



Informe de gestión intermedio consolidado

correspondiente al período de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de
2022

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

1. Resumen ejecutivo

La **actividad** del Grupo Aena ha registrado 204,4 millones de pasajeros en el periodo acumulado de enero a septiembre de 2022, lo que representa un crecimiento interanual del 133,8% y una recuperación del 85,8% del volumen de tráfico del mismo periodo de 2019.

- El número de pasajeros en la red de aeropuertos en España¹ ha alcanzado 184,2 millones que supone un aumento interanual del 140,7% y una recuperación del 86,1%.
- El Aeropuerto London Luton ha registrado 9,9 millones de pasajeros, lo que representa un crecimiento interanual del 264,7% y una recuperación del 71,0%.
- El tráfico de los seis aeropuertos de Grupo Aeroportuario del Nordeste de Brasil ha alcanzado 10,4 millones de pasajeros, registrando un crecimiento interanual del 26,9% y una recuperación del 100,7%.

Ante las previsiones para los meses de verano de los asientos ofertados por las aerolíneas, con fecha 10 de junio Aena revisó al alza su estimación de tráfico de pasajeros para el cierre de 2022, desde el 68% hasta una horquilla de entre el 75% y el 85% sobre las cifras de 2019. La evolución del tráfico en octubre sigue siendo muy positiva, estimándose que alcanzará un nivel de recuperación con respecto al mismo mes de 2019 superior al de los meses de verano. Teniendo en cuenta el comportamiento del tráfico hasta la fecha, la compañía estima cerrar el año 2022 en un nivel de tráfico ligeramente por encima del límite alto del rango declarado (85%).

De cara a la temporada de invierno, las compañías aéreas han programado en los aeropuertos de la red en España un 5,3% más de asientos que en el invierno de 2019 (una vez realizados los ajustes por las dos últimas semanas de marzo del 2020, impactadas por el confinamiento). No obstante, la recuperación sigue siendo sensible a la aparición de nuevas variantes y a otros factores como la evolución de las condiciones macroeconómicas, el conflicto en Ucrania o la subida del precio del combustible, que pueden afectar al comportamiento del tráfico aéreo.

Los **ingresos** consolidados se han situado en 2.915,1 millones de euros, alcanzando un incremento interanual del 65,6% y de 1.154,3 millones de euros.

En la red de aeropuertos en España, los ingresos de la actividad aeronáutica han ascendido a 1.824,5 millones de euros (+111,2% interanual y +960,5 millones de euros) y los ingresos comerciales se han situado en 685,1 millones de euros (-5,3% interanual y -34,4 millones de euros).

La evolución de la recuperación del tráfico, el incremento del gasto por pasajero y la apertura progresiva de locales que permanecieron cerrados durante la pandemia, han originado que la actividad comercial del periodo se aproxime a los niveles prepandemia. No obstante, los ingresos comerciales del periodo están impactados por la minoración registrada por importe de 250,4 millones de euros como consecuencia del criterio 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. Excluyendo el efecto de estos ajustes contables, los ingresos comerciales del periodo han alcanzado el nivel respecto al mismo periodo de 2019. En concreto, se han recuperado los ingresos en la línea de duty free por el aumento del gasto de pasajero británico, al que tras el Brexit le aplica el régimen fiscal libre de impuestos. La línea de alquiler de vehículos, debido principalmente al incremento de los precios de los contratos. En servicios VIP la recuperación de los ingresos refleja el aumento de precios, y los reintegros por suministros el aumento del precio de la electricidad.

Los **gastos** operativos (aprovisionamientos, gastos de personal y otros gastos de explotación) se han situado en 1.566,5 millones de euros, registrando un crecimiento interanual del 41,8% (+462,0 millones de euros). Otros gastos de explotación se han situado en 1.077,3 millones de euros, alcanzando un incremento interanual del +66,6% (+430,7 millones de euros) que 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 que en los aeropuertos de la red ha supuesto un aumento interanual del gasto por este concepto de 149,8 millones de euros (+212,1%). Excluyendo el impacto de la energía eléctrica, el aumento interanual de otros gastos de explotación en la red de aeropuertos en España ha sido de +161,1 millones de euros (+31,1%). Respecto al mismo periodo de 2019 se han reducido en 1,5 millones de euros (-0,2%).

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

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 59,7 millones de euros (80,8 millones de euros en el mismo período 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.

En cumplimiento de la normativa contable, el Grupo llevó a cabo valoraciones de sus activos a 30 de junio de 2022 para determinar si se producía algún deterioro como consecuencia del impacto en la actividad de las circunstancias generadas por la COVID-19 así como por el marco histórico de incertidumbre en el que nos encontramos, derivado de tensiones geopolíticas y un complejo entorno macroeconómico. El análisis realizado resultó en una reversión de deterioro por importe de 27,4 millones de euro, principalmente por la corrección valorativa del activo en Brasil en 23,5 millones de euros y 3,8 millones de euros correspondientes al valor de la Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia. Este resultado positivo, que no tiene efecto en caja, figura registrado en la partida **Deterioro de inmovilizado** de la Cuenta de resultados.

El **EBITDA** del período ha aumentado hasta 1.301,5 millones de euros (438,3 millones de euros al 30 de septiembre de 2021). Incluye el impacto negativo del ajuste por minoraciones de RMGA y rentas (-250,4 millones de euros) así como el efecto positivo por la reversión de deterioros reconocida al 30 de junio en aplicación de la NIC 36 (+27,4 millones de euros). Excluyendo dichos impactos, el EBITDA habría sido 1.524,5 millones de euros.

El **resultado antes de impuestos** asciende a 642,5 millones de euros (202,7 millones de euros de pérdida al 30 de septiembre de 2021) y el período se ha cerrado con un **beneficio neto** de 499,2 millones de euros (123,7 millones de euros de pérdida al 30 de septiembre de 2021).

Por lo que se refiere al **efectivo neto generado por actividades de explotación**, ha alcanzado 1.558,3 millones de euros (20,5 millones de euros al 30 de septiembre de 2021), reflejando la recuperación del tráfico y de la actividad comercial en los aeropuertos del Grupo.

Respecto al programa de **inversiones**, el importe pagado asciende a 541,1 millones de euros (508,3 millones de euros al 30 de septiembre de 2021). De este importe, 449,0 millones de euros corresponden a la red de aeropuertos en España, 8,8 millones de euros al Aeropuerto London Luton y 83,3 millones de euros al Grupo Aeroportuario del Nordeste de Brasil.

En el ámbito de la **expansión internacional**, Aena, a través de su filial Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A., ha resultado adjudicataria de la concesión de la explotación y mantenimiento de 11 aeropuertos en Brasil, ubicados en cuatro estados (São Paulo, Mato Grosso del Sur, Minas Gerais y Pará) en la subasta celebrada el 18 de agosto.

El grupo de los 11 aeropuertos registró en 2019 un total de 26,8 millones de pasajeros, el 12% del tráfico aéreo del país en dicho ejercicio. El Aeropuerto de Congonhas-São Paulo es el de mayor tráfico del grupo, con 22,8 millones de pasajeros en 2019.

El importe de la adjudicación de la concesión asciende a 2.450 millones de reales brasileños (457,5 millones de euros²). La aportación al capital social estipulada en el pliego de concesión es de 1.639 millones de reales brasileños (aproximadamente 309,5 millones de euros²). Dicha aportación se destinará a pagar a la autoridad concedente (ANAC) los gastos previstos de la concesión y el resto a caja remanente.

El periodo de concesión son 30 años, con la posibilidad de una prórroga de 5 años, y la firma del contrato está prevista que tenga lugar en febrero de 2023.

Con esta concesión, Aena se convierte en el gestor de una red de 17 aeropuertos en Brasil con presencia en nueve estados y más de 40 millones de pasajeros (aproximadamente el 20% del tráfico de pasajeros del país). Entre ellos, el Aeropuerto de Congonhas-Sao Paulo, el segundo aeropuerto con mayor tráfico de pasajeros de Brasil y el Aeropuerto Internacional de Recife, el octavo aeropuerto con mayor tráfico de pasajeros.

En cuanto a la **posición financiera**, la ratio de deuda financiera neta contable a EBITDA del Grupo Aena se ha reducido hasta 4,2x frente a 11,5x al 31 de diciembre de 2021. La ratio de apalancamiento de Aena S.M.E., S.A. también ha disminuido, hasta 4,4x frente a 10,0x al 31 de diciembre de 2021.

² Al tipo de cambio asegurado.

Aena tiene firmados préstamos por un importe total pendiente a 30 de septiembre de 2022 de 4.823,7 millones de euros que incluyen la obligación de cumplir con las siguientes ratios financieras:

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

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 al cierre del periodo. A 30 de junio de 2022, las ratios financieras exigidas en los préstamos mencionados se cumplieron.

Por su parte, London Luton también cumple con las ratios financieras exigidas por las entidades financiadoras.

Las agencias de rating Moody's y Fitch confirmaron la calificación crediticia de Aena y elevaron la perspectiva de negativa a estable, con fechas 7 y 8 de julio respectivamente. La calificación de largo plazo de Moody's es "A3". La calificación de largo plazo de Fitch es "A-" y de corto plazo "F2".

La **cotización de la acción** de Aena ha fluctuado en el período entre un mínimo de 106,90 euros y un máximo de 154,65 euros. Ha cerrado el período en 106,90 euros, lo que implica una caída del precio de la acción del 23,0% desde el 31 de diciembre de 2021. En el mismo período, el IBEX35 ha acumulado una pérdida del 15,5%

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

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 esta 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, por lo que ha iniciado un proceso que continúa en tramitación en los correspondientes órganos judiciales.

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.

2. Datos de actividad

2.1. Tráfico de la red de aeropuertos en España



El número de pasajeros ha alcanzado 184,2 millones en el periodo acumulado de enero a septiembre de 2022, lo que representa una recuperación del 86,1% del volumen del mismo período de 2019.

Tras la sexta ola de COVID-19 provocada por la variante Omicron, que tuvo un impacto significativo a finales de 2021 y en los primeros meses de 2022, la demanda reprimida durante dos años ha impulsado el tráfico aéreo desde el inicio de la temporada de verano, principalmente en los últimos meses, y las compañías aéreas están operando una programación de vuelos similar a la de 2019 con altos niveles de ocupación.

Esta tendencia se refleja en los niveles de recuperación de tráfico que los aeropuertos de la red han alcanzado en los últimos meses. En julio, el 92,0% del tráfico de pasajeros prepandemia, en agosto el 92,6% y en septiembre el 91,7%. Entre los aeropuertos de la red destaca el nivel de pasajeros alcanzado en los que tienen un mayor componente de tráfico de ocio y especialmente en las Islas Baleares y Canarias, donde algunos aeropuertos han recuperado niveles próximos a las cifras prepandemia, superándolas incluso.

No obstante, la recuperación sigue siendo sensible a la aparición de nuevas variantes y a otros factores como la evolución de las condiciones macroeconómicas, el conflicto en Ucrania o la subida del precio del combustible, que pueden afectar al comportamiento del tráfico aéreo.

El tráfico doméstico sigue mostrando la mayor recuperación. Con 61,7 millones de pasajeros se ha recuperado el 94,1% respecto al volumen prepandemia. El tráfico internacional ha registrado 122,5 millones y una recuperación del 82,5%.

Respecto a las operaciones de aeronaves, se ha recuperado el 92,5% de la operativa prepandemia.

La actividad de carga continúa evolucionando positivamente y el período ha finalizado con una recuperación del 96,1% respecto a 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⁾ | Cuotas/Total | Miles | Variación interanual ⁽¹⁾ | Cuotas/Total | Toneladas | Variación interanual ⁽¹⁾ | Cuotas/Total |
| Adolfo Suárez Madrid-Barajas | 36,8 | 147,3% | 20,0% | 258,4 | 78,7% | 15,3% | 411.810 | 13,0% | 56,0% |
| Josep Tarradellas Barcelona-El Prat | 30,9 | 166,6% | 16,8% | 211,9 | 99,2% | 12,6% | 116.346 | 20,7% | 15,8% |
| Palma de Mallorca | 23,6 | 121,3% | 12,8% | 179,4 | 70,1% | 10,6% | 5.803 | 17,1% | 0,8% |
| Total Grupo Canarias | 31,3 | 133,3% | 17,0% | 295,1 | 64,9% | 17,5% | 23.195 | 7,0% | 3,2% |
| Total Grupo I | 50,6 | 138,2% | 27,5% | 428,8 | 67,3% | 25,4% | 24.718 | 14,2% | 3,4% |
| Total Grupo II ⁽²⁾ | 9,7 | 142,0% | 5,2% | 139,1 | 35,6% | 8,2% | 98.286 | -30,9% | 13,4% |
| Total Grupo III | 1,2 | 76,9% | 0,7% | 173,9 | 2,3% | 10,3% | 54.826 | 2,9% | 7,5% |
| TOTAL | 184,2 | 140,7% | 100,0% | 1.686,5 | 58,5% | 100,0% | 734.985 | 4,3% | 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): 696.595 pasajeros y 5.405 movimientos de aeronaves.

