, siendo relevante esta evolución en aeropuertos turísticos como Ibiza, Gran Canaria, Tenerife Sur, Palma de Mallorca y Málaga-Costa del Sol, los cuales han tenido niveles de las ventas superiores a las de 2019. En la línea de aparcamientos han aumentado las operaciones de reservas y el precio de las mismas, especialmente en los aeropuertos Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Alicante-Elche y Palma de Mallorca.

Asimismo, es relevante indicar que los ingresos por suministros (incluidos en el epígrafe "Resto ingresos comerciales") han aumentado significativamente, afectados por el impacto de la recuperación del mayor gasto de energía del período.

3.2 Segmento de servicios inmobiliarios

Principales magnitudes

Miles de euros	1T 2022	1T 2021	Variación interanual	% Variación interanual
Ingresos ordinarios	19.707	17.737	1.970	11,1%
Otros ingresos de explotación	379	336	43	12,8%
Total Ingresos	20.086	18.073	2.013	11,1%
Total gastos (incluye amortización)	-16.966	-17.414	-448	-2,6%
EBITDA	7.194	4.685	2.509	53,5%

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

A pesar de la crisis económica provocada por la COVID-19, los niveles de actividad e ingresos se mantienen razonablemente altos, registrando grados de ocupación ligeramente inferiores a los registrados en el escenario previo a la pandemia. Cabe destacar que ha continuado el excelente comportamiento de la actividad de la línea de negocio de carga aérea.

Desarrollo logístico

En 2021 Aena licitó la primera área de desarrollo logístico de la Airport City Adolfo Suárez Madrid-Barajas (ÁREA 1). Esta licitación supone el inicio del proceso de selección de un socio inversor, cuya adjudicación se estima que se realizará a finales del primer semestre de 2022. El proceso se encuentra actualmente en la fase de valoración de las cinco ofertas técnicas que han superado los requisitos establecidos en la licitación, siendo destacable que estas ofertas provienen de empresas de primer nivel y de referencia en su sector.

Esta primera área está enmarcada dentro de las superficies dedicadas a desarrollo logístico y actividades asociadas aeroportuarias. Comprende 28 hectáreas de suelo para desarrollar, 153.000 m² edificables y 4 hectáreas destinadas a zonas verdes. El proyecto global de la Airport City Adolfo Suárez Madrid-Barajas, contempla 323 hectáreas de superficie y 2,1 millones de m² edificables destinados a actividades logísticas y aeronáuticas, oficinas, hoteles y servicios. En cuanto a la Airport City Josep Tarradellas Barcelona-El Prat, se están realizando los trabajos necesarios de cara a su licitación tan pronto sea posible.

En relación a los trabajos en otros aeropuertos en los que hay disponibilidad de suelos y activos con alto potencial para el desarrollo de actividades aeroportuarias complementarias, está previsto concluir los trabajos del Master Plan Inmobiliario para Málaga-Costa del Sol a lo largo del segundo trimestre de 2022. Los trabajos de los otros tres aeropuertos (los aeropuertos de Palma de Mallorca, Valencia y Sevilla) concluirán de forma secuencial una vez finalizado Málaga-Costa del Sol, siendo el siguiente previsto el del aeropuerto de Valencia.

3.3 Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia (AIRM)

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

En el primer trimestre de 2022, este aeropuerto ha registrado 66.394 pasajeros y 697 movimientos de aeronaves, cifras que representan una recuperación del 54,6% y del 70,7% respectivamente del nivel del mismo período de 2019.

En relación a esta concesión, cabe señalar que con fecha 8 de febrero de 2022 Aena ha formalizado con su participada, Sociedad Concesionaria de la Región de Murcia, S.A.U., un contrato de línea de crédito por importe de 12 millones de euros y un préstamo participativo por importe de 3 millones de euros.

3.4 Segmento internacional

Principales magnitudes

Miles de euros	1T 2022	1T 2021	Variación interanual	% Variación interanual
Ingresos ordinarios	88.267	25.396	62.871	247,6%
Otros ingresos de explotación	49	47	2	4,3%
Total Ingresos	88.316	25.443	62.873	247,1%
Total gastos (incluye amortización)	-79.935	-45.704	34.231	74,9%
EBITDA	26.278	-834	27.112	3250,8%

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

- La consolidación del Aeropuerto London Luton en este período ha supuesto una contribución de 42,3 millones de euros en ingresos y de 14,4 millones de euros en EBITDA.
- La consolidación de ANB ha supuesto una contribución de 42,8 millones de euros en ingresos y de 9,1 millones de euros en EBITDA.

Aeropuerto London Luton

Miles de euros ⁽¹⁾	1T 2022	1T 2021	Variación interanual	% Variación interanual
Ingresos aeronáuticos	20.123	4.762	15.361	322,6%
Ingresos comerciales	22.153	5.719	16.434	287,4%
Total Ingresos	42.276	10.481	31.795	303,4%
Gastos de personal	-9.910	-6.156	3.754	61,0%
Otros gastos de explotación	-17.996	-9.255	8.741	94,4%
Amortizaciones y deterioros	-15.752	-16.954	-1.202	-7,1%
Total gastos	-43.658	-32.365	11.293	34,9%
EBITDA	14.370	-4.930	19.300	391,5%
Resultado de explotación	-1.382	-21.884	-20.502	-93,7%
Resultado financiero	-7.505	-6.013	1.492	24,8%
Resultado antes de impuestos	-8.887	-27.897	-19.010	-68,1%

⁽¹⁾ Tipo de cambio Euro/Libra: 0,87393 en 1T 2021 y 0,83641 en 1T 2022.

En moneda local, los ingresos han aumentado en 26,2 millones de GBP con respecto al mismo periodo de 2021 (+286,0% interanual), hasta alcanzar 35,4 millones de GBP.

- Los ingresos aeronáuticos en GBP han aumentado un 304,4%, hasta los 16,8 millones de GBP.
 - Los ingresos comerciales han crecido un 270,7%, hasta 18,5 millones de GBP.
- El plan de desescalada aplicado por el Gobierno de Reino Unido, junto con el relajamiento de las restricciones para viajar (desde el 18 de marzo sin restricciones de acceso al Reino Unido), ha facilitado la reapertura de los locales comerciales. Esto ha permitido la recuperación de la actividad comercial que se refleja en importantes crecimientos interanuales en alquileres (+43,3%), retail (+890,6%), concesiones inmobiliarias (+293,9%), aparcamientos (+444,8%) y por otros ingresos comerciales (+319,1%).

El EBITDA se ha situado en 12,0 millones de GBP frente a los 4,3 millones de pérdidas sufridas en el mismo periodo de 2021.

Respecto a la posición financiera de London Luton a 31 de marzo de 2022, la deuda financiera neta contable de London Luton asciende a 532,6 millones de euros y el saldo de caja a 48,3 millones de euros.

Como consecuencia de la situación excepcional provocada por la COVID-19 y su impacto en el EBITDA, a partir de junio de 2020 London Luton excedió las ratios financieras a cuyo cumplimiento está obligada por los contratos de financiación. No obstante, obtuvo de las entidades financieras dispensas temporales respecto al cumplimiento de las ratios hasta 31 de diciembre de 2021 y tiene pactada una ratio modificada a 30 de junio de 2022.

La compañía hace un seguimiento continuo de la evolución del negocio para prevenir el riesgo de incumplimiento de dicha ratio, en cuyo caso se mantendrían conversaciones con los prestamistas para alcanzar un nuevo acuerdo que dispense de dichas obligaciones, tal y como ha ocurrido anteriormente.

Aeroportos do Nordeste do Brasil (ANB)

Miles de euros ⁽¹⁾	1T 2022	1T 2021	Variación	% Variación
Ingresos aeronáuticos	11.922	6.871	5.051	73,5%
Ingresos comerciales	5.809	4.069	1.740	42,8%
Otros ingresos	25.027	1.989	23.038	1158,3%
Total Ingresos	42.758	12.929	29.829	230,7%
Gastos de personal	-2.520	-1.959	561	28,6%
Otros gastos de explotación	-31.159	-7.009	24.150	344,6%
Amortizaciones y deterioros	-2.083	-2.410	-327	-13,6%
Total gastos	-35.762	-11.378	24.384	214,3%
EBITDA	9.079	3.961	5.118	129,2%
Resultado de explotación	6.996	1.551	5.445	351,1%
Resultado financiero	1.295	-292	1.587	-543,5%
Resultado antes de impuestos	8.291	1.259	7.032	558,5%

⁽¹⁾ Tipo de cambio Euro/Real brasileño: 6,599 en 1T 2021 y 5,870 en 1T 2022.

En moneda local, los ingresos de ANB han aumentado en el periodo 165,7 millones de BRL, hasta 251,0 millones de BRL.

- Los ingresos aeronáuticos han aumentado un 54,3%, hasta 70,0 millones de BRL.
- Los ingresos comerciales han aumentado un 27,0%, hasta 34,1 millones de BRL.
- Los ingresos por servicios de construcción (IFRIC 12) se han incrementado en 133,8 millones de BRL, alcanzando 146,9 millones de BRL, como consecuencia del desarrollo de los proyectos de ampliación de la Fase I-B del contrato de concesión y de otras actuaciones de mejora en los aeropuertos en el primer trimestre de 2022, así como, debido al efecto del aumento del coste de los materiales de construcción y de la inflación.

El EBITDA ha aumentado 27,2 millones de BRL, hasta 53,3 millones de BRL.

Respecto a la posición financiera de ANB a 31 de marzo de 2022, la deuda financiera neta contable asciende a 12,2 millones de euros y el saldo de caja a 0,1 millones de euros.

Con objeto de financiar parte de las inversiones requeridas en el contrato de concesión que se realizarán en los próximos ejercicios, el 31 de marzo de 2022 se firmó un nuevo préstamo por importe de 1.048,0 millones de BRL (197,7 millones de euros al tipo de cambio de cierre) con el Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social. El 30 de diciembre de 2021 la Compañía había firmado otro préstamo a largo plazo, por importe de 791,0 millones de reales brasileños (149,2 millones de euros al tipo de cambio de cierre) con el Banco do Nordeste do Brasil. Estos compromisos de financiación no se considerarán completamente disponibles hasta que se firmen próximamente ciertos contratos accesorios.

Empresas asociadas y con control conjunto

A continuación, se muestra el desglose de la aportación al resultado del período:

Miles de euros	1T 2022	1T 2021	Variación	Unidades monetarias por euro	1T 2022	1T 2021	% Variación
AMP (México)	5.032,0	2.506,0	2.526,0	MXN	22,99	24,53	-6,3%
SACSA (Colombia)	143,8	455,0	-311,2	COP	4.385,66	4.290,19	2,2%
AEROCALI (Colombia)	1.150,5	614,2	536,3	COP	4.385,66	4.290,19	2,2%
TOTAL	6.326,4	3.575,2	2.751,2				

4. Cuenta de resultados

Miles de euros	1T 2022	1T 2021	Variación	% Variación
Ingresos ordinarios	669.860	340.471	329.389	96,7%
Otros Ingresos de Explotación	14.054	12.796	1.258	9,8%
Total Ingresos	683.914	353.267	330.647	93,6%
Aprovisionamientos	-40.169	-40.709	-540	-1,3%
Gastos de personal	-121.155	-113.098	8.057	7,1%
Otros gastos de explotación	-417.585	-289.510	128.075	44,2%
Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales	-1.038	-10.467	-9.429	-90,1%
Amortización del inmovilizado	-195.768	-199.383	-3.615	-1,8%
Resultado por enajenaciones de inmovilizado	-5.812	-2.279	3.533	155,0%
Otras ganancias / (pérdidas) – netas	-25.543	-18.749	6.794	36,2%
Total Gastos	-807.070	-674.195	132.875	19,7%
EBITDA	72.612	-121.545	194.157	159,7%
Resultado de explotación	-123.156	-320.928	-197.772	-61,6%
Ingresos financieros	1.619	309	1.310	423,9%
Gastos financieros	-22.414	-23.052	-638	-2,8%
Otros ingresos/(gastos) financieros - netos	817	4.781	-3.964	-82,9%
Ingresos / (gastos) financieros – netos	-19.978	-17.962	2.016	11,2%
Resultado y deterioro de entidades valoradas por el método de la participación	6.326	3.575	2.751	77,0%
Resultado antes de impuestos	-136.808	-335.315	-198.507	-59,2%
Impuesto sobre las ganancias	36.555	82.333	-45.778	-55,6%
Resultado del período consolidado	-100.253	-252.982	-152.729	-60,4%
Resultado del período atribuible a participaciones no dominantes	-3.869	-11.822	-7.953	-67,3%
Resultado del período atribuible a los accionistas de la dominante	-96.384	-241.160	-144.776	-60,0%

Los **ingresos totales** del período reflejan un incremento interanual de 330,6 millones de euros (+93,6%) resultante de la evolución de los distintos segmentos del negocio del Grupo que se detalla en el apartado 3 (Áreas de negocio). Incluyen el impacto negativo del ajuste en ingresos por minoraciones de RMGA y rentas, por importe de 93,3 millones de euros, explicado en el apartado 3.1.2 (Actividad comercial).

Los **gastos operativos** (aprovisionamientos, gastos de personal y otros gastos de explotación) han ascendido a 578,9 millones de euros y han registrado un aumento interanual de 135,6 millones de euros (+30,6%).

Respecto al primer trimestre de 2021, esta variación refleja el efecto de la mayor actividad y de la operativa de las terminales y espacios aeroportuarios abiertos, así como el incremento del precio de la energía eléctrica en los aeropuertos de la red.

- **Gastos de personal:** reflejan un crecimiento de 8,1 millones de euros (+7,1%).

En la red de aeropuertos en España, esta partida ha aumentado 3,7 millones de euros (+3,5%) debido principalmente a la revisión salarial del 2% prevista para este año y al aumento progresivo de la plantilla que se produjo a lo largo de 2021.

En Luton, el incremento en 3,8 millones de euros, se debe principalmente al efecto de las medidas de suspensión temporal de empleos y reducción de plantilla adoptadas para reducir los efectos de la COVID-19 que se mantenían en el primer trimestre de 2021.