Por áreas geográficas, se ha recuperado el 83,2% del tráfico europeo, el 86,2% con Latinoamérica y el 83,2% con Norteamérica respecto al nivel prepandemia:

| Región | Pasajeros (millones) 9M 2022 | Pasajeros (millones) 9M 2021 | Variación interanual | % Variación interanual | Cuota 9M 2022 | Cuota 9M 2021 |
|-----------------------------|------------------------------|------------------------------|----------------------|------------------------|---------------|---------------|
| Europa ⁽¹⁾ | 108,3 | 36,1 | 72,2 | 200,1% | 58,8% | 47,2% |
| España | 61,7 | 35,8 | 26,0 | 72,6% | 33,5% | 46,7% |
| Latinoamérica | 5,4 | 1,9 | 3,5 | 184,0% | 2,9% | 2,5% |
| Norteamérica ⁽²⁾ | 4,4 | 1,0 | 3,4 | 327,4% | 2,4% | 1,3% |
| África | 2,5 | 1,2 | 1,3 | 110,0% | 1,4% | 1,6% |
| Oriente medio | 1,8 | 0,5 | 1,3 | 256,5% | 1,0% | 0,7% |
| Asia y Otros | 0,1 | 0,0 | 0,0 | 56,8% | 0,0% | 0,1% |
| TOTAL | 184,2 | 76,5 | 107,7 | 140,7% | 100,0% | 100,0% |

(1) Excluye España.

(2) Incluye EE.UU., Canadá y México.

Por países, la recuperación del mercado británico respecto al mismo período de 2019 ha alcanzado el 80,3% y la del mercado alemán el 80,4%. El italiano se ha recuperado en un 85,3% y el francés en un 91,6%. Dichos mercados junto con el doméstico representan el 70,6% del tráfico acumulado:

| País | Pasajeros (millones) 9M 2022 | Pasajeros (millones) 9M 2021 | Variación interanual | % Variación interanual | Cuota 9M 2022 | Cuota 9M 2021 |
|---------------------|------------------------------|------------------------------|----------------------|------------------------|---------------|---------------|
| España | 61,7 | 35,8 | 26,0 | 72,6% | 33,5% | 46,7% |
| Reino Unido | 28,9 | 5,0 | 23,8 | 471,4% | 15,7% | 6,6% |
| Alemania | 18,6 | 8,0 | 10,5 | 130,8% | 10,1% | 10,5% |
| Italia | 10,8 | 3,5 | 7,3 | 205,7% | 5,9% | 4,6% |
| Francia | 10,0 | 4,3 | 5,7 | 130,6% | 5,4% | 5,7% |
| Holanda | 6,5 | 2,8 | 3,6 | 128,5% | 3,5% | 3,7% |
| Bélgica | 4,3 | 1,9 | 2,4 | 126,6% | 2,3% | 2,5% |
| Suiza | 4,2 | 2,1 | 2,2 | 105,8% | 2,3% | 2,7% |
| Portugal | 3,9 | 1,0 | 2,9 | 275,3% | 2,1% | 1,4% |
| Irlanda | 3,6 | 0,7 | 2,9 | 397,1% | 1,9% | 0,9% |
| TOTAL TOP 10 | 152,5 | 65,3 | 87,2 | 133,5% | 82,8% | 85,3% |

Por aerolíneas:

| Aerolínea | Pasajeros (millones) 9M 2022 | Pasajeros (millones) 9M 2021 | Variación interanual | % Variación interanual | Cuota 9M 2022 | Cuota 9M 2021 |
|---------------------|---------------------------------|---------------------------------|-------------------------|---------------------------|------------------|------------------|
| Ryanair | 39,9 | 13,7 | 26,2 | 191,2% | 21,7% | 17,9% |
| Vueling | 30,4 | 15,1 | 15,3 | 101,4% | 16,5% | 19,7% |
| Iberia | 13,0 | 6,3 | 6,7 | 106,8% | 7,1% | 8,2% |
| Easyjet | 10,6 | 2,9 | 7,7 | 260,9% | 5,7% | 3,8% |
| Air Europa | 10,3 | 5,1 | 5,2 | 100,8% | 5,6% | 6,7% |
| Iberia Express | 7,5 | 3,8 | 3,6 | 94,7% | 4,1% | 5,0% |
| Jet2.Com | 6,5 | 0,8 | 5,6 | 668,8% | 3,5% | 1,1% |
| Grupo Binter | 6,4 | 4,4 | 1,9 | 43,4% | 3,4% | 5,8% |
| Air Nostrum | 5,6 | 3,5 | 2,1 | 59,8% | 3,1% | 4,6% |
| Eurowings | 5,2 | 1,9 | 3,2 | 167,8% | 2,8% | 2,5% |
| TOTAL TOP 10 | 135,3 | 57,7 | 77,6 | 134,4% | 73,5% | 75,4% |

Ryanair ha registrado un incremento del tráfico del 2,5% con respecto al volumen prepandemia y el Grupo IAG ha registrado 53,7 millones de pasajeros y una recuperación del 88,7%. Su cuota se ha situado en el 29,2%. Vueling ha recuperado el 91,6% y easyJet un 75,5%. El Grupo Binter, que opera vuelos nacionales y Jet2.Com han superado el número de pasajeros registrados en el mismo período de 2019.

Las aerolíneas de bajo coste alcanzan una cuota del 61,3% y recuperan el 91,3% del tráfico prepandemia.

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 de ocupación de asientos. Dichos umbrales se han establecido por zonas geográficas:

- 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%.

En la temporada de invierno de 2022, que comenzará el 30 de octubre y se prolongará hasta el 25 de marzo de 2023, Aena continuará aplicando el incentivo en vigor durante la temporada de verano, con el objetivo de seguir potenciando el factor de ocupación en los vuelos.

Con esta medida, la Compañía sigue impulsando la reactivación del mercado asiático y las conexiones con Norteamérica y Oriente Medio, mercados que han protagonizado un crecimiento más paulatino que otros como el doméstico, el europeo, América Latina y África.

Temporada de invierno 2022

Las compañías aéreas han programado en los aeropuertos de la red 116,8 millones de asientos para la temporada de invierno que se extenderá del 30 de octubre de 2022 al 25 de marzo de 2023. Esta cifra implica un 5,3% más de asientos que los operados en la misma temporada de 2019-2020, y está ajustada por las dos últimas semanas de marzo de 2020 que se vieron muy afectadas por la imposición de restricciones a la movilidad. Sin esos ajustes, el incremento sería del 11,8%.

Los aeropuertos desde los que más asientos se ofertan son Adolfo Suárez Madrid-Barajas, con más de 29,7 millones y Josep Tarradellas Barcelona-El Prat, con 21,6 millones. Ambos superan las cifras de la temporada de invierno de 2019 en un 6% y un 3% respectivamente. Les siguen Gran Canaria (+24%), Málaga-Costa del Sol (+17%), Tenerife Sur (+36%), Palma de Mallorca (+11%) y Alicante-Elche Miguel Hernández (+9%).

Por zonas geográficas, crecen todos los mercados salvo Norteamérica y Asia-Pacífico, que aún siguen un 11% y un 18% por debajo de los niveles de 2019, respectivamente. Europa y Latinoamérica crecen ambas un 10% más.

Después de España, los países donde las compañías aéreas han ofertado un mayor número de asientos son Reino Unido (+10%), Alemania (+3%), Italia (+7%), Francia (+14%) y Países Bajos (+26%).

2.2. Participaciones internacionales

| Millones de pasajeros | 9M 2022 | 9M 2021 | % Variación interanual ⁽¹⁾ | % Participación | |
|---|-------------|-------------|---------------------------------------|-----------------|-----------|
| | | | | Directa | Indirecta |
| Aeropuerto London Luton (Reino Unido) | 9,9 | 2,7 | 264,7% | 51,0% | |
| Grupo Aeroportuario del Nordeste de Brasil S.A. | 10,4 | 8,2 | 26,9% | 100,0% | |
| Grupo Aeroportuario del Pacífico (México y Jamaica) | 41,3 | 30,2 | 36,8% | | 6,18% |
| Aeropuerto Internacional Alfonso Bonilla Aragón (Cali, Colombia) - AEROCALI | 5,6 | 3,5 | 59,5% | 50,0% | |
| Aeropuerto Internacional Rafael Núñez (Cartagena de Indias, Colombia) - SACSA | 5,5 | 3,0 | 82,9% | 37,9% | |
| TOTAL | 72,6 | 47,6 | 52,6% | | |

(1) Porcentajes de variación calculados en cifra de pasajeros.

La participación de Aena fuera de España, a través de su filial Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A., se extiende a 23 aeropuertos: 1 en Reino Unido, 6 en Brasil, 12 en México, 2 en Jamaica y 2 en Colombia.

En la subasta celebrada el 18 de agosto, Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A., ha resultado adjudicataria de la concesión de 11 aeropuertos en Brasil ubicados en cuatro estados (São Paulo, Mato Grosso del Sur, Minas Gerais y Pará). La información sobre esta nueva concesión se detalla en este apartado.

Aeropuerto London Luton

Ha registrado 9,9 millones de pasajeros que representa una recuperación del 71,0% del volumen prepandemia. La recuperación progresiva del tráfico se ha acelerado en los meses de la temporada de verano alcanzando niveles de recuperación cercanos al 80%.

En términos de movimientos de aeronaves y de volumen de carga, se han registrado 89.452 operaciones (+137,2% interanual y un 82,7% de los movimientos del mismo período de 2019) y 23.963 toneladas de mercancías (+32,2% interanual y un 93,6% del volumen de carga prepandemia).

En diciembre de 2021 el Municipio de Luton aprobó la solicitud para ampliar la capacidad del aeropuerto desde el límite anual actualmente autorizado de 18 millones de pasajeros hasta 19 millones. No obstante, el Secretario de Estado de Transportes y Vivienda solicitó en el mes de abril revisar esta solicitud, y el 27 de septiembre de 2022 ha comenzado la fase de consulta que se estima que se prolongará hasta la tercera semana de noviembre de 2022. El cierre del proceso de decisión final sobre la ampliación no se espera hasta 2023.

Por otro lado, cabe señalar que a principios de febrero y hasta el 4 de abril de este año, el Ayuntamiento de Luton llevó a cabo un proceso de consulta pública formal como fase previa a la presentación de una solicitud (DCO, Development Consent Order) para ampliar la capacidad del aeropuerto de Luton hasta 32 millones de pasajeros al año. La solicitud definitiva se estima que se realice por parte de Luton Rising (empresa 100% perteneciente a Luton Borough Council) a principios de 2023.

La sociedad concesionaria del Aeropuerto London Luton, dio su apoyo expreso a Luton Borough Council a su iniciativa de ampliación de la capacidad hasta 32 millones de pasajeros al año durante el proceso de consulta pública a la DCO.

Grupo Aeroportuario del Nordeste de Brasil

| Millones de pasajeros | 9M 2022 | 9M 2021 | % Variación interanual |
|-----------------------|-------------|------------|------------------------|
| Recife | 6,6 | 5,3 | 25,3% |
| Maceió | 1,7 | 1,3 | 29,6% |
| João Pessoa | 0,9 | 0,7 | 23,7% |
| Aracajú | 0,7 | 0,6 | 25,5% |
| Juazeiro do Norte | 0,4 | 0,3 | 50,8% |
| Campina Grande | 0,1 | 0,1 | 48,3% |
| TOTAL | 10,4 | 8,2 | 26,9% |

El volumen de pasajeros registrado por los seis aeropuertos representa un incremento del 0,7% del volumen prepandemia, superando en el mes de septiembre el número de pasajeros de septiembre de 2019 en un 8,5%.

En términos de movimientos de aeronaves y de volumen de carga, se han registrado 102.098 operaciones (+17,3% interanual y +1,7% respecto a los movimientos del mismo período de 2019) y 53.610 toneladas de mercancías (+10,4% interanual y +15,5% del volumen de carga prepandemia).

Grupo Aeroportuario del Pacífico (GAP)

Ha registrado 41,3 millones de pasajeros que representa un incremento del 14,8% respecto al tráfico del mismo periodo de 2019. Sus cifras reflejan el crecimiento interanual del 27,9% y del 50,6% que han registrado el tráfico nacional y el internacional respectivamente.

En los aeropuertos del Grupo en México, el volumen de pasajeros supone un incremento del 14,2% respecto al volumen prepandemia.

Aeropuerto Internacional Alfonso Bonilla Aragón (Cali-Colombia)

Ha registrado 5,6 millones de pasajeros que representa un incremento del 32,3% respecto al tráfico del mismo periodo de 2019. El tráfico nacional ha crecido un 51,9% y el internacional un 104,7% 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 5,5 millones de pasajeros que representa un incremento del 28,2% respecto al tráfico del mismo periodo de 2019. El tráfico nacional ha aumentado un 78,4% y el internacional un 118,1% interanual.

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

Nueva concesión en Brasil

En la subasta celebrada el 18 de agosto, Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. ha resultado adjudicataria de la concesión de 11 aeropuertos en Brasil, ubicados en los estados de São Paulo, Mato Grosso del Sur, Minas Gerais y Pará.