- **Otros gastos de explotación:** han aumentado 128,1 millones de euros (+44,2%).

En los aeropuertos de la red en España se han incrementado 95,9 millones de euros (+35,0%).

La variación principal corresponde al gasto de energía eléctrica (+47,0 millones de euros) que se ha situado en 61,7 millones de euros frente a 14,7 millones de euros en el primer trimestre de 2021.

Otros conceptos de gasto que han aumentado son: seguridad (+13,5 millones de euros), mantenimientos (+7,9 millones de euros), servicio a personas con movilidad reducida PMR (+5,8 millones de euros), limpieza (+5,2 millones de euros), gastos por la gestión de salas VIP (+3,7 millones de euros), gastos de gestión de aparcamientos (+1,9 millones de euros) y tributos (+3,2 millones de euros).

El cierre del primer trimestre recoge, como es habitual, la contabilización de los impuestos locales cuyo devengo se produce íntegramente al inicio del ejercicio en aplicación del CINIIF 21 (155,1 millones de euros en este trimestre y 151,9 millones de euros en el período de 2021).

En el aeropuerto de Luton, los mayores gastos de 8,7 millones de euros derivan principalmente del efecto que ha tenido en el canon de la concesión el aumento del tráfico (+3,6 millones de euros) y de las medidas de ajuste adoptadas en el primer trimestre de 2021 por la menor actividad del aeropuerto.

En ANB han aumentado 24,2 millones de euros, reflejando principalmente el incremento de 23 millones de euros por servicios de construcción (IFRIC 12) como consecuencia del desarrollo de los proyectos de ampliación de la Fase I-B del contrato de concesión y de otras actuaciones de mejora en los aeropuertos en el primer trimestre de 2022, así como, debido al efecto del aumento del coste de los materiales de construcción y de la inflación.

Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales ha disminuido 9,4 millones de euros. Esta variación se debe principalmente a que en el primer trimestre de 2021 se registraron 7,0 millones de euros por deterioro de cuentas comerciales a cobrar derivado del riesgo de crédito evaluado en aplicación de la NIIF 9 "Instrumentos financieros" y en el primer trimestre de 2022 se ha registrado una aplicación por importe de 1,4 millones de euros.

Otras ganancias / (pérdidas) – netas refleja los gastos incurridos como consecuencia de las medidas adoptadas para el control, contención y previsión de la pandemia por un importe de 25,6 millones de euros.

El **EBITDA** del período ha sido positivo en 72,6 millones de euros (-121,5 millones de euros en el primer trimestre de 2021). Incluye el impacto negativo del ajuste en ingresos por minoraciones de RMGA y rentas, por importe de 93,3 millones de euros, explicado en el apartado 3.1.2 (Actividad comercial). Excluyendo dicho impacto, el EBITDA habría sido 165,9 millones de euros.

Ingresos / (gastos) financieros – netos refleja un aumento del gasto neto de 2,0 millones de euros debido principalmente a:

- Mayor importe de los gastos asociados a la deuda de Luton por 1,1 millones de euros, derivado de la subida de los tipos de interés y la recapitalización de los intereses del préstamo de accionistas.
- Efecto de las diferencias de cambio correspondientes al préstamo participativo de ADI con Luton y a la valoración de AMP que ha generado una variación negativa de 3,4 millones de euros.

Compensados por:

- Menor gasto de intereses de la deuda de Aena con ENAIRE que ha generado un ahorro de 1,1 millones de euros.
- Variación positiva de las diferencias de cambio favorables de ANB por importe de 1,4 millones de euros.

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

En cuanto al **Impuesto sobre las ganancias**, se ha registrado un ingreso por importe de 36,6 millones de euros como consecuencia principalmente del resultado del período.

El **Resultado del período atribuible a participaciones no dominantes** corresponde al 49% del resultado neto de London Luton, y sitúa el **Resultado del ejercicio atribuible a los accionistas de la dominante** en una pérdida de 96,4 millones de euros.

5. Inversiones

El importe total de la inversión pagada en el primer trimestre de 2022 en el Grupo (inmovilizado material, activos intangibles e inversiones inmobiliarias) ha ascendido a 259,1 millones de euros.

5.1 Inversiones en la red de aeropuertos en España

La inversión pagada correspondiente a la red de aeropuertos en España se ha situado en 236,1 millones de euros (incluyendo 0,01 millones de euros de AIRM), lo que supone un incremento interanual de 56,3 millones de euros. En este importe se incluye inversiones destinadas a la mejora de las infraestructuras para adaptarlas a las medidas sanitarias de prevención de la COVID-19 que han ascendido a 1,9 millones de euros.

El importe de la inversión ejecutada en el período se ha situado en 73,1 millones de euros, de los 535 millones de euros que se estima ejecutar en 2022.

Por ámbitos de actuación, la distribución de la inversión en la red de aeropuertos pagada en el período y su comparativa con el mismo período del año anterior, es la siguiente:



5.2 Inversiones en las participaciones internacionales

Aeropuerto London Luton

Las inversiones continúan ajustándose en función del perfil de la actividad a las necesidades de mantenimiento y renovación de equipamientos. La inversión pagada durante el período ha ascendido a 1,5 millones de euros.

Las obras de conexión del edificio terminal con la estación de tren Luton Airport Parkway siguen avanzando. Son inversiones financiadas y ejecutadas por el Ayuntamiento de Luton y está previsto que concluyan a mediados de 2022.

Aeroportos do Nordeste do Brasil

La Sociedad firmó en el mes de enero de 2022 el contrato con el consorcio constructor que ejecutará las obras en los aeropuertos Maceió, Aracajú y Juazeiro do Norte, por valor de 350 millones de BRL, con el que se completan los contratos de construcción de las obras de ampliación de los aeropuertos de la Fase 1-B del contrato de concesión. Dichas obras se iniciaron entre los meses de febrero y marzo en los 6 aeropuertos.

La inversión pagada en el período, tanto en estas actuaciones como en otras, ascendió a 21,5 millones de euros.

Aeropuertos de GAP

En México se está desarrollando el vigente Programa Maestro de Desarrollo 2020-2024. Durante el período, se han realizado actuaciones y obras relacionadas con las principales inversiones del Programa, siendo reseñables los avances en los proyectos de los aeropuertos de Guadalajara, Tijuana y San José del Cabo.

En el aeropuerto Montego Bay, en Jamaica, son destacables el avance en las obras de remodelación del edificio terminal y las adquisiciones en equipamiento de los sistemas de Información y diversas maquinarias.

Aeropuertos colombianos

Se están llevando a cabo inversiones destinadas a la reposición de activos y al mantenimiento de equipos e instalaciones aeroportuarias, tal y como establece el contrato de concesión.

6. Estado de situación financiera

6.1 Principales variaciones

Miles de euros	1T 2022	2021	Variación interanual	% Variación interanual
ACTIVO				
Activo no corriente	13.767.467	13.851.422	-83.955	-0,6%
Activo corriente	1.737.155	2.474.189	-737.034	-29,8%
Total activo	15.504.622	16.325.611	-820.989	-5,0%
PATRIMONIO NETO Y PASIVO				
Patrimonio neto	6.015.289	6.011.974	3.315	0,1%
Pasivo no corriente	7.454.394	7.823.898	-369.504	-4,7%
Pasivo corriente	2.034.939	2.489.739	-454.800	-18,3%
Total patrimonio neto y pasivo	15.504.622	16.325.611	-820.989	-5,0%

El **Activo no corriente** ha disminuido en 84,0 millones de euros debido principalmente al efecto de las siguientes variaciones:

- Descenso en 126,3 millones de euros del epígrafe “Inmovilizado material”, explicado principalmente por la evolución de la inversión en la red de aeropuertos en España y en el Aeropuerto London Luton, que implica que el importe de las altas de inmovilizado del periodo sea inferior a las amortizaciones practicadas.
- El “Activo Intangible” aumenta en 50,9 millones de euros debido principalmente a nuevas inversiones (29,7 millones de euros) que en su mayoría corresponden a altas en la infraestructura de ANB (25 millones de euros). Adicionalmente, al impacto de las diferencias de conversión consecuencia de la evolución positiva del euro frente al real brasileño (39,7 millones de euros).
- La partida de “Activos por impuestos diferidos” ha aumentado en 35,0 millones de euros, por el registro de créditos fiscales correspondiente a las bases imponibles negativas asociadas a las pérdidas contables y a las deducciones no aplicadas.
- Las “Inversiones en empresas asociadas y con control conjunto” han aumentado en 13,9 millones de euros debido al efecto de la participación en resultados positivos por puesta en equivalencia por importe de 6,3 millones de euros, a la depreciación del euro frente al MXN y COP que ha generado diferencias de conversión por 4,2 millones de euros y al aumento de 7,2 millones de euros de la valoración de la participación de AMP en su asociada GAP, compensado por la distribución de dividendos de SACS y CALI por importe de 3,8 millones de euros.
- Se produce una disminución del saldo de “Otros activos no corrientes” debida principalmente al traspaso al activo corriente del descuento diferido por las RMGA correspondiente al primer trimestre de 2022 por importe de 66,7 millones de euros, que se imputarán a resultados en los próximos doce meses.
- La valoración de las coberturas a largo plazo, ha supuesto el registro de un activo no corriente por importe de 9,8 millones de euros en el epígrafe “Instrumentos financieros derivados”.

El **Activo corriente** ha disminuido en 737,0 millones de euros como consecuencia de los siguientes efectos:

- Disminución del saldo de “Clientes y otras cuentas a cobrar” en 86,3 millones de euros motivada fundamentalmente por el cobro durante el primer trimestre de 2022 de las RMGA del año 2021, así como por la disminución de la periodificación del importe de los descuentos a las RMGA y rentas de los contratos de arrendamiento comercial.
- El “Efectivo y equivalentes” ha disminuido en 650,6 millones de euros según se explica en el apartado 7 (Flujo de caja).

La variación neta en el **Patrimonio neto** supone un incremento de 3,3 millones de euros originado principalmente por:

- Efecto neto patrimonial positivo de las diferencias de conversión por importe de 56,3 millones de euros, debido a la depreciación del euro, especialmente con respecto al real brasileño que ha generado un aumento de las diferencias de conversión en 51,4 millones de euros.
- Aumento de “Otras reservas” en 44,6 millones de euros debido principalmente a la valoración de las operaciones de cobertura que ha supuesto un impacto patrimonial positivo, explicado por la evolución al alza de la curva de tipos de interés.
- El resultado del período atribuible a los accionistas de la dominante ha sido negativo en 96,4 millones de euros.

La disminución del **Pasivo no corriente** en 369,5 millones de euros y del **Pasivo corriente** en 454,8 millones de euros, se debe esencialmente a los siguientes motivos:

- En conjunto, la deuda financiera (a largo y a corto plazo) ha disminuido en 760 millones de euros principalmente como consecuencia de la devolución de deudas con entidades de crédito por 500 millones de euros y de la amortización de 234,7 millones de euros del principal de la deuda de Aena con ENAIRE (como entidad co-prestataria con diversas entidades financieras) de acuerdo al calendario de amortización establecido.
- La valoración de las coberturas a largo plazo, que ha supuesto el registro de un activo no corriente por importe de 9,8 millones de euros según se ha comentado al explicar las variaciones de “Instrumentos financieros derivados” en el Activo no corriente y en “Otras reservas”, ha generado la disminución del importe registrado al cierre del ejercicio 2021 por este concepto en “Instrumentos financieros derivados” del Pasivo no corriente por importe de 45,7 millones de euros.
- Disminución del saldo pendiente de pago de los proveedores de inmovilizado por importe de 179,3 millones de euros, ya que el volumen de los pagos a los contratistas de obras ha superado el de las altas de inmovilizado del periodo.
- Aumento del saldo acreedor con Hacienda Pública por el impuesto de bienes inmuebles (IBI) correspondiente a todo el ejercicio 2022, pendiente de pago en 123,3 millones de euros al cierre del trimestre.
- Adicionalmente, los depósitos recibidos como garantía de los clientes que vencen a largo plazo han aumentado en 6,9 millones de euros, mientras que los que tienen vencimiento a corto plazo han disminuido en aproximadamente 28,7 millones de euros.

6.2 Evolución de la deuda financiera neta

La deuda financiera neta contable consolidada del Grupo Aena se sitúa a 31 de marzo de 2022 en 7.336,5 millones de euros. Este importe incluye 532,6 millones de euros procedentes de la consolidación de la deuda financiera neta contable del Aeropuerto London Luton y 12,2 millones de euros de ANB.

La ratio de apalancamiento del Grupo Aena es la siguiente:

Miles de euros	1T 2022	2021
Deuda Financiera Bruta contable	8.152.735	8.913.144
Efectivo y equivalentes al efectivo	816.230	1.466.797
Deuda Financiera Neta contable	7.336.505	7.446.347
Deuda Financiera Neta contable / EBITDA	8,7x	11,5x

La deuda financiera neta contable de Aena S.M.E., S.A. se sitúa a 31 de marzo de 2022 en 6.837,9 millones de euros. La ratio de apalancamiento de Aena S.M.E., S.A. es la siguiente:

Miles de euros	1T 2022	2021
Deuda Financiera Bruta contable	7.558.353	8.314.636
Efectivo y equivalentes al efectivo	720.491	1.383.069
Deuda Financiera Neta contable	6.837.862	6.931.567
Deuda Financiera Neta contable / EBITDA	7,9x	10,0x

Aena S.M.E., S.A. tiene firmados préstamos por un importe total pendiente a 31 de marzo de 2022 de 5.023,3 millones de euros que incluyen la obligación de cumplir con las siguientes ratios financieras:

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

Estas ratios se revisan cada año en junio y diciembre, teniendo en cuenta los datos de EBITDA y gastos financieros de los últimos 12 meses, y la deuda financiera neta a cierre del periodo.

Como consecuencia de la excepcional situación provocada por la COVID-19 y su impacto en el EBITDA, a 31 de diciembre de 2021 la ratio máxima de 7,0x Deuda Financiera Neta/EBITDA se incumplió. Con fecha 23 de diciembre de 2021, Aena obtuvo dispensas temporales de cumplimiento, hasta junio de 2023, de las ratios financieras de apalancamiento y gasto financiero de toda la deuda existente obligada al cumplimiento de dichas ratios.