El grupo registró en 2019 un total de 26,8 millones de pasajeros, el 12,3% del tráfico aéreo de Brasil en dicho ejercicio:

| Pasajeros | 2019 |
|-----------------------|-------------------|
| Congonhas - Sao Paulo | 22.833.711 |
| Campo Grande | 1.501.704 |
| Uberlandia | 1.146.409 |
| Santarém | 483.914 |
| Marabá | 274.447 |
| Montes Claros | 225.944 |
| Carajás | 138.418 |
| Altamira | 96.427 |
| Uberaba | 76.450 |
| Corumbá | 28.114 |
| Ponta Porã | 0 |
| TOTAL | 26.805.538 |

En los ocho primeros meses de 2022 el Grupo ha registrado un tráfico de 13,7 millones de pasajeros, frente a 6,5 millones en el mismo período de 2021. En el principal aeropuerto del grupo por volumen de pasajeros, Congonhas, el tráfico ha crecido un 130% interanual y ha recuperado el 77,5% del volumen de pasajeros registrados en el mismo período de 2019.

El importe de la adjudicación de la concesión asciende a 2.450 millones de reales brasileños (457,5 millones de euros³). La aportación al capital social estipulada en el pliego de concesión es de 1.639 millones de reales brasileños (aproximadamente 309,5 millones de euros²). Dicha aportación se destinará a pagar a la autoridad concedente (ANAC) los gastos previstos de la concesión en concepto de gastos de estructuración, subasta y plan de desvinculación de trabajadores de Infraero, y el resto a caja remanente.

En términos del desembolso, está previsto que la aportación estipulada se realice en diciembre y que el correspondiente al precio de la adjudicación tenga lugar a la fecha de la firma del contrato, estimada para el primer trimestre de 2023.

De acuerdo a la planificación y estudios realizados sobre las inversiones necesarias, se prevén inversiones cercanas a los 5.000 millones de reales (a precios constantes de 2020). El 73% de ellas se realizarán durante la primera fase de la concesión, hasta 2028.

La concesión tiene un período de 30 años con posibilidad de una prórroga de 5 años. Es del tipo BOT (construir, operar y transferir) y todos los aeropuertos están sujetos a un modelo regulatorio de dual-till, en el que los ingresos de la actividad aeronáutica están regulados para los aeropuertos con más de 1 millón de pasajeros (Congonhas, Campo Grande y Uberlandia que representan el 95% del tráfico del grupo). Para el resto de aeropuertos, las tarifas se fijan mediante acuerdo con las aerolíneas. La actividad comercial no está regulada.

Para los ingresos regulados de los aeropuertos de Congonhas, Campo Grande y Uberlandia está establecido un ingreso máximo por pasajero ("Receita Teto") (aproximadamente 43,6 BRL en Congonhas y de 33 BRL en Campo Grande y Uberlandia) que se actualiza anualmente por la inflación.

La gestión de los 11 aeropuertos conlleva la obligación de pago de un canon variable sobre los ingresos brutos anuales con un plazo de carencia de cuatro años. La contraprestación del quinto año es del 3,23% y aumenta progresivamente (6,46% en el sexto, 9,69% en el séptimo y 12,92% en el octavo) hasta el 16,15% anual en el noveno año y sucesivos hasta la finalización de la concesión.

³ Al tipo de cambio asegurado.

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 esta 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, por lo que ha iniciado un proceso que continúa en tramitación en los correspondientes órganos judiciales.

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 ingreso máximo anual ajustado por pasajero (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.

Tarifas aeroportuarias 2023

El Consejo de Administración de Aena, en su reunión celebrada el 26 de julio de 2022, ha aprobado la propuesta tarifaria aplicable a partir del 1 de marzo de 2023, fijando el ingreso máximo anual ajustado por pasajero (IMAAJ) para 2023 en 10,01 euros por pasajero, lo que supone una variación del 0,69% respecto al IMAAJ de 2022 (9,95 euros por pasajero).

La variación del 0,69% del IMAAJ de 2023 respecto al IMAAJ de 2022, es consecuencia de los ajustes que el DORA establece en relación al incentivo por el desempeño de los niveles de calidad, la ejecución de inversiones, la estructura de tráfico correspondiente al cierre de 2021, el efecto del índice P (calculado conforme a la metodología establecida en el RD 162/2019 de 22 de marzo y establecido en la Resolución de la CNMC de 14 de julio de 2022) así como la recuperación de los costes COVID incurridos por Aena en el periodo comprendido entre octubre de 2021 y marzo de 2022, según se establece en la Ley 2/2021 de 29 de marzo, y conforme aparecen en la Resolución de la CNMC de 16 de junio de 2022.

Esta propuesta será objeto supervisión por la CNMC en el ejercicio de las funciones que tiene atribuidas en la Ley 3/2013.

Recursos de tarifas aeroportuarias 2022 y 2023

En relación a las tarifas aeroportuarias de 2022, la compañía aérea Ryanair ha interpuesto dos recursos contenciosos administrativos, y formalizado las correspondientes demandas, frente (i) a la Resolución de la CNMC, de 17 de febrero de 2022, de Supervisión de las Tarifas Aeroportuarias Aplicables por AENA S.M.E., S.A., en el ejercicio 2022, y (ii) a la Resolución de la CNMC, de 24 de marzo de 2022, por la que se desestiman los conflictos interpuestos por IATA y Ryanair frente a la resolución del Consejo de Administración de Aena, de 21 de diciembre de 2021, en la que se fijan las tarifas aeroportuarias para 2022 y declara aplicable la actualización de las tarifas aeroportuarias aprobada por Aena para el ejercicio 2022. Ambas demandas reclaman esencialmente la no aplicación de los costes COVID a través de las tarifas.

Asimismo, las compañías aéreas Emirates y Lufthansa han anunciado sus recursos contenciosos administrativos frente a la Resolución de la CNMC, de 17 de febrero de 2022, de Supervisión de las Tarifas Aeroportuarias aplicables por AENA S.M.E., S.A., en el ejercicio 2022, sin que, hasta la fecha, hayan formalizado sus demandas.

Respecto a las tarifas aeroportuarias de 2023, la CNMC, con fecha 23 de septiembre, ha iniciado el procedimiento de conflicto sobre las tarifas aeroportuarias aplicables por Aena el ejercicio 2023, tras los recursos interpuestos por IATA, ALA y Ryanair frente al Acuerdo del Consejo de Administración de Aena, de fecha 26 de julio de 2022, por el que se aprueba la propuesta tarifaria aplicable a partir del 1 de marzo de 2023. Las entidades reclamantes cuestionan diversos aspectos del cálculo de la tarifa de 2023. Con fecha 13 de octubre de 2022, Aena ha presentado las alegaciones frente a este conflicto tarifario. En la actualidad, este procedimiento se encuentra pendiente de resolución por parte de la CNMC.

Principales magnitudes

| Miles de euros | 9M 2022 | 9M 2021 | Variación interanual | % Variación interanual |
|--|------------|------------|----------------------|------------------------|
| Ingresos ordinarios | 1.790.777 | 830.559 | 960.218 | 115,6% |
| Prestaciones patrimoniales | 1.735.552 | 796.549 | 939.003 | 117,9% |
| Pasajeros | 716.483 | 319.658 | 396.825 | 124,1% |
| Aterrizajes | 451.334 | 221.828 | 229.506 | 103,5% |
| Seguridad | 258.217 | 113.379 | 144.838 | 127,7% |
| Pasarelas Telescópicas | 57.676 | 40.769 | 16.907 | 41,5% |
| Handling | 71.273 | 39.433 | 31.840 | 80,7% |
| Carburante | 19.136 | 10.131 | 9.005 | 88,9% |
| Estacionamientos | 32.575 | 47.875 | -15.300 | -32,0% |
| Servicio de comida a bordo | 6.153 | 3.476 | 2.677 | 77,0% |
| Recuperación costes COVID | 122.705 | - | 122.705 | - |
| Resto de Servicios Aeroportuarios ⁽¹⁾ | 55.225 | 34.010 | 21.215 | 62,4% |
| Otros ingresos de explotación | 33.686 | 33.421 | 265 | 0,8% |
| Total Ingresos | 1.824.463 | 863.980 | 960.483 | 111,2% |
| Total gastos (incluye amortización) | -1.624.926 | -1.413.154 | 211.772 | 15,0% |
| EBITDA | 653.601 | -97.943 | 751.544 | 767,3% |

⁽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 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 reflejarán en el año 2022 una variación tarifaria del -3,17%. Hasta febrero de 2022 la tarifa se mantuvo constante y a partir del mes de marzo entraron en vigor las nuevas tarifas y se produce una bajada del -10,99%. El efecto de este descenso de tarifa ha supuesto -172,0 millones de euros.

Asimismo, a partir del mes de marzo se inició la recuperación de los gastos COVID registrados durante 2020 y hasta septiembre de 2021. Este ingreso se refleja en la línea "Recuperación costes COVID".

Los incentivos comerciales han supuesto un menor ingreso de 30,3 millones de euros. En el mismo período de 2021, el efecto de los incentivos supuso un menor ingreso de 43,1 millones de euros. Este importe incluía la regularización de provisiones de años anteriores (-0,5 millones de euros).

La bonificación por pasajero en conexión ha ascendido a 41,5 millones de euros, frente a 19,4 millones de euros en el mismo período de 2021.

3.1.2 Actividad comercial

Principales magnitudes

| Miles de euros | 9M 2022 | 9M 2021 | Variación interanual | % Variación interanual |
|-------------------------------------|----------|----------|----------------------|------------------------|
| Ingresos ordinarios | 679.038 | 717.567 | -38.529 | -5,4% |
| Otros ingresos de explotación | 6.029 | 5.948 | 81 | 1,4% |
| Total Ingresos | 685.067 | 723.515 | -38.448 | -5,3% |
| Total gastos (incluye amortización) | -290.316 | -234.018 | 56.298 | 24,1% |
| EBITDA | 467.281 | 562.074 | -94.793 | -16,9% |

Se han imputado menores ingresos comerciales por importe de 250,4 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:

- 207,9 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.
- 42,5 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, así como otros ajustes contables en aplicación de la NIIF 16.

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 | 9M 2022 | 9M 2021 | Variación interanual | % Variación interanual |
|---|----------------|----------------|----------------------|------------------------|
| Tiendas libres de impuestos | 103.933 | 286.750 | -182.817 | -63,8% |
| Tiendas | 49.173 | 33.915 | 15.258 | 45,0% |
| Restauración | 128.826 | 162.421 | -33.595 | -20,7% |
| Alquiler de vehículos | 94.301 | 72.248 | 22.053 | 30,5% |
| Aparcamientos | 106.438 | 48.275 | 58.163 | 120,5% |
| Servicios VIP ⁽¹⁾ | 59.997 | 16.530 | 43.467 | 263,0% |
| Publicidad | 15.790 | 14.728 | 1.062 | 7,2% |
| Arrendamientos | 25.976 | 20.768 | 5.208 | 25,1% |
| Resto ingresos comerciales ⁽²⁾ | 94.604 | 61.932 | 32.672 | 52,8% |
| Total ingresos ordinarios comerciales | 679.038 | 717.567 | -38.529 | -5,4% |

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

⁽²⁾ Incluye explotaciones 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 | 9M 2022 | 9M 2021 | Variación interanual | % Variación interanual |
|---|---------------------|---------------------|----------------------|------------------------|
| Total negocio | 992,4 | 481,5 | 510,9 | 106,1% |
| Ingresos por Rentas Fijas y Variables facturadas y cobradas en el período | 903,6 | 382,8 | 520,8 | 136,1% |
| Ingresos por RMGA | 88,8 ⁽¹⁾ | 98,7 ⁽²⁾ | -9,9 | -10,0% |
| RMGA afectadas por DF7 y otras adendas contabilizadas | - | 290,8 | -290,8 | -100,0% |
| Linealizaciones y ajustes (en 9M 2022 el más significativo corresponde a la DF7 por importe de 207,9 millones de euros) | -250,4 | 2,1 | -252,6 | - |
| Total ingresos ordinarios | 742,0 | 774,4 | -32,4 | -4,2% |

⁽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 9M 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 9M 2021 y que fue facturado en el 1T 2022.

La evolución de la recuperación del tráfico en los aeropuertos, el incremento del gasto por pasajero y la apertura progresiva de locales que permanecieron cerrados durante la pandemia, explican principalmente la aproximación de la actividad comercial a los niveles prepandemia.

A lo largo del período se ha observado 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, que ha superado el nivel de 2019 durante los primeros nueve meses del año.

En las líneas de negocio de restauración, alquiler de vehículos, servicios VIP y explotaciones comerciales las ventas superan las cifras de 2019. El resto de líneas comerciales presentan una recuperación mejor que la del tráfico de pasajeros a excepción de la actividad de tiendas, debido a la menor superficie operativa respecto a 2019, y publicidad, afectada por una recuperación más lenta de la confianza de los anunciantes.

En duty free, destaca el buen comportamiento de los aeropuertos insulares de Baleares y Canarias, tanto en ventas como en renta variable. Entre los aeropuertos canarios, especialmente Tenerife Sur y Lanzarote, con mayor porcentaje de pasajeros británicos.