Durante el primer trimestre de 2022, Aena ha amortizado deuda a largo plazo por importe de 734,7 millones de euros, de los que 234,7 millones corresponden al calendario de pagos establecido según contrato. Los restantes 500 millones corresponden a refinanciaciones destinadas a reducir el coste financiero.

A 31 de marzo de 2022, Aena cuenta con un saldo de caja de 720,5 millones de euros (1.383,1 millones de euros a 31 de diciembre de 2021). Además, la Sociedad dispone de 468,9 millones de euros de financiación disponible (no dispuesta) correspondientes a préstamos con BEI e ICO (468,9 millones de euros a 31 de diciembre de 2021) y con 800,0 millones de euros disponibles en una línea de crédito sindicada con vencimiento a largo plazo (800,0 millones de euros a 31 de diciembre de 2021).

Esta disponibilidad de caja y facilidades crediticias de Aena asciende a 31 de marzo de 2022 a un total de 1.989,4 millones de euros (2.651,9 millones de euros a 31 de diciembre de 2021) a los que se añade la posibilidad de realizar emisiones a través del programa de Euro Commercial Paper (ECP) hasta 900 millones de euros, de los se encuentran disponibles 900 millones de euros (900 millones de euros a 31 de diciembre de 2021).

La calificación crediticia a largo plazo de la agencia Fitch Ratings, revisada con fecha 6 de octubre de 2021, es "A-" con perspectiva negativa y la calificación a corto plazo es "F2". La calificación crediticia a largo plazo de la agencia Moody's, actualizada el 25 de marzo, es "A3" con perspectiva negativa.

A nivel del Grupo Aena, las disponibilidades de caja y facilidades crediticias ascienden a 2.086,1 millones de euros a 31 de marzo de 2022.

El tipo de interés medio de la deuda del Grupo se ha situado en el primer trimestre de 2022 en un 1,16% (1,23% en 2021).

En aplicación de la NIC 1, la deuda financiera a largo plazo de la filial London Luton se ha traspasado a corto plazo (459,2 millones de euros al tipo de cambio de 31 de marzo de 2022) ya que, como consecuencia de la situación excepcional provocada por la COVID-19 y su impacto en el EBITDA, London Luton ha excedido las ratios financieras a cuyo cumplimiento está obligada por los contratos de financiación. No obstante, obtuvo de las entidades financieras dispensas temporales respecto al cumplimiento de las ratios hasta 31 de diciembre de 2021 y una ratio modificada a 30 de junio de 2022.

7. Flujo de caja

Miles de euros	1T 2022	1T 2021	Variación interanual	% Variación interanual
Efectivo neto generado por actividades de explotación	343.110	-106.994	450.104	-420,7%
Efectivo neto utilizado en actividades de inversión	-234.025	-191.751	-42.274	22,0%
Efectivo neto generado/(utilizado) en actividades de financiación	-759.319	-230.662	-528.657	229,2%
Efectivo y equivalentes al efectivo al inicio del ejercicio	1.466.797	1.224.878	241.919	19,8%
Efecto de las variaciones de los tipos de cambio	-333	1.416	-1.749	-123,5%
Efectivo y equivalentes al efectivo al final del ejercicio	816.230	696.887	119.343	17,1%

Durante el primer trimestre de 2022 los movimientos de flujos de caja del Grupo siguen condicionados por los efectos derivados de la propagación de la COVID-19 que han ocasionado una fuerte disminución en los flujos de efectivo procedentes de las operaciones de explotación, si bien, la recuperación del tráfico en los aeropuertos ha llevado a la generación de flujos de explotación positivos en este periodo.

Efectivo neto generado por actividades de explotación

El flujo de las actividades de explotación ha sido positivo en el primer trimestre de 2022, reflejando la paulatina recuperación del tráfico en los aeropuertos después del severo impacto que la pandemia ha tenido en la operativa del Grupo.

El capital circulante ha aumentado 193,5 millones de euros debido a las variaciones positivas en “Acreedores y otras cuentas a pagar” y en el epígrafe “Deudores y otras cuentas a cobrar”.

La variación positiva de 171,4 millones de euros generada en “Acreedores y otras cuentas a pagar” viene originada principalmente por el aumento del saldo de la cuenta acreedora con Hacienda pública por el impuesto de bienes inmuebles (IBI), explicado en el apartado 6 (Estado de situación financiera).

Respecto a la variación positiva de los “Deudores y otras cuentas a cobrar” por importe de 63,9 millones de euros, es debida fundamentalmente al cobro durante el primer trimestre de 2022 de las RMGA devengadas durante el año 2021. Respecto a la comparativa con el mismo periodo de 2021, la variación negativa de 155,3 millones de euros se debió principalmente al aumento del saldo de clientes en 159 millones de euros al 31 de marzo de 2021 originada por el registro de la RMGA devengada y no facturada en el periodo por importe de 120 millones de euros.

Efectivo neto utilizado en actividades de inversión

En las actividades de inversión el flujo de efectivo del periodo ha sido negativo en 234,0 millones de euros. Refleja principalmente los pagos relativos a adquisiciones y reposiciones de inmovilizado no financiero relativos a la infraestructura aeroportuaria, que han ascendido a 259,1 millones de euros, según se detalla en el apartado 5 (Inversiones).

Adicionalmente, dentro de las actividades de inversión se recoge el flujo generado en “Cobros por otros activos financieros” por importe de 20,4 millones de euros, que incluyen principalmente cobros por desinversiones en certificados de depósitos bancarios de la filial de Brasil por importe de 16,3 millones de euros.

Efectivo neto generado/(utilizado) en actividades de financiación

La principal variación de los flujos de financiación utilizados corresponde a la amortización de deudas con entidades de crédito:

- La amortización del principal de la deuda de Aena con ENAIRE (como entidad co-prestataria con diversas entidades financieras) de acuerdo al calendario de amortización establecido, por importe de 234,7 millones de euros.
- La devolución de deudas con entidades de crédito por 500 millones de euros con objeto de reducir el coste financiero. Por este mismo importe se contrató en 2021 el préstamo ESG-linked con Intesa Sanpaolo.

8. Principales litigios

Respecto a los principales litigios a 31 de marzo de 2022, cabe señalar en primer lugar la demanda interpuesta por CEMUSA, Corporación Europea de Mobiliario Urbano, S.A. (participada al 100% por JCDECAUX EUROPE HOLDING) en la cual se reclama la cantidad de 55 millones de euros con base en la cláusula “*rebus sic stantibus*”, no estando esta reclamación relacionada con la COVID-19. Esta cláusula es invocada para sustentar la pretensión de anular el contrato, alegando que con motivo de la crisis de 2008 se produjo un cambio fundamental en las circunstancias que motivaron el contrato y que por consiguiente imposibilita su cumplimiento. El 5 de octubre de 2021 tuvo lugar la celebración de la audiencia previa, habiéndose señalado la vista del juicio para el 26 de junio de 2022. Se considera que el riesgo es remoto.