En restauración, destacan los incrementos de ventas de Tenerife Sur (+15%), Palma de Mallorca (+11%), Málaga-Costa del Sol (+7%), Alicante-Elche Miguel Hernández (+6%) y Gran Canaria (+6%).

En la línea de alquiler de vehículos se está observando también una evolución muy positiva. Las ventas han aumentado debido principalmente al buen comportamiento del tráfico de pasajeros en los aeropuertos turísticos y al incremento del precio de los contratos. Esta evolución se refleja en los aeropuertos de Palma de Mallorca, Málaga-Costa del Sol, Tenerife Sur, Gran Canaria, Lanzarote e Ibiza, los cuales han tenido niveles de las ventas superiores a las de 2019.

Asimismo, es reseñable que los ingresos por reintegro de suministros (incluidos en el epígrafe "Resto ingresos comerciales") han aumentado significativamente por el mayor precio de la energía del período que impacta directamente en la recuperación de dicho gasto.

A continuación, se muestra por líneas de actividad la evolución trimestral de la componente Total negocio del cuadro anterior que se corresponde con los Ingresos por Rentas Fijas y Variables facturadas y cobradas en el periodo, es decir, excluyendo las RMGA:

Ingresos por Rentas Fijas y Variables facturadas y cobradas en el periodo (Miles de euros)

| Líneas de negocio | PRIMER TRIMESTRE | | | SEGUNDO TRIMESTRE | | | TERCER TRIMESTRE | | | ACUMULADO A SEPTIEMBRE | | |
|-----------------------------|------------------|----------------|----------------|-------------------|----------------|----------------|------------------|----------------|----------------|------------------------|----------------|----------------|
| | 2019 | 2022 | Var. 2022/2019 | 2019 | 2022 | Var. 2022/2019 | 2019 | 2022 | Var. 2022/2019 | 2019 | 2022 | Var. 2022/2019 |
| Tiendas libres de impuestos | 50.539 | 41.164 | -18,5% | 75.239 | 79.062 | 5,1% | 86.660 | 92.130 | 6,3% | 212.438 | 212.356 | 0,0% |
| Tiendas | 15.960 | 4.860 | -69,5% | 23.591 | 14.538 | -38,4% | 27.672 | 23.167 | -16,3% | 67.223 | 42.565 | -36,7% |
| Restauración | 34.463 | 27.181 | -21,1% | 50.194 | 54.320 | 8,2% | 64.036 | 69.717 | 8,9% | 148.693 | 151.218 | 1,7% |
| Alquiler de vehículos | 32.360 | 36.316 | 12,2% | 37.863 | 46.242 | 22,1% | 49.803 | 57.033 | 14,5% | 120.027 | 139.591 | 16,3% |
| Aparcamientos | 35.519 | 24.497 | -31,0% | 40.926 | 38.127 | -6,8% | 42.827 | 43.526 | 1,6% | 119.272 | 106.151 | -11,0% |
| Resto de líneas | 65.649 | 69.300 | 5,6% | 74.922 | 83.797 | 11,8% | 79.507 | 94.611 | 19,0% | 220.079 | 247.708 | 12,6% |
| TOTAL | 234.491 | 203.320 | -13,3% | 302.735 | 316.085 | 4,4% | 350.506 | 380.183 | 8,5% | 887.731 | 899.588 | 1,3% |

Ingresos por Rentas Fijas y Variables facturadas y cobradas en el periodo por pasajero (Euros por pasajero)

| Líneas de negocio | PRIMER TRIMESTRE | | | SEGUNDO TRIMESTRE | | | TERCER TRIMESTRE | | | ACUMULADO A SEPTIEMBRE | | |
|----------------------------|------------------|-------------|----------------|-------------------|-------------|----------------|------------------|-------------|----------------|------------------------|-------------|----------------|
| | 2019 | 2022 | Dif. 2022-2019 | 2019 | 2022 | Dif. 2022-2019 | 2019 | 2022 | Dif. 2022-2019 | 2019 | 2022 | Dif. 2022-2019 |
| Tiendas libres de impuesto | 1,19 | 1,81 | 0,61 | 1,25 | 1,27 | 0,02 | 1,22 | 1,11 | -0,11 | 1,23 | 1,31 | 0,09 |
| Tiendas | 0,37 | 0,25 | -0,12 | 0,41 | 0,26 | -0,16 | 0,41 | 0,33 | -0,08 | 0,40 | 0,29 | -0,11 |
| Restauración | 0,75 | 1,29 | 0,53 | 0,76 | 0,92 | 0,17 | 0,88 | 0,88 | 0,00 | 0,81 | 0,98 | 0,17 |
| Alquiler de vehículos | 0,61 | 0,96 | 0,35 | 0,50 | 0,69 | 0,19 | 0,58 | 0,72 | 0,14 | 0,56 | 0,76 | 0,20 |
| Aparcamientos | 0,67 | 0,65 | -0,03 | 0,54 | 0,57 | 0,02 | 0,50 | 0,55 | 0,05 | 0,56 | 0,58 | 0,02 |
| Resto de líneas | 1,36 | 2,06 | 0,71 | 1,07 | 1,34 | 0,26 | 0,89 | 1,26 | 0,37 | 1,07 | 1,45 | 0,38 |
| TOTAL | 4,96 | 7,02 | 2,06 | 4,55 | 5,05 | 0,50 | 4,47 | 4,84 | 0,37 | 4,62 | 5,37 | 0,75 |

3.2 Segmento de servicios inmobiliarios

Principales magnitudes

| Miles de euros | 9M 2022 | 9M 2021 | Variación interanual | % Variación interanual |
|-------------------------------------|---------|---------|----------------------|------------------------|
| Ingresos ordinarios | 62.951 | 57.446 | 5.505 | 9,6% |
| Otros ingresos de explotación | 1.150 | 6.482 | -5.332 | -82,3% |
| Total Ingresos | 64.101 | 63.928 | 173 | 0,3% |
| Total gastos (incluye amortización) | -36.827 | -34.988 | 1.839 | 5,3% |
| EBITDA | 39.663 | 40.937 | -1.274 | -3,1% |

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, con grados de ocupación ligeramente inferiores a los registrados en el escenario previo a la pandemia.

Asimismo, 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). En septiembre se ha adjudicado a la empresa P3 Group Sarl y, siguiendo lo establecido en el proceso, se conformará una sociedad conjunta, en la que Aena tendrá una participación del 35%.

Dicha sociedad será titular del derecho de superficie que Aena constituirá sobre los terrenos del Área 1, por un plazo de 75 años, y ejecutará uno de los parques logísticos más punteros e innovadores desarrollados hasta la fecha. La aportación de Aena a esta sociedad será en especie, con el derecho de superficie. La aportación del inversor será dineraria, para financiar todos los costes del desarrollo del proyecto previstos en su oferta (116,2 millones de euros) y el pago adicional a Aena de 52,6 millones de euros, que corresponde al exceso de valor calculado por el adjudicatario de la aportación de Aena en la sociedad conjunta (el derecho de superficie), por encima del 35% del porcentaje fijo establecido en los pliegos.

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 cuarto trimestre de 2022. Los trabajos de los otros tres aeropuertos (Palma de Mallorca, Valencia y Sevilla) concluirán de forma secuencial una vez finalizado el Master Plan de 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.

Ha registrado 696.595 pasajeros y 5.405 movimientos de aeronaves, cifras que representan una recuperación del 77,0% y del 83,9% 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.

En cumplimiento de la normativa contable, el Grupo efectuó al 30 de junio de 2022 el oportuno test de deterioro del valor de la Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia, del que resultó una reversión por importe de 3,8 millones de euros (ver nota 7 de los Estados financieros intermedios resumidos consolidados al 30 de junio de 2022). Este resultado positivo figura registrado en la partida “Deterioro de inmovilizado” de la Cuenta de resultados.

3.4 Segmento internacional

Principales magnitudes

| Miles de euros | 9M 2022 | 9M 2021 | Variación interanual | % Variación interanual |
|-------------------------------------|----------|----------|----------------------|------------------------|
| Ingresos ordinarios | 342.567 | 110.832 | 231.735 | 209,1% |
| Otros ingresos de explotación | 83 | 153 | -70 | -45,8% |
| Total Ingresos | 342.650 | 110.985 | 231.665 | 208,7% |
| Total gastos (incluye amortización) | -256.138 | -235.612 | 20.526 | 8,7% |
| EBITDA | 140.914 | -66.801 | 207.715 | 310,9% |

El segmento internacional incluye los datos económicos procedentes de la consolidación de las filiales (Aeropuerto London Luton y Grupo Aeroportuario del Nordeste de 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 201,8 millones de euros en ingresos y de 85,2 millones de euros en EBITDA.
- La consolidación del Grupo Aeroportuario del Nordeste de Brasil ha supuesto una contribución de 130,4 millones de euros en ingresos y de 49,3 millones de euros en EBITDA.

En cumplimiento de la normativa contable, el Grupo efectuó al 30 de junio de 2022 valoraciones de sus activos internacionales (ver nota 7 de los Estados financieros intermedios resumidos consolidados al 30 de junio de 2022). Del análisis realizado, se pusieron de manifiesto los siguientes resultados:

- En cuanto al Aeropuerto London Luton, no se identificó deterioro.
- Respecto a la corrección valorativa del activo en Brasil, se registró una reversión por importe de 23,5 millones de euros. Este resultado positivo figura registrado en la partida “Deterioro de inmovilizado” de la Cuenta de resultados. Al 30 de septiembre de 2021 dicho epígrafe reflejaba el deterioro reconocido por importe de 89,0 millones de euros.

Aeropuerto London Luton

| Miles de euros ⁽¹⁾ | 9M 2022 | 9M 2021 | Variación interanual | % Variación interanual |
|-------------------------------|----------|----------|----------------------|------------------------|
| Ingresos aeronáuticos | 92.487 | 28.582 | 63.905 | 223,6% |
| Ingresos comerciales | 109.301 | 35.654 | 73.647 | 206,6% |
| Total Ingresos | 201.788 | 64.236 | 137.552 | 214,1% |
| Gastos de personal | -36.189 | -21.187 | 15.002 | 70,8% |
| Otros gastos de explotación | -80.444 | -34.432 | 46.012 | 133,6% |
| Amortizaciones y deterioros | -47.179 | -50.901 | -3.722 | -7,3% |
| Total gastos | -163.812 | -106.520 | 57.292 | 53,8% |
| EBITDA | 85.155 | 8.624 | 76.531 | 887,4% |
| Resultado de explotación | 37.976 | -42.284 | 80.260 | 189,8% |
| Resultado financiero | -21.831 | -19.670 | 2.161 | 11,0% |
| Resultado antes de impuestos | 16.145 | -61.954 | 78.099 | 126,1% |

⁽¹⁾ Tipo de cambio GBP/EUR: 0,86363 en 9M 2021 y 0,84716 en 9M 2022.

En moneda local, los ingresos de Luton han aumentado con respecto al mismo periodo de 2021 en 115,5 millones de GBP, hasta alcanzar un total de 170,9 millones de GBP (+208,1% interanual).

- Los ingresos aeronáuticos en GBP han aumentado un 217,9% interanual, hasta los 78,4 millones de GBP.
- Los ingresos comerciales han crecido un 200,7%, hasta 92,6 millones de GBP.

A partir de la recuperación del tráfico en el mes de marzo se ha reactivado la actividad comercial en todas las líneas de negocio, especialmente las ventas de los operadores de retail que se refleja en el aumento de los ingresos (+331,2%, hasta 38,4 millones de GBP), así como en la explotación de los aparcamientos (+253,1%, hasta 31,0 millones de GBP).

En el ámbito del retail, destacan el buen desempeño de los ingresos por restauración y el crecimiento de las ventas por pasajero de las tiendas duty free desde el Brexit, que ha supuesto la aplicación del régimen fiscal libre de impuestos a todos los pasajeros que viajan fuera de Reino Unido y a los productos gravados con impuestos especiales.

En cuanto a los gastos operativos (gastos de personal y otros gastos de explotación) han aumentado 50,8 millones de GBP (+105,7% interanual) hasta 98,8 millones de GBP.

El EBITDA se ha situado en 72,1 millones de GBP frente a 7,4 millones de GBP en el mismo periodo de 2021 (+869,3%), lo que supone una mejora del 5,8% respecto al nivel prepandemia.

Grupo Aeroportuario del Nordeste de Brasil

| Miles de euros ⁽¹⁾ | 9M 2022 | 9M 2021 | Variación | % Variación |
|-------------------------------|---------|----------|-----------|-------------|
| Ingresos aeronáuticos | 37.761 | 20.024 | 17.737 | 13,8% |
| Ingresos comerciales | 17.753 | 11.417 | 6.336 | 13,2% |
| Otros ingresos | 74.844 | 7.381 | 67.463 | 13,2% |
| Total Ingresos | 130.358 | 38.822 | 91.536 | 13,5% |
| Gastos de personal | -8.577 | -6.324 | 2.253 | 35,6% |
| Otros gastos de explotación | -95.955 | -23.049 | 72.906 | 316,3% |
| Amortizaciones y deterioros | 16.346 | -95.769 | -112.115 | -117,1% |
| Total gastos | -88.186 | -125.142 | -36.956 | -29,5% |
| EBITDA | 49.333 | -79.592 | 128.925 | -162,0% |
| Resultado de explotación | 42.172 | -86.320 | 128.492 | -148,9% |
| Resultado financiero | 1.729 | 184 | 1.545 | 839,7% |
| Resultado antes de impuestos | 43.901 | -86.136 | 130.037 | -151,0% |

⁽¹⁾ Tipo de cambio BRL/EUR: 6,3764 en 9M 2021 y 5,4631 en 9M 2022.

En moneda local, los ingresos han aumentado en el periodo 464,6 millones de BRL, hasta 712,2 millones de BRL.

- Los ingresos aeronáuticos han aumentado un 61,6%, hasta 206,3 millones de BRL.
- Los ingresos comerciales han aumentado un 33,2%, hasta 97,0 millones de BRL.
- Los ingresos por servicios de construcción (IFRIC 12) se han incrementado en 361,8 millones de BRL, alcanzando 408,9 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 cuanto a los gastos operativos (gastos de personal y otros gastos de explotación) han aumentado 22,1 millones de BRL (+15,7% interanual) excluyendo el efecto de los gastos por servicios de construcción (IFRIC 12).

El EBITDA ha aumentado 735,0 millones de BRL, hasta 269,5 millones de BRL. Está afectado por la reversión del deterioro registrada al 30 de junio de 2022 como consecuencia de la valoración de activos realizada por el Grupo en aplicación de la normativa contable. Tuvo un efecto positivo de 127,5 millones de BRL, frente al gasto reconocido al 30 de junio de 2021 por importe de 525,8 millones de BRL. Excluyendo estos efectos, el EBITDA del período habría aumentado 81,7 millones de BRL, hasta 142,0 millones de BRL.

Empresas asociadas y con control conjunto

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

| Miles de euros | 9M 2022 | 9M 2021 | Variación | Unidades monetarias por euro | | | |
|---------------------|----------|----------|-----------|------------------------------|----------|----------|-------------|
| | | | | | 9M 2022 | 9M 2021 | % Variación |
| AMP (México) | 20.861,0 | 10.505,1 | 10.355,9 | MXN | 21,55 | 24,08 | -10,5% |
| SACSA (Colombia) | -508,0 | 3.275,8 | -3.783,8 | COP | 4.512,28 | 4.428,23 | 1,9% |
| AEROCALI (Colombia) | 4.958,0 | 3.294,9 | 1.663,1 | COP | 4.512,28 | 4.428,23 | 1,9% |
| TOTAL | 25.311,0 | 17.075,8 | 8.235,2 | | | | |

En cumplimiento de la normativa contable, el Grupo llevó a cabo valoraciones al 30 de junio de 2022 de sus inversiones en empresas asociadas y con control conjunto (ver la nota 7 de los Estados financieros intermedios resumidos consolidados al 30 de junio de 2022). Como resultado del análisis realizado, se puso de manifiesto un deterioro por importe de 1,3 millones de euros en SACSA que se refleja en la aportación de esta sociedad al resultado del período del Grupo.

4. Cuenta de resultados

| Miles de euros | 9M 2022 | 9M 2021 | Variación | % Variación |
|--|-------------------|-------------------|------------------|---------------|
| Ingresos ordinarios | 2.875.217 | 1.715.716 | 1.159.501 | 67,6% |
| Otros ingresos de explotación | 39.840 | 45.069 | -5.229 | -11,6% |
| Total Ingresos | 2.915.057 | 1.760.785 | 1.154.272 | 65,6% |
| Aprovisionamientos | -121.367 | -119.787 | 1.580 | 1,3% |
| Gastos de personal | -367.839 | -338.079 | 29.760 | 8,8% |
| Otros gastos de explotación | -1.077.258 | -646.607 | 430.651 | 66,6% |
| Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales | -8.454 | -40.872 | -32.418 | -79,3% |
| Amortización del inmovilizado | -593.385 | -593.631 | -246 | 0,0% |
| Deterioro del valor de los activos intangibles, inmov. material e inver. Inmobiliarias | 27.426 | -89.082 | -116.508 | -130,8% |
| Resultado por enajenaciones de inmovilizado | -8.930 | -7.384 | 1.546 | 20,9% |
| Otras ganancias / (pérdidas) – netas | -57.180 | -80.707 | -23.527 | -29,2% |
| Total Gastos | -2.206.987 | -1.916.149 | 290.838 | 15,2% |
| EBITDA | 1.301.455 | 438.267 | -863.188 | 197,0% |
| Resultado de explotación | 708.070 | -155.364 | -863.434 | -555,7% |
| Ingresos financieros | 9.396 | 6.213 | 3.183 | 51,2% |
| Gastos financieros | -76.528 | -73.438 | 3.090 | 4,2% |
| Otros ingresos/(gastos) financieros - netos | -23.773 | 2.815 | -26.588 | -944,5% |
| Ingresos/(Gastos) financieros – netos | -90.905 | -64.410 | 26.495 | 41,1% |
| Resultado y deterioro de entidades valoradas por el método de la participación | 25.311 | 17.076 | 8.235 | 48,2% |
| Resultado antes de impuestos | 642.476 | -202.698 | -845.174 | -417,0% |
| Impuesto sobre las ganancias | -138.262 | 45.288 | -183.550 | -405,3% |
| Resultado del período consolidado | 504.214 | -157.410 | -661.624 | -420,3% |
| Resultado del período atribuible a participaciones no dominantes | 5.062 | -33.667 | -38.729 | -115,0% |
| Resultado del período atribuible a los accionistas de la dominante | 499.152 | -123.743 | -622.895 | -503,4% |

Los **ingresos totales** del período reflejan un incremento interanual de 1.154,3 millones de euros (+65,6%) 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 250,4 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 1.566,5 millones de euros y han registrado un aumento interanual de 462,0 millones de euros (+41,8%).

Esta variación interanual 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 29,8 millones de euros (+8,8%).

En la red de aeropuertos en España, esta partida ha aumentado 12,4 millones de euros (+4,0%) 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 15,0 millones de euros se debe principalmente a nuevas incorporaciones y aumento de salarios, así como al efecto de las subvenciones salariales estatales recibidas en 2021 (3,4 millones de euros acumulado a septiembre de 2021).

- **Otros gastos de explotación:** han aumentado 430,7 millones de euros (+66,6%).

En los aeropuertos de la red en España se han incrementado en 310,9 millones de euros (+52,9%).

La variación principal corresponde al gasto de energía eléctrica (+149,8 millones de euros) que ha alcanzado 220,4 millones de euros frente a 70,6 millones de euros en el mismo período de 2021, impactado por la evolución al alza de los precios.

Otros conceptos de gasto que han aumentado son: seguridad (+45,6 millones de euros), mantenimientos (+25,2 millones de euros), servicio a personas con movilidad reducida PMR (+22,6 millones de euros), limpieza (+21,5 millones de euros), gastos por la gestión de salas VIP (+12,6 millones de euros), gastos de gestión de aparcamientos (+6,2 millones de euros) y tributos (+3,2 millones de euros).

Excluyendo el impacto de la energía eléctrica, el aumento interanual de otros gastos de explotación en los aeropuertos de la red en España ha sido de +161,1 millones de euros (+31,1%). Respecto al mismo período de 2019, otros gastos de explotación se han reducido en 1,5 millones de euros (-0,2%).

En el aeropuerto de Luton, los mayores gastos de 45,1 millones de euros derivan principalmente del efecto que ha tenido el aumento del tráfico en el canon de la concesión (30,9 millones de euros) y del mayor coste de los suministros. Asimismo, está afectado por las medidas de ajuste adoptadas en 2021 que, debido a la reducción del nivel de la actividad del aeropuerto, redujeron el importe de los gastos operativos.

En el Grupo Aeroportuario del Nordeste de Brasil han aumentado 73,7 millones de euros, reflejando principalmente el incremento en 67,4 millones de euros de los gastos 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, así como, debido al efecto del aumento del coste de los materiales de construcción y de la inflación. Este importe tiene un efecto neutro en el EBITDA.

A continuación, se muestra la evolución trimestral de Otros gastos de explotación por compañía:

| M€ | PRIMER TRIMESTRE | | | Variación 1T 2022/2021 | | Variación 1T 2022/2019 | | SEGUNDO TRIMESTRE | | | Variación 2T 2022/2021 | | Variación 2T 2022/2019 | |
|---|------------------|--------------|--------------|------------------------|---------------|------------------------|---------------|-------------------|--------------|--------------|------------------------|---------------|------------------------|--------------|
| | 2019 | 2021 | 2022 | € | % | € | % | 2019 | 2021 | 2022 | € | % | € | % |
| Aena S.M.E., S.A.¹ | 328,1 | 272,4 | 368,3 | 95,9 | 35,2% | 40,2 | 12,2% | 204,7 | 135,2 | 244,4 | 109,3 | 80,9% | 39,7 | 19,4% |
| Tributos | 147,9 | 151,9 | 155,1 | 3,2 | 2,1% | 7,2 | 4,9% | 0,5 | 0,3 | 0,6 | 0,2 | 66,7% | 0,1 | 14,4% |
| Energía eléctrica | 20,4 | 14,7 | 61,7 | 47,0 | 318,6% | 41,3 | 202,1% | 18,8 | 18,0 | 63,3 | 45,4 | 252,1% | 44,5 | 236,3% |
| Mantenimientos | 48,8 | 37,6 | 45,5 | 7,9 | 21,1% | -3,2 | -6,6% | 50,4 | 40,2 | 50,6 | 10,5 | 26,0% | 0,2 | 0,4% |
| Seguridad | 42,6 | 25,2 | 38,7 | 13,5 | 53,6% | -3,9 | -9,1% | 47,5 | 28,4 | 46,8 | 18,4 | 64,9% | -0,7 | -1,5% |
| Limpieza y carros portaequipaje | 15,6 | 9,4 | 14,6 | 5,2 | 55,1% | -1,0 | -6,2% | 18,8 | 10,7 | 18,2 | 7,5 | 70,3% | -0,6 | -3,3% |
| Servicios PMR | 10,7 | 4,5 | 10,3 | 5,8 | 129,2% | -0,4 | -3,5% | 16,8 | 6,5 | 16,5 | 9,9 | 152,4% | -0,3 | -2,0% |
| Servicios profesionales | 11,2 | 9,9 | 9,9 | 0,0 | 0,0% | -1,3 | -11,8% | 15,6 | 10,5 | 11,0 | 0,4 | 4,0% | -4,6 | -29,7% |
| Salas VIP | 5,4 | 1,1 | 4,7 | 3,7 | 340,0% | -0,7 | -13,0% | 6,1 | 1,5 | 6,8 | 5,3 | 366,4% | 0,7 | 11,3% |
| Resto | 25,5 | 18,1 | 27,7 | 9,6 | 53,2% | 2,2 | 8,5% | 30,1 | 19,0 | 30,6 | 11,6 | 61,0% | 0,5 | 1,7% |
| Luton | 24,6 | 9,2 | 17,5 | 8,4 | 91,3% | -7,1 | -28,9% | 29,3 | 9,2 | 30,5 | 21,3 | 231,1% | 1,2 | 4,0% |
| Grupo Aeroportuario del Nordeste | - | 6,5 | 31,0 | 24,4 | 374,8 | - | - | - | 8,5 | 31,9 | 23,4 | 276,8% | - | - |
| Resto internacional | 0,8 | 1,3 | 0,7 | -0,6 | -44,0% | -0,1 | -12,1% | 2,2 | 0,3 | 1,7 | 1,3 | 386,0 | -0,5 | -24,7 |
| Grupo Aena | 353,6 | 289,4 | 417,6 | 128,2 | 44,3% | 63,9 | 18,1% | 236,3 | 153,2 | 308,5 | 155,3 | 101,4% | 72,2 | 30,6 |

¹ Incluyendo el Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia.