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

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

Desde la fecha de inicio de la controversia judicial hasta el cierre del período, han sido notificadas 76 demandas y se han dictado 60 autos de medidas cautelares, de los cuales 25 son favorables a Aena, 13 conllevan un reconocimiento parcial y 22 son desfavorables a Aena. Se han dictado 8 sentencias (7 estimatorias parciales y 1 estimatoria total) que vienen a reconocer el reequilibrio económico de los contratos de arrendamiento en aplicación de la cláusula “*rebus sic stantibus*”, pero aplicando diferentes métodos de cálculo de la RMGA en discusión. Todas las sentencias han sido recurridas en apelación por Aena.

Con fecha 3 de octubre de 2021 entró en vigor la Disposición Final Séptima (DF7) de la Ley 13/2021, de 1 de octubre, por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres en materia de infracciones relativas al arrendamiento de vehículos con conductor y para luchar contra la morosidad en el ámbito del transporte de mercancías por carretera. La norma contiene una regulación por la que se modifican automática y retroactivamente los contratos de arrendamiento o cesión de local de negocio en los aeropuertos gestionados por Aena con el fin de conseguir el reequilibrio de los contratos vigentes.

La DF7, por tanto, es una norma aplicable a gran parte de los contratos de arrendamiento objeto de los diferentes procedimientos judiciales que se están tramitando, pues éstos tienen por finalidad esa misma modificación de los contratos en aplicación de la cláusula “*rebus sic stantibus*”. Por ello, la DF7 necesariamente debe ser considerada por los diferentes órganos judiciales para resolver la citada controversia judicial. Sin embargo, Aena, tras consulta con profesionales del Derecho de reconocido prestigio, entiende que la DF7 es inconstitucional por lo que no debe ser aplicada por los jueces y tribunales para resolver los conflictos judicializados.

Puesto que Aena carece de legitimación para la interposición de un recurso de inconstitucionalidad contra la DF7, tan sólo podrá hacer valer su inconstitucionalidad mediante las correspondientes cuestiones de inconstitucionalidad en el marco de los procesos judiciales en los que su aplicación resulte determinantes para el fallo. El planteamiento de la cuestión de inconstitucionalidad no es un derecho de la parte que la plantea, sino una facultad del juez o tribunal. En el presente caso, su planteamiento, habida cuenta del impacto de la DF7 en los casos en curso, debido a los ingresos dejados de percibir por Aena, estaría sólidamente justificado.

A consecuencia de lo expuesto y respecto a los litigios en marcha, Aena está solicitando al órgano judicial que, previo a resolver la cuestión de fondo en discusión, plantee una cuestión de inconstitucionalidad al amparo del art. 35 Ley Orgánica del Tribunal Constitucional. Hasta el 31 de marzo de 2022, se ha solicitado el planteamiento de la cuestión de inconstitucionalidad en 43 procedimientos, pero de las resoluciones al respecto que hasta esta fecha se han notificado, ningún órgano judicial ha elevado aún la cuestión de inconstitucionalidad al Tribunal Constitucional, aunque la petición puede volverse a reproducir en posteriores instancias.

Si el órgano judicial accediera a lo solicitado suspenderá la resolución del procedimiento y elevará una cuestión de inconstitucionalidad al Tribunal Constitucional. Una vez planteada una cuestión de inconstitucionalidad en cualquiera de los procedimientos judiciales pendientes, lo razonable sería que el resto de juzgados y Tribunales eleven nuevas cuestiones o que los asuntos no se resuelvan hasta que el Tribunal Constitucional haya decidido sobre la constitucionalidad de la ley.

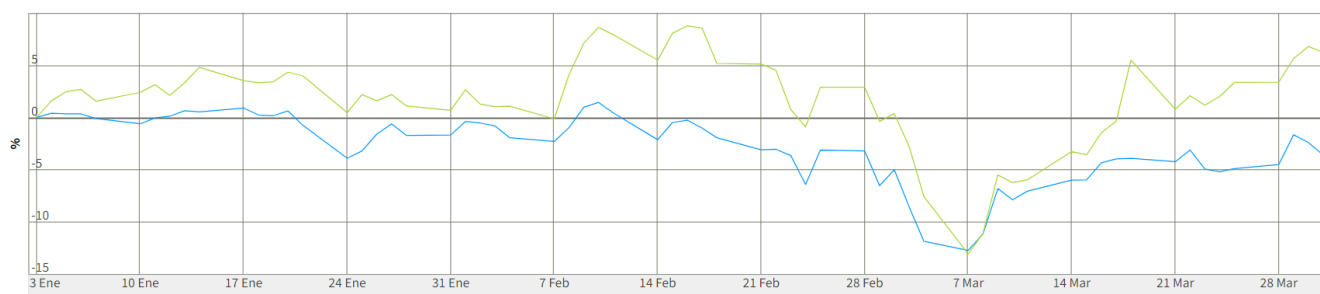
De las 8 sentencias a las que anteriormente se hizo referencia, 4 de ellas se han dictado tras la entrada en vigor de la DF7. Todas ellas reconocen la aplicación de este precepto, básicamente por entender que ha quedado sin efecto la necesidad de resolver sobre si ha existido un cambio de circunstancias en el contrato que pudieran motivar una estimación de la demanda en orden a reequilibrar las condiciones económicas del contrato. En todo caso, debe tenerse en cuenta que las sentencias estimatorias de las pretensiones de los arrendatarios no conllevan un pago significativo por parte de Aena.

9. Evolución bursátil

La cotización de la acción de Aena ha fluctuado en el período entre un mínimo de 123,60 euros y un máximo de 154,65 euros. Ha cerrado el período en 151,05 euros, lo que implica una revalorización del precio de la acción del 8,8% desde el 31 de diciembre de 2021. En el mismo período, el IBEX35 ha acumulado una pérdida del 3,1%.

03/01/2022 - 31/03/2022

Aena (MSE) 151.05 IBEX 35 8,445.10



Principales datos de la evolución de la acción de Aena en el mercado continuo de la Bolsa de Madrid

31/03/2022	AENA.MC
Volumen Total operado (Nº de acciones)	12.828.427
Volumen medio diario operado del período (Nº de acciones)	200.444
Capitalización (€)	22.657.500.000
Precio de cierre (€)	151,05
Nº de acciones	150.000.000
Free float (%)	49%
Free float (acciones)	73.500.000

En relación con la adquisición y enajenación de acciones propias, a 31 de marzo de 2022 Aena no dispone de acciones propias, por lo que no se ha producido ningún impacto por este motivo ni en el rendimiento obtenido por los accionistas ni en el valor de las acciones.

10. Hechos posteriores al cierre

Desde el 31 de marzo de 2022 hasta la fecha de publicación del presente informe de gestión intermedio consolidado, han tenido lugar distintos pronunciamientos en relación a las reclamaciones planteadas por diferentes arrendatarios comerciales con base en la cláusula de creación jurisprudencial “rebus sic stantibus”, solicitando, entre otras, que los Juzgados estimen la necesidad de adoptar medidas cautelares principalmente en el sentido de que Aena se abstenga de facturar las rentas pactadas en los contratos y la no ejecución de las garantías contractuales.