| M€ | TERCER TRIMESTRE | | | Variación 3T 2022/2021 | | Variación 3T 2022/2019 | | NUEVE MESES | | | Variación 9M 2022/2021 | | Variación 9M 2022/2019 | |
|---|------------------|--------------|--------------|------------------------|---------------|------------------------|----------------|--------------|--------------|----------------|------------------------|---------------|------------------------|----------------|
| | 2019 | 2021 | 2022 | € | % | € | % | 2019 | 2021 | 2022 | € | % | € | % |
| Aena S.M.E., S.A.¹ | 212,0 | 180,3 | 286,0 | 105,7 | 58,6% | 74,0 | 34,9% | 744,9 | 587,9 | 898,8 | 310,9 | 52,9% | 153,9 | 20,70% |
| Tributos | 0,66 | 0,83 | 0,64 | -0,2 | -23,1% | 0,0 | -3,7% | 149,0 | 153,1 | 156,3 | 3,2 | 2,1% | 7,3 | 4,9% |
| Energía eléctrica | 25,7 | 37,9 | 95,3 | 57,4 | 151,6% | 69,6 | 270,5% | 65,0 | 70,6 | 220,4 | 149,8 | 212,1% | 155,4 | 239,1% |
| Mantenimientos | 49,0 | 42,6 | 49,4 | 6,8 | 16,0% | 0,4 | 0,9% | 148,2 | 120,4 | 145,6 | 25,2 | 21,0% | -2,6 | -1,8% |
| Seguridad | 50,0 | 37,5 | 51,2 | 13,6 | 36,4% | 1,2 | 2,3% | 140,2 | 91,1 | 136,7 | 45,6 | 50,0% | -3,4 | -2,5% |
| Limpieza y carros portaequipaje | 23,4 | 15,6 | 24,4 | 8,8 | 56,8% | 1,0 | 4,5% | 57,8 | 35,7 | 57,2 | 21,5 | 60,4% | -0,5 | -0,9% |
| Servicios PMR | 18,2 | 10,9 | 17,8 | 6,8 | 62,3% | -0,4 | -2,4% | 45,7 | 22,0 | 44,6 | 22,6 | 102,7% | -1,1 | -2,5% |
| Servicios profesionales | 11,1 | 9,2 | 11,0 | 1,8 | 19,0% | -0,1 | -0,9% | 37,9 | 29,7 | 31,8 | 2,2 | 7,3% | -6,1 | -16,0% |
| Salas VIP | 6,8 | 4,1 | 7,6 | 3,6 | 88,2% | 0,8 | 11,9% | 18,3 | 6,6 | 19,1 | 12,6 | 190,8% | 0,8 | 4,3% |
| Resto | 27,1 | 21,6 | 28,7 | 7,0 | 32,4% | 1,5 | 5,6% | 82,8 | 58,8 | 87,0 | 28,2 | 47,9% | 4,2 | 5,1% |
| Luton | 30,6 | 16,2 | 31,6 | 15,4 | 95,1% | 1,0 | 3,3% | 84,6 | 34,6 | 79,7 | 45,1 | 130,3% | -4,9 | -5,8% |
| Grupo Aeroportuario del Nordeste | 2,4 | 7,1 | 32,8 | 39,9 | 562,0% | 30,4 | 1266,7% | 2,4 | 22,1 | 95,7 | 73,6 | 333,0% | 93,3 | 3887,5% |
| Resto internacional | 1,5 | 0,5 | 0,7 | 0,2 | 40,8% | -0,8 | -53,3% | 4,6 | 2,1 | 3,1 | 1 | 47,6% | -1,5 | -32,6% |
| Grupo Aena | 246,6 | 204,1 | 351,2 | 147,1 | 72,1% | 104,60% | 42,4% | 836,5 | 646,7 | 1.077,3 | 430,6 | 66,6% | 240,8 | 28,8% |

¹ Incluyendo el Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia

Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales ha disminuido 32,4 millones de euros. Esta variación se debe principalmente a que en el período de 2021 se registró el deterioro de cuentas comerciales a cobrar derivado del riesgo de crédito evaluado en aplicación de la NIIF 9 “Instrumentos financieros” por importe de 30,3 millones de euros.

Deterioro de inmovilizado recoge el resultado de las valoraciones de sus activos que llevó a cabo el Grupo al 30 de junio en cumplimiento de la normativa contable, para determinar si se producía algún deterioro. Como resultado de este análisis se reconoció la reversión de 27,4 millones de euros que se reflejan en este epígrafe. Al 30 de septiembre de 2021 en este epígrafe se reconocieron deterioros por importe neto de 89,1 millones de euros.

Otras ganancias / (pérdidas) – netas refleja principalmente los gastos incurridos como consecuencia de las medidas adoptadas para el control, contención y previsión de la pandemia por un importe de 59,7 millones de euros.

En los resultados financieros, **Ingresos/(Gastos) financieros – netos** recoge el gasto por importe de 23,6 millones de euros correspondiente al resultado de la valoración del derivado contratado para cubrir el riesgo de variaciones del tipo de cambio BRL/EUR en los desembolsos previstos en relación con la formalización de los compromisos de la nueva concesión en Brasil.

El **EBITDA** ha sido positivo en 1.301,5 millones de euros (438,3 millones de euros en el mismo período de 2021). Incluye el impacto negativo del ajuste en ingresos por minoraciones de RMGA y rentas (-250,4 millones de euros) según se explica en el apartado 3.1.2 (Actividad comercial), así como el efecto positivo indicado anteriormente por la reversión de deterioros (+27,4 millones de euros). Excluyendo dichos impactos, el EBITDA habría sido 1.524,5 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, incluyendo el impacto del deterioro reconocido en la sociedad SACS A por 1,3 millones de euros, según se detalla en el apartado 3.4 (Segmento internacional)

En cuanto al **Impuesto sobre las ganancias**, se ha registrado un gasto por importe de 138,3 millones de euros como consecuencia del resultado del período.

El período se ha cerrado con un beneficio neto de 499,2 millones de euros, reflejado en **Resultado del período atribuible a los accionistas de la dominante**.

5. Inversiones

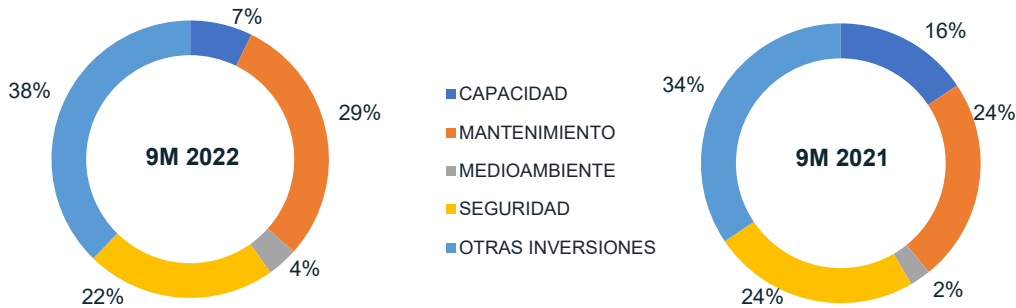
El importe total de la inversión pagada en el período de enero a septiembre de 2022 por el Grupo (inmovilizado material, activos intangibles e inversiones inmobiliarias) ha ascendido a 541,1 millones de euros.

5.1 Inversiones en la red de aeropuertos en España

El importe de la inversión pagada correspondiente a la red de aeropuertos en España ha ascendido a 449,0 millones de euros (incluyendo 0,02 millones de euros de AIRM), lo que supone una disminución interanual de 47,5 millones de euros. En este importe se incluye las inversiones destinadas a la mejora de las infraestructuras para adaptarlas a las medidas sanitarias de prevención de la COVID-19 que han ascendido a 3,8 millones de euros (7,8 millones de euros en el período de 2021).

El importe de inversión ejecutada se ha situado en 284,3 millones de euros, de los 535 millones de euros que se estiman 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 8,8 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 esté operativa a principios de 2023.

Grupo Aeroportuario del Nordeste de Brasil

Las obras de ampliación de los aeropuertos, correspondientes a la Fase 1-B del contrato de concesión, se iniciaron entre los meses de febrero y marzo en los 6 aeropuertos. Asimismo, entre mayo y junio se firmaron contratos para la compra e instalación de sistemas de tratamiento de equipajes y equipamientos de seguridad.

La inversión pagada en el período, tanto en estas actuaciones como en otras, ha ascendido a 83,3 millones de euros.

Aeropuertos de GAP

En México se está desarrollando el vigente Programa Maestro de Desarrollo 2020-2024. Durante los primeros nueve meses del año se han realizado actuaciones y obras relacionadas con las principales inversiones del Programa en los 12 aeropuertos, siendo reseñables por su importancia los avances en los proyectos de los aeropuertos de Guadalajara, Tijuana, Puerto Vallarta y San José del Cabo.

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 | 9M 2022 | 2021 | Variación interanual | % Variación interanual |
|---------------------------------------|-------------------|-------------------|----------------------|------------------------|
| ACTIVO | | | | |
| Activo no corriente | 13.473.601 | 13.851.422 | -377.821 | -2,7% |
| Activo corriente | 2.617.203 | 2.474.189 | 143.014 | 5,8% |
| Total activo | 16.090.804 | 16.325.611 | -234.807 | -1,4% |
| PATRIMONIO NETO Y PASIVO | | | | |
| Patrimonio neto | 6.729.510 | 6.011.974 | 717.536 | 11,9% |
| Pasivo no corriente | 7.467.409 | 7.823.898 | -356.489 | -4,6% |
| Pasivo corriente | 1.893.885 | 2.489.739 | -595.854 | -23,9% |
| Total patrimonio neto y pasivo | 16.090.804 | 16.325.611 | -234.807 | -1,4% |

El **Activo no corriente** ha disminuido en 377,8 millones de euros debido principalmente al efecto de las siguientes variaciones:

- Descenso en 312,1 millones de euros del epígrafe “Inmovilizado material”, explicado principalmente porque el importe de las altas de inmovilizado del periodo, tanto en la red de aeropuertos en España como en London Luton, es inferior a las amortizaciones practicadas.
- Aumento del “Activo Intangible” en 114,9 millones de euros derivado fundamentalmente de:
 - Nuevas inversiones en la infraestructura del Grupo Aeroportuario del Nordeste de Brasil, que netas de la amortización del período han supuesto un aumento en el activo intangible (+63,1 millones de euros).
 - Efecto de la corrección valorativa del activo en Brasil que ha supuesto una reversión del deterioro (+27,3 millones de euros).
 - Revalorización del real brasileño respecto al euro (+43 millones de euros) compensada por la devaluación de la libra respecto del euro (-13,1 millones de euros).
- Aumento del epígrafe “Inversiones en empresas asociadas y con control conjunto” en 27,8 millones de euros debido, principalmente, al efecto de la participación en resultados positivos por puesta en equivalencia por importe de 26,6 millones de euros, a la evolución favorable de las divisas que generan las diferencias de conversión por 11,4 millones de euros y al aumento de 16 millones de euros de la valoración de la participación de AMP en su asociada GAP, compensado en parte por la distribución de dividendos las tres asociadas durante los primeros nueve meses del año 2022, por importe de 25 millones de euros (ver detalle en el apartado 3.2).
- La valoración al 30 de septiembre de 2022 de las operaciones de cobertura de tipos de interés, que ha supuesto el registro de un activo no corriente por importe de 83,6 millones de euros en el epígrafe “Instrumentos financieros derivados”, como consecuencia del aumento de los tipos de interés, mientras que en el cierre del ejercicio 2021, se registró por este concepto un pasivo por 46 millones de euros.
La valoración a corto plazo de estas coberturas ha supuesto el registro de un activo corriente por importe total de 14,8 millones de euros, mientras que en el cierre del ejercicio 2021, se registró por este concepto un pasivo corriente por 27,6 millones de euros.
- Disminución de “Activos por impuestos diferidos en 115,2 millones de euros, debido, principalmente, al impuesto anticipado que genera el cambio de signo de los derivados (-39,9 millones de euros) y a la aplicación de créditos fiscales por bases imponibles negativas (-27,6 millones de euros) y deducciones (-37,7 millones de euros) generadas en ejercicios anteriores.
- Disminución en “Otros activos no corrientes” de 178,9 millones de euros debida principalmente al activo corriente del descuento diferido por las RMGA que se imputarán a resultados en los próximos doce meses (aproximadamente, 191 millones de euros).

El **Activo corriente** ha aumentado 143 millones de euros como consecuencia principalmente del aumento en 115,5 millones de euros de “Efectivo y equivalentes” que se explica en el apartado 7 (Flujo de caja).

El aumento del **Patrimonio neto** en 717,5 millones de euros viene originado principalmente por:

- El resultado del período atribuible a los accionistas de la dominante que ha sido positivo en 499,2 millones de euros, mientras que en el ejercicio 2021 se registraron pérdidas por 60,0 millones de euros.
- El aumento de las diferencias de conversión en 69,8 millones de euros, generado principalmente por la devaluación del euro frente al real brasileño (54,5 millones de euros) y al peso mejicano (10,6 millones de euros). La devaluación de la libra también ha tenido un impacto positivo en las diferencias de conversión de 8,2 millones de euros por la aportación de reservas negativas de Luton al Grupo.
- El aumento de “Otras reservas” en 125,3 millones de euros es debido a la valoración de las operaciones de cobertura, explicada por la evolución al alza de la curva de tipos de interés.