- Auto de 21 de marzo de 2022 de la Audiencia Provincial de Madrid sobre medidas cautelares solicitadas por un demandante. El Juzgado estimó la medida cautelar de suspender el pago de la RMGA. Aena recurrió este auto y ahora la Audiencia estima nuestro recurso, al entender que la medida cautelar de suspensión de pago de la RMGA supone la anticipación del fallo, en cuanto que acuerda una medida coincidente con la petición principal de la demanda y no hay peligro de mora procesal que permita acceder a lo solicitado.
- Auto de fecha 1 de abril de 2022 de la Audiencia Provincial de Madrid dictado en las medidas cautelares solicitadas por un demandante. La Audiencia ha resuelto el recurso de apelación interpuesto por Aena frente al Auto que admitió las medidas cautelares (las cuales consistieron en la suspensión cautelar de la obligación del demandante de abonar la RMGA de 2020 en lo que exceda de lo pactado en la Adenda supuestamente suscrita el 14 de diciembre de 2020, y la suspensión de la ejecución de los avales).

El presente Auto ha confirmado la adopción de las medidas cautelares, si bien ha modificado la cuantía de la caución que debe prestar el demandante. En concreto, la caución fijada en primera instancia por importe de 1.100.000 euros se ha elevado a 3.940.000 euros (un 10% del importe de la RMGA de 2020).

Cabe destacar que el Auto incluye una breve mención sobre la DF7, y lo hace para recordar que esta disposición no tiene incidencia en la resolución de la pieza de medidas cautelares, y que no procede plantear la cuestión de inconstitucionalidad solicitada por Aena.

- Auto de 5 de abril de 2022, del Juzgado de 1ª Instancia nº 44 de Madrid sobre medidas cautelares solicitadas por un demandante. El auto desestima las medidas cautelares solicitadas por considerar que no se cumplen los requisitos legales para su adopción. Sin imposición de costas.
- Auto de 6 de abril de 2022, dictado por la Audiencia Provincial de Madrid (Sección 12ª), que estima parcialmente el recurso de apelación interpuesto por un demandante frente al Auto dictado por el Juzgado de Primera Instancia 47 de Madrid en sede cautelar y, en consecuencia, estima parcialmente la petición de medidas cautelares solicitadas por la apelante, teniendo en cuenta lo regulado en la DF7.

La Audiencia entiende que concurre la apariencia de buen derecho pues resulta evidente la situación de pandemia provocada por la COVID-19, que ha afectado más a aquellos sectores del tráfico económico que dependen de la presencia física de los adquirentes, como es el tipo de actividad a que se dedica el demandante. Argumenta que es precisamente esta situación la que ha dado lugar a la DF7 que no consta que haya sido declarada inconstitucional hasta la fecha, por lo que consideran que la modificación del contrato litigioso debió ser inmediata. Asimismo, no puede obviarse que durante las negociaciones la propia AENA había ofertado a la arrendataria unas modificaciones contractuales similares a las contenidas en la DF7. Por lo que respecta al “periculum in mora”, la pandemia ha influido económicamente de manera especialmente negativa al tipo de negocios como el desarrollado por la empresa demandante. Las medidas cautelares estimadas se concretan en suspender el pago de la RMGA conforme a DF7 y reintegrar el importe recibido por los conceptos estrictamente suspendidos o reducidos.

11. Medidas alternativas de rendimiento (MAR)

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

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

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

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

Medidas del rendimiento operativo

EBITDA o EBITDA reportado

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

MARGEN DE EBITDA

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

MARGEN DE EBIT

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

OPEX

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

Medidas de la situación financiera

Deuda Neta

Es la principal MAR que utiliza la Dirección para medir el nivel de endeudamiento de la Compañía. Se calcula como el total de la "Deuda Financiera" (Deuda financiera no corriente+Deuda Financiera corriente) que figura en el Estado de situación financiera consolidado menos el "Efectivo y equivalentes al efectivo" que también figura en dicho estado de situación financiera. La definición de los términos que se incluyen en el cálculo es la siguiente:

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

- a) préstamos, créditos y descuentos comerciales;
- b) cualquier cantidad debida en concepto de bonos, obligaciones, notas, deuda y, en general, instrumentos de similar naturaleza;
- c) cualquier cantidad debida en concepto de arrendamiento, o leasing que, de acuerdo con la normativa contable aplicable, serían tratados como deuda financiera;

- d) los avales financieros asumidos por AENA que cubran parte o la totalidad de una deuda, excluidos aquellos avales relacionados con deudas de sociedades integradas por consolidación; y
- e) cualquier cantidad recibida en virtud de cualquier otro tipo de acuerdo que tenga el efecto de una financiación comercial y que, de acuerdo con la normativa contable aplicable, sería tratada como deuda financiera.

Efectivo y equivalentes al efectivo: Definición contenida en el p. 7 de la NIC 7 “Estado de flujos de efectivo”.

Ratio Deuda Financiera Neta / EBITDA

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

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

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

Grupo Aena (Miles de euros)	31/03/2022	31/12/2021	31/03/2021
EBITDA	72.612	644.839	-121.545
Resultado de explotación	-123.156	-151.780	-320.928
Amortizaciones	195.768	796.619	199.383
DEUDA NETA	7.336.505	7.446.347	7.355.152
Deuda financiera no corriente	6.882.714	7.191.948	6.882.891
Deuda financiera corriente	1.270.021	1.721.196	1.169.148
Efectivo y equivalentes al efectivo	-816.230	-1.466.797	-696.887
EBITDA últimos 12 meses	838.996	644.839	341.793
(I) EBITDA año anterior	644.839	N/A	714.571
(II) EBITDA primer trimestre año anterior	-121.545	N/A	251.233
(III) = (I)-(II) EBITDA últimos tres trimestres año anterior	766.384	N/A	463.338
(IV) EBITDA primer trimestre del año	72.612	N/A	-121.545
Ratio Deuda Financiera Neta/EBITDA	8,7	11,5	21,5
Deuda Financiera Neta	7.336.505	7.446.347	7.355.152
EBITDA últimos 12 meses	838.996	644.839	341.793
OPEX	578.909	1.494.797	443.317
Aprovisionamientos	40.169	158.481	40.709
Gastos de personal	121.155	459.799	113.098
Otros gastos de explotación	417.585	876.517	289.510

Aena S.M.E., S.A. (Miles de euros)	31/03/2022	31/12/2021	31/03/2021
DEUDA NETA	6.837.862	6.931.567	6.821.208
Deuda financiera no corriente	6.767.744	7.076.122	6.749.357
Deuda financiera corriente	790.609	1.238.514	701.629
Efectivo y equivalentes al efectivo	-720.491	-1.383.069	-629.778
EBITDA últimos 12 meses	862.769	695.719	449.699
(I) EBITDA año anterior	695.719	N/A	809.326
(II) EBITDA primer trimestre año anterior	-118.118	N/A	241.509
(III) = (I)-(II) EBITDA últimos tres trimestres año anterior	813.837	N/A	567.817
(IV) EBITDA primer trimestre del año	48.932	N/A	-118.118
Ratio Deuda Financiera Neta/EBITDA	7,9	10,0	15,2
Deuda Financiera Neta	6.837.862	6.931.567	6.821.208
EBITDA últimos 12 meses	862.769	695.719	449.699