La disminución del **Pasivo no corriente** en 356,5 millones de euros y del **Pasivo corriente** en 595,9 millones de euros, se debe esencialmente a los siguientes motivos:

- La disminución de la deuda financiera del Grupo en 965,5 millones de euros, principalmente como consecuencia de:
 - La amortización del principal de la deuda de Aena con ENAIRE, de la devolución de deudas de Aena con entidades de crédito y de las disposiciones de préstamos de Aena detalladas en el apartado 6.2 (Evolución de la deuda financiera neta).
 - La disposición de la financiación concedida al Grupo Aeroportuario del Nordeste de Brasil explicada en el apartado 6.2 (Evolución de la deuda financiera neta).
 - Adicionalmente, reflejan los depósitos recibidos como garantía del negocio aeronáutico. Los que vencen a largo plazo han aumentado en 7,9 millones de euros y los que tienen vencimiento a corto plazo han disminuido en aproximadamente 22,3 millones de euros, debido principalmente a la devolución a ENAIRE de la fianza por el contrato de prestación de los servicios de navegación aérea en los aeropuertos de Aena (30 millones de euros).
- La valoración de las coberturas de tipo de interés a largo plazo y corto plazo, que en el cierre del ejercicio 2021 supuso el registro de unos pasivos por “Instrumentos financieros derivados” por importe de 46,0 y 27,6 millones de euros, respectivamente. La valoración de estos instrumentos financieros al 30 de septiembre de 2022 ha supuesto el registro de un activo no corriente y corriente por importe de 83,6 y 14,8 millones de euros, según se ha comentado al explicar las variaciones de los instrumentos financieros derivados en el “Activo no corriente” y en “Otras reservas”. Adicionalmente, al 30 de septiembre de 2022 se ha registrado un nuevo pasivo corriente por “Instrumentos financieros derivados” por importe de 23,6 millones de euros, correspondiente a la valoración de operaciones sobre divisa no entregable liquidable por diferencias (Non Delivery Forward, por sus siglas en inglés “NDFs”), contratadas por el Grupo para cubrir el riesgo de variaciones de tipo de cambio BRL/EUR de los desembolsos que está previsto se produzcan hasta la formalización del contrato de la nueva concesión para la gestión de once aeropuertos (ver apartado 2.2 Participaciones Internacionales).
- Las “Provisiones para otros pasivos y gastos”, que disminuyen en Pasivos no corrientes por importe de 25,8 millones de euros debido fundamentalmente a las actuaciones de insonorización, estimadas a un coste inferior que en el cierre de 2021 debido fundamentalmente a la tipología de las actuaciones pendientes de acometer.

6.2 Evolución de la deuda financiera neta

La deuda financiera neta contable consolidada del Grupo Aena se sitúa a 30 de septiembre de 2022 en 6.365,3 millones de euros. Este importe incluye 446,6 millones de euros procedentes de la consolidación de la deuda financiera neta contable del Aeropuerto London Luton y 36,5 millones de euros del Grupo Aeroportuario del Nordeste de Brasil.

La ratio de apalancamiento del Grupo Aena es la siguiente:

| Miles de euros | 9M 2022 | 2021 |
|---|-----------|-----------|
| Deuda Financiera Bruta contable | 7.947.663 | 8.913.144 |
| Efectivo y equivalentes al efectivo | 1.582.342 | 1.466.797 |
| Deuda Financiera Neta contable | 6.365.321 | 7.446.347 |
| Deuda Financiera Neta contable / EBITDA | 4,2x | 11,5x |

La deuda financiera neta contable de Aena S.M.E., S.A. se sitúa a 30 de septiembre de 2022 en 5.939,1 millones de euros. La ratio de apalancamiento es la siguiente:

| Miles de euros | 9M 2022 | 2021 |
|---|-----------|-----------|
| Deuda Financiera Bruta contable | 7.384.194 | 8.314.636 |
| Efectivo y equivalentes al efectivo | 1.445.099 | 1.383.069 |
| Deuda Financiera Neta contable | 5.939.095 | 6.931.567 |
| Deuda Financiera Neta contable / EBITDA | 4,4x | 10,0x |

Aena S.M.E., S.A. tiene firmados préstamos por un importe total pendiente a 30 de septiembre de 2022 de 4.823,7 millones de euros que incluyen la obligación de cumplir con las siguientes ratios financieras:

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

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 al cierre del periodo. A 30 de junio de 2022, las ratios financieras exigidas en los préstamos mencionados se cumplieron.

Aena ha amortizado durante 2022 deuda a largo plazo por importe de 1.084,3 millones de euros, de los que 434,3 millones corresponden al calendario de pagos establecido según contrato. Los restantes 650 millones corresponden a refinanciaciones destinadas a reducir el coste financiero.

A 30 de septiembre de 2022, Aena cuenta con un saldo de caja de 1.445,1 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 1.450,0 millones de euros disponibles en dos líneas de crédito sindicadas con vencimiento a largo plazo (800,0 millones de euros a 31 de diciembre de 2021).

Esta disponibilidad de caja y facilidades crediticias totaliza 3.364,0 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 que se encuentran disponibles 900 millones de euros (900 millones de euros a 31 de diciembre de 2021).

Las agencias de rating Moody's y Fitch han confirmado la calificación crediticia de Aena y han elevado de negativa a estable la perspectiva, con fechas 7 y 8 de julio respectivamente. La calificación de largo plazo de Moody's es "A3". La calificación de largo plazo de Fitch es "A-" y de corto plazo "F2".

A nivel del Grupo Aena, las disponibilidades de caja y facilidades crediticias ascienden a 3.512,3 millones de euros.

El tipo de interés medio de la deuda del Grupo se ha situado en el semestre en un 1,20% (1,23% en 2021).

Para gestionar el riesgo de tipo de interés, el 19 de septiembre de 2022 Aena S.M.E., S.A. llevó a cabo las novaciones de deuda por importe de 1.200 millones de euros, cambiando de régimen de tipo variable a tipo fijo.

Aeropuerto London Luton

Respecto a la posición financiera de London Luton a 30 de septiembre de 2022, la deuda financiera neta contable asciende a 446,6 millones de euros (de los que 159,0 millones corresponden a préstamos de accionistas y el resto a deuda con terceros) y el saldo de caja a 25,2 millones de euros.

A 30 de septiembre de 2022 London Luton cumple con las ratios financieras exigidas por las entidades financiadoras y se prevé que se continúen cumpliendo.

Grupo Aeroportuario del Nordeste de Brasil

A 30 de septiembre de 2022, la deuda financiera neta contable asciende a 36,5 millones de euros y el saldo de caja a 54,0 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 30 de diciembre de 2021 se firmó un préstamo a largo plazo, por importe de 791,0 millones de BRL (150,4 millones de euros al tipo de cambio de cierre) con el Banco do Nordeste do Brasil (BNB) y el 31 de marzo de 2022 otro préstamo por importe de 1.048,0 millones de BRL (199,3 millones de euros al tipo de cambio de cierre) con el Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES). A 30 de septiembre de 2022, estos préstamos están dispuestos por importe de 492 millones de BRL (93,6 millones de euros al tipo de cambio de cierre).

Para reforzar la liquidez hasta que se desembolsen los préstamos de largo plazo, la Compañía emitió en abril Notas Comerciales a 6 meses por importe de 300 millones de BRL (57,1 millones de euros al tipo de cambio de cierre). Dicha emisión se reembolsó en agosto, junto con un préstamo vigente de 64,1 millones de BRL (12,2 millones de euros al tipo de cambio de cierre) una vez que se dispuso la financiación de largo plazo.

7. Flujo de caja

| Miles de euros | 9M 2022 | 9M 2021 | Variación interanual | % Variación interanual |
|---|-----------|-----------|----------------------|------------------------|
| Efectivo neto generado por actividades de explotación | 1.558.273 | 20.486 | 1.537.787 | 7506,5% |
| Efectivo neto utilizado en actividades de inversión | -485.654 | -508.206 | 22.552 | -4,4% |
| Efectivo neto generado/(utilizado) en actividades de financiación | -957.736 | 27.574 | -985.310 | -3573,3% |
| Efectivo y equivalentes al efectivo al inicio del período | 1.466.797 | 1.224.878 | 241.919 | 19,8% |
| Efecto de las variaciones de los tipos de cambio | 662 | 1.674 | -1.012 | -60,5% |
| Efectivo y equivalentes al efectivo al final del período | 1.582.342 | 766.406 | 815.936 | 106,5% |

Durante los nueve primeros meses de 2022, el efectivo del Grupo ha aumentado en 815,9 millones de euros. Esta variación se debe, principalmente, a la generación de flujos de caja de explotación positivos consecuencia de la recuperación del tráfico aéreo que se ha venido produciendo a lo largo de este periodo. Por otro lado, se han producido flujos de financiación negativos debido principalmente a la amortización de deudas con entidades de crédito con el objeto de reducir el coste financiero y a los flujos de inversión que también han resultado negativos como consecuencia principalmente de las inversiones realizadas en las infraestructuras aeroportuarias.

Efectivo neto generado por actividades de explotación

El flujo de las actividades de explotación ha sido positivo en 1.558,3 millones de euros, reflejando la progresiva recuperación del tráfico y de la actividad comercial en los aeropuertos después del severo impacto que la pandemia ha tenido en la operativa del Grupo.

El capital circulante ha aumentado 142,5 millones de euros como resultado principalmente de la variación positiva en "Acreedores y otras cuentas a pagar" por importe de 243,2 millones de euros y de la variación negativa en el epígrafe "Deudores y otras cuentas a cobrar" por importe de 113,3 millones de euros.

La variación positiva de 243,2 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 IBI, así como de los saldos de acreedores varios y de un mayor importe de los anticipos recibidos de clientes, consecuencia del mayor volumen de negocio habido durante el periodo.

Respecto a la variación negativa de "Deudores y otras cuentas a cobrar" por importe de 113,3 millones de euros, se debe fundamentalmente al aumento de los saldos de clientes como consecuencia del mayor volumen de la actividad por la progresiva recuperación del tráfico aéreo y del negocio comercial. Respecto a este último, al cierre del período de 2021 la variación negativa de 287,7 millones de euros en "Deudores y otras cuentas a cobrar" se debió principalmente al aumento del saldo de clientes como consecuencia del registro de la RMGA devengada y no facturada en el período por importe de 388,4 millones de euros. Por el contrario, en el período de 2022 las rentas devengadas por el negocio comercial se han correspondido en su mayoría a

rentas variables, las cuales se facturan y cobran mensualmente. El importe de las RMGA devengadas y pendientes facturar a 30 de septiembre de 2022, ascienden a 88,7 millones de euros.

Al cierre del período, el saldo deudor con la agencia tributaria por el IVA también ha disminuido de forma significativa, consecuencia del aumento en la facturación emitida.

Efectivo neto utilizado en actividades de inversión

En las actividades de inversión el flujo de efectivo del período ha sido negativo en 485,7 millones de euros. Refleja principalmente los pagos por adquisiciones y reposiciones de inmovilizado no financiero relativos a la infraestructura aeroportuaria, que han ascendido a 541,1 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 45,4 millones de euros, que incluyen principalmente disposiciones de inversiones financieras de la filial de Brasil por importe de 39,9 millones de euros.

Asimismo, se reflejan 15,5 millones de euros de dividendos cobrados procedentes de las participaciones en las empresas asociadas.

Efectivo neto generado/(utilizado) en actividades de financiación

Las principales variaciones del efectivo utilizado en actividades de financiación corresponden a la amortización de deuda con entidades de crédito por importe de 751 millones de euros con objeto de reducir el coste financiero.

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 ha ascendido a 434,3 millones de euros.

Adicionalmente, el Grupo ha dispuesto de financiación con entidades de crédito por importe total de 256 millones de euros con entidades financieras.

En el primer semestre de 2022, se produjeron cobros por importe de 55 millones de euros correspondientes a la emisión de notas comerciales por parte del Grupo Aeroportuario del Nordeste de Brasil que han sido amortizadas en el tercer trimestre de ese mismo año.

En los epígrafes “Otros cobros” y “Otros pagos” se recogen cobros por importe de 71,8 millones de euros y pagos por importe de 92,3 de euros procedentes principalmente de la constitución y de las devoluciones de depósitos y fianzas recibidos en la operativa del negocio.

8. Principales litigios

Respecto a los principales litigios a 30 de septiembre 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 21 de junio de 2022 tuvo lugar la celebración de la vista del juicio y en fecha reciente nos ha sido notificada la sentencia del Juzgado de Primera Instancia nº 50 de Madrid, de fecha 16 de septiembre de 2022, que desestima íntegramente la demanda con imposición de costas a la demandante. Esta sentencia no es firme y frente a la misma cabe recurso de apelación. 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 82 demandas y se han dictado 61 autos de medidas cautelares, de los cuales 22 son favorables a Aena (5 en apelación), 13 conllevan un reconocimiento parcial y 26 son desfavorables a Aena (17 en apelación). Se han dictado 20 sentencias: 18 estimatorias parciales de las pretensiones de los demandantes, 1 estimatoria total y 1 desestimatoria.

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 consultar 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 curso, 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 30 de septiembre de 2022, se ha solicitado en 56 procedimientos, pero de las resoluciones que hasta esta fecha se han notificado al respecto, 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 20 sentencias a las que anteriormente se hizo referencia, 16 de ellas se han dictado tras la entrada en vigor de la DF7 y 14 reconocen la aplicación de este precepto, básicamente por entender que con su entrada en vigor 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. Las dos sentencias que no aplican la DF7, una hace una similitud de la norma acotando al 2020 y 2021 el ajuste de la renta y otra no se pronuncia expresamente sobre esta cuestión (arrendamiento destinado a la actividad de cambio de moneda), y ajusta la renta a una tasa de esfuerzo del 12%.

En todo caso, debe tenerse en cuenta que las sentencias estimatorias de las pretensiones de los arrendatarios no conllevarían contingencias por importe significativo para Aena.