Estados financieros intermedios consolidados

ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA

Miles de euros	31 de marzo de 2022	31 de diciembre de 2021
ACTIVOS		
Activos no corrientes		
Inmovilizado material	12.246.702	12.372.965
Activos intangibles	688.171	637.251
Inversiones Inmobiliarias	137.160	136.728
Activos por derecho de uso	31.793	33.691
Inversiones en empresas asociadas y con control conjunto	70.922	56.976
Otros activos financieros	84.892	88.466
Instrumentos financieros derivados	9.784	-
Activos por impuestos diferidos	254.006	219.022
Otros activos no corrientes	244.037	306.323
	13.767.467	13.851.422
Activos corrientes		
Existencias	6.056	6.175
Clientes y otros activos corrientes	914.869	1.001.217
Efectivo y equivalentes al efectivo	816.230	1.466.797
	1.737.155	2.474.189
Total activos	15.504.622	16.325.611
PATRIMONIO NETO Y PASIVOS		
Patrimonio neto		
Capital ordinario	1.500.000	1.500.000
Prima de emisión	1.100.868	1.100.868
Ganancias/(pérdidas) acumuladas	3.649.599	3.745.312
Diferencias de conversión acumuladas	-119.325	-175.624
Otras reservas	-25.819	-70.462
Participaciones no dominantes	-90.034	-88.120
	6.015.289	6.011.974
Pasivos		
Pasivos no corrientes		
Deuda financiera	6.882.714	7.191.948
Instrumentos financieros derivados	304	45.999
Subvenciones	384.121	391.933
Prestaciones a los empleados	18.175	20.479
Provisiones para otros pasivos y gastos	101.767	104.809
Pasivos por impuestos diferidos	52.656	53.909
Otros pasivos a largo plazo	14.657	14.821
	7.454.394	7.823.898
Pasivos corrientes		
Deuda financiera	1.270.021	1.721.196
Instrumentos financieros derivados	22.024	27.607
Proveedores y otras cuentas a pagar	663.511	669.997
Pasivos por impuesto corriente	2.567	1.470
Subvenciones	32.753	33.448
Provisiones para otros pasivos y gastos	44.063	36.021
	2.034.939	2.489.739
Total pasivos	9.489.333	10.313.637
Total patrimonio neto y pasivos	15.504.622	16.325.611

Estados financieros intermedios consolidados

CUENTA DE RESULTADOS

Miles de euros	31 de marzo de 2022	31 de marzo de 2021
Actividades continuadas		
Ingresos ordinarios	669.860	340.471
Otros ingresos de explotación	1.912	1.870
Trabajos realizados por la empresa para su activo	1.620	1.497
Aprovisionamientos	-40.169	-40.709
Gastos de personal	-121.155	-113.098
Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales	-1.038	-10.467
Otros gastos de explotación	-417.585	-289.510
Amortización del inmovilizado	-195.768	-199.383
Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras	8.507	8.880
Excesos de provisiones	2.015	549
Resultado por enajenaciones de inmovilizado	-5.812	-2.279
Otras ganancias / (pérdidas) – netas	-25.543	-18.749
Resultado de explotación	-123.156	-320.928
Ingresos financieros	1.619	309
Gastos financieros	-22.414	-23.052
Otros ingresos/(gastos) financieros - netos	817	4.781
Ingresos / (gastos) financieros – netos	-19.978	-17.962
Resultado y deterioro de entidades valoradas por el método de la participación	6.326	3.575
Resultado antes de impuestos	-136.808	-335.315
Impuesto sobre las ganancias	36.555	82.333
Resultado del período consolidado	-100.253	-252.982
Resultado del período atribuible a participaciones no dominantes	-3.869	-11.822
Resultado del período atribuible a los accionistas de la dominante	-96.384	-241.160
Resultados por acción (Euros por acción)		
Resultados básicos por acción para el resultado del período	-0,64	-1,61
Resultados diluidos por acción para el resultado del período	-0,64	-1,61

Estados financieros intermedios consolidados

ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO

Miles de euros	31 de marzo de 2022	31 de marzo de 2021
Resultado antes de impuestos	-136.808	-335.315
Ajustes por:	282.597	224.738
Depreciación y amortización	195.768	199.383
Correcciones valorativas por deterioro	1.038	10.467
Variación de provisiones	-1.680	8.342
Imputación de subvenciones	-8.507	-8.880
(Beneficio)/pérdida por bajas de inmovilizado	5.812	2.279
Correcciones valorativas por deterioro de instrumentos financieros	13	-1.854
Ingresos financieros	-1.619	-309
Gastos financieros	17.119	17.299
Diferencias de cambio	-830	-2.927
Gastos financieros liquidación de derivados financieros	5.295	5.753
Descuentos comerciales	80.231	-
Otros Ingresos y gastos	-3.717	-1.240
Participación en beneficios (pérdidas) de sociedades puestas en equivalencia	-6.326	-3.575
Variaciones en capital circulante:	221.002	27.462
Existencias	115	22
Deudores y otras cuentas a cobrar	63.880	-155.343
Otros activos corrientes	-14.167	2.318
Acreedores y otras cuentas a pagar	171.441	184.891
Otros pasivos corrientes	-228	-4.102
Otros activos y pasivos no corrientes	-39	-324
Otro efectivo generado por las operaciones	-23.681	-23.879
Intereses pagados	-22.432	-23.052
Cobros de intereses	844	38
Impuestos cobrados / (pagados)	-1.803	-262
Otros cobros / (pagos)	-290	-603
Efectivo neto generado por actividades de explotación	343.110	-106.994

Estados financieros intermedios consolidados

ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO

Miles de euros	31 de marzo de 2022	31 de marzo de 2021
Flujos de efectivo de actividades de inversión		
Adquisiciones de inmovilizado material	-223.256	-171.778
Adquisiciones de activos intangibles	-35.828	-10.490
Adquisiciones de inversiones inmobiliarias	-3	-7
Pagos por adquisiciones de otros activos financieros	-541	-11.369
Cobros por desinversiones en inmovilizado material	1.425	-
Cobros otros activos financieros	20.423	1.893
Dividendos recibidos	3.755	-
Efectivo neto utilizado en actividades de inversión	-234.025	-191.751
Flujos de efectivo de actividades de financiación		
Otros cobros	17.204	8.455
Devoluciones de deudas con entidades de crédito	-500.000	-
Devoluciones de financiación del Grupo	-234.694	-234.694
Pagos de pasivos por arrendamientos	-2.035	-1.366
Otros pagos	-39.794	-3.057
Efectivo neto generado/(utilizado) en actividades de financiación	-759.319	-230.662
Efecto de las variaciones de los tipos de cambio	-333	1.416
(Disminución)/aumento neto de efectivo y equivalentes al efectivo	-650.567	-527.991
Efectivo y equivalentes al efectivo al inicio del ejercicio	1.466.797	1.224.878
Efectivo y equivalentes al efectivo al final del ejercicio	816.230	696.887

Rumbo al Desarrollo Sostenible

Desarrollo **Social**

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

Desarrollo **Económico**

Propiciar el crecimiento y
la prosperidad fomentando
la gestión eficiente

Sostenibilidad **Medioambiental**

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