Además, 8 juzgados de instancia han dictado autos de archivo por considerar que tras la entrada en vigor de la DF7 se alcanza el pretendido equilibrio contractual perseguido por la parte actora, dándose satisfacción a sus pretensiones y dan por terminado los procedimientos por carencia sobrevenida de objeto de la demanda. Todos estos autos han sido recurridos por Aena.

De las sentencias que han sido recurridas en apelación, se han resuelto tres recursos:

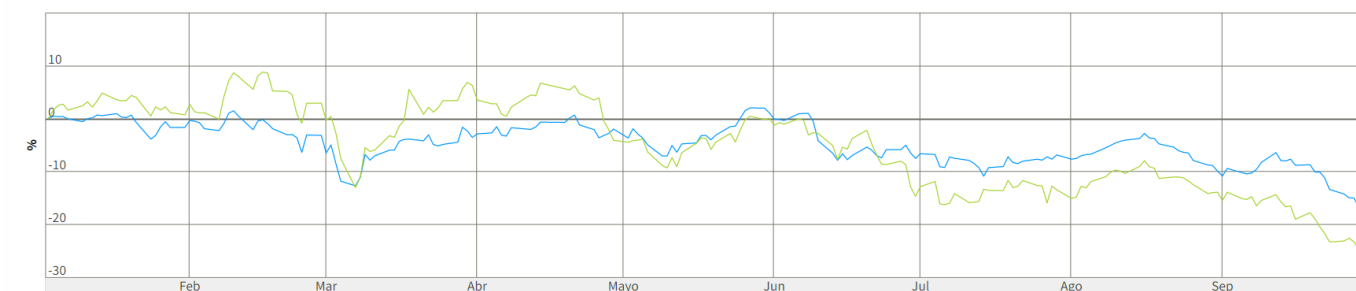
- Sentencia de 2 de mayo de 2022 de la Audiencia Provincial de Palma, que mantiene lo dispuesto en instancia (estimación parcial de la demanda). Tras la valoración, Aena ha interpuesto recurso de casación ante el Tribunal Supremo contra esta sentencia.
- Sentencia de 19 de mayo de 2022 de la AP Madrid (ZEA RETAIL) que estima el recurso de apelación de Aena, al declarar que no cabe la aplicación de la “rebus sic stantibus” a contratos ya extinguidos.
- Sentencia de 29 de julio de 2022 de la Audiencia Provincia de A Coruña (AIRFOODS) que desestima el recurso de apelación interpuesto por Aena y confirma la sentencia de instancia. El Tribunal considera que la juez de instancia llega en su resolución a la misma solución que la DF7. Contra esta sentencia Aena ha interpuesto recurso de casación ante el Tribunal Supremo.

9. Evolución bursátil

La cotización de la acción de Aena ha fluctuado en el período entre un mínimo de 106,90 euros y un máximo de 154,65 euros. Ha cerrado el período en 106,90 euros, lo que implica una caída del precio de la acción del 23,0% desde el 31 de diciembre de 2021. En el mismo período, el IBEX35 ha acumulado una pérdida del 15,5%.

03/01/2022 - 30/09/2022

Aena (MSE) 106.90 IBEX 35 7,366.80



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

| 30/09/2022 | AENA.MC |
|---|----------------|
| Volumen Total operado (Nº de acciones) | 32.867.991 |
| Volumen medio diario operado del período (Nº de acciones) | 170.300 |
| Capitalización (€) | 16.035.000.000 |
| Precio de cierre (€) | 106,90 |
| Nº de acciones | 150.000.000 |
| Free float (%) | 49% |
| Free float (acciones) | 73.500.000 |

En relación con la adquisición y enajenación de acciones propias, a 30 de septiembre de 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

Con fecha 24 de octubre de 2022, el Comité de Interpretaciones de Normas Internacionales de Información Financiera (CINIIF) ha hecho pública una Decisión de Agenda en relación, entre otras materias, con el tratamiento contable, bajo normativa internacional, de una condonación de rentas de arrendamiento por parte del arrendador. En concreto, dicho documento analiza la interrelación y la aplicación de las normas NIIF 16 y NIIF 9 en el contexto de la modificación de un contrato de arrendamiento por la que se cambian los términos y condiciones del mismo liberando al arrendatario de efectuar determinados pagos establecidos en el contrato de arrendamiento original. A la fecha, el Grupo Aena se encuentra evaluando los potenciales efectos que la mencionada Decisión de Agenda del CINIIF podría tener sobre la política contable adoptada en ejercicios anteriores en relación con las modificaciones contractuales derivadas del impacto de la entrada en vigor de la Disposición Final 7ª 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 este sentido, tal como se ha venido indicando de forma detallada en los sucesivos estados financieros publicados desde su entrada en vigor, los efectos derivados de las modificaciones de las RMGA en relación con la mencionada DF7 pueden verse desglosados en el apartado 3.1.2. del presente informe de gestión.

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.

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:

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

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

Ratio Deuda Financiera Neta / EBITDA

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

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

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

| Grupo Aena (Miles de euros) | 30/09/2022 | 31/12/2021 | 30/09/2021 |
|--|------------|------------|------------|
| EBITDA | 1.301.455 | 644.839 | 438.267 |
| Resultado de explotación | 708.070 | -151.780 | -155.364 |
| Amortizaciones | 593.385 | 796.619 | 593.631 |
| DEUDA NETA | 6.365.321 | 7.446.347 | 7.541.009 |
| Deuda financiera no corriente | 6.939.322 | 7.191.948 | 7.175.068 |
| Deuda financiera corriente | 1.008.341 | 1.721.196 | 1.132.347 |
| Efectivo y equivalentes al efectivo | -1.582.342 | -1.466.797 | -766.406 |
| EBITDA últimos 12 meses | 1.508.027 | 644.839 | 636.849 |
| (I) EBITDA año anterior | 644.839 | N/A | 714.571 |
| (II) EBITDA período año anterior | 438.267 | N/A | 515.989 |
| (III) = (I)-(II) EBITDA resto año anterior | 206.572 | N/A | 198.582 |
| (IV) EBITDA período año | 1.301.455 | N/A | 438.267 |
| Ratio Deuda Financiera Neta/EBITDA | 4,2 | 11,5 | 11,8 |
| Deuda Financiera Neta | 6.365.321 | 7.446.347 | 7.541.009 |
| EBITDA últimos 12 meses | 1.508.027 | 644.839 | 636.849 |
| OPEX | 1.566.464 | 1.494.797 | 1.104.473 |
| Aprovisionamientos | 121.367 | 158.481 | 119.787 |
| Gastos de personal | 367.839 | 459.799 | 338.079 |
| Otros gastos de explotación | 1.077.258 | 876.517 | 646.607 |

| Aena S.M.E., S.A. (Miles de euros) | 30/09/2022 | 31/12/2021 | 30/09/2021 |
|--|-------------------|-------------------|-------------------|
| DEUDA NETA | 5.939.095 | 6.931.567 | 7.016.428 |
| Deuda financiera no corriente | 6.738.687 | 7.076.122 | 7.027.912 |
| Deuda financiera corriente | 645.507 | 1.238.514 | 668.004 |
| Efectivo y equivalentes al efectivo | -1.445.099 | -1.383.069 | -679.488 |
| EBITDA últimos 12 meses | 1.344.018 | 695.719 | 688.230 |
| (I) EBITDA año anterior | 695.719 | N/A | 809.326 |
| (II) EBITDA período año anterior | 510.557 | N/A | 631.653 |
| (III) = (I)-(II) EBITDA resto año anterior | 185.162 | N/A | 177.673 |
| (IV) EBITDA período año | 1.158.856 | N/A | 510.557 |
| Ratio Deuda Financiera Neta/EBITDA | 4,4 | 10,0 | 10,2 |
| Deuda Financiera Neta | 5.939.095 | 6.931.567 | 7.016.428 |
| EBITDA últimos 12 meses | 1.344.018 | 695.719 | 688.230 |

Estados financieros intermedios consolidados

ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA

| Miles de euros | 30 de septiembre de 2022 | 31 de diciembre de 2021 |
|--|--------------------------|-------------------------|
| ACTIVOS | | |
| Activos no corrientes | | |
| Inmovilizado material | 12.060.858 | 12.372.965 |
| Activos intangibles | 752.145 | 637.251 |
| Inversiones Inmobiliarias | 135.150 | 136.728 |
| Activos por derecho de uso | 30.109 | 33.691 |
| Inversiones en empresas asociadas y con control conjunto | 84.733 | 56.976 |
| Otros activos financieros | 95.752 | 88.466 |
| Instrumentos financieros derivados | 83.646 | - |
| Activos por impuestos diferidos | 103.807 | 219.022 |
| Otros activos no corrientes | 127.401 | 306.323 |
| | 13.473.601 | 13.851.422 |
| Activos corrientes | | |
| Existencias | 5.768 | 6.175 |
| Clientes y otras cuentas a cobrar | 1.014.253 | 1.001.217 |
| Instrumentos financieros derivados | 14.840 | - |
| Efectivo y equivalentes al efectivo | 1.582.342 | 1.466.797 |
| | 2.617.203 | 2.474.189 |
| Total activos | 16.090.804 | 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 | 4.253.912 | 3.745.312 |
| Diferencias de conversión acumuladas | -105.866 | -175.624 |
| Otras reservas | 54.840 | -70.462 |
| Participaciones no dominantes | -74.244 | -88.120 |
| | 6.729.510 | 6.011.974 |
| Pasivos | | |
| Pasivos no corrientes | | |
| Deuda financiera | 6.939.322 | 7.191.948 |
| Instrumentos financieros derivados | - | 45.999 |
| Subvenciones | 368.689 | 391.933 |
| Prestaciones a los empleados | 13.624 | 20.479 |
| Provisiones para otros pasivos y gastos | 79.045 | 104.809 |
| Pasivos por impuestos diferidos | 52.457 | 53.909 |
| Otros pasivos a largo plazo | 14.272 | 14.821 |
| | 7.467.409 | 7.823.898 |
| Pasivos corrientes | | |
| Deuda financiera | 1.008.341 | 1.721.196 |
| Instrumentos financieros derivados | 23.562 | 27.607 |
| Proveedores y otras cuentas a pagar | 739.734 | 669.997 |
| Pasivos por impuesto corriente | 47.209 | 1.470 |
| Subvenciones | 31.072 | 33.448 |
| Provisiones para otros pasivos y gastos | 43.967 | 36.021 |
| | 1.893.885 | 2.489.739 |
| Total pasivos | 9.361.294 | 10.313.637 |
| Total patrimonio neto y pasivos | 16.090.804 | 16.325.611 |

Estados financieros intermedios consolidados

CUENTA DE RESULTADOS

| Miles de euros | 30 de septiembre de 2022 | 30 de septiembre de 2021 |
|--|--------------------------|--------------------------|
| Actividades continuadas | | |
| Ingresos ordinarios | 2.875.217 | 1.715.716 |
| Otros ingresos de explotación | 5.814 | 5.343 |
| Trabajos realizados por la empresa para su activo | 4.898 | 4.744 |
| Aprovisionamientos | -121.367 | -119.787 |
| Gastos de personal | -367.839 | -338.079 |
| Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales | -8.454 | -40.872 |
| Otros gastos de explotación | -1.077.258 | -646.607 |
| Amortización del inmovilizado | -593.385 | -593.631 |
| Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras | 25.757 | 26.454 |
| Excesos de provisiones | 3.371 | 8.528 |
| Resultado por enajenaciones de inmovilizado | -8.930 | -7.384 |
| Deterioro del valor de los activos intangibles, inmov. material e inver. inmobiliarias | 27.426 | -89.082 |
| Otras ganancias / (pérdidas) – netas | -57.180 | -80.707 |
| Resultado de explotación | 708.070 | -155.364 |
| Ingresos financieros | 9.396 | 6.213 |
| Gastos financieros | -76.528 | -73.438 |
| Otros ingresos/(gastos) financieros - netos | -23.773 | 2.815 |
| Ingresos/(Gastos) financieros – netos | -90.905 | -64.410 |
| Resultado y deterioro de entidades valoradas por el método de la participación | 25.311 | 17.076 |
| Resultado antes de impuestos | 642.476 | -202.698 |
| Impuesto sobre las ganancias | -138.262 | 45.288 |
| Resultado del período consolidado | 504.214 | -157.410 |
| Resultado del período atribuible a participaciones no dominantes | 5.062 | -33.667 |
| Resultado del período atribuible a los accionistas de la dominante | 499.152 | -123.743 |
| Resultados por acción (Euros por acción) | | |
| Resultados básicos por acción para el resultado del período | 3,33 | -0,82 |
| Resultados diluidos por acción para el resultado del período | 3,33 | -0,82 |

Estados financieros intermedios consolidados

ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO

| Miles de euros | 30 de septiembre de 2022 | 30 de septiembre de 2021 |
|--|--------------------------|--------------------------|
| Resultado antes de impuestos | 642.476 | -202.698 |
| Ajustes por: | 846.621 | 736.107 |
| Depreciación y amortización | 593.385 | 593.631 |
| Correcciones valorativas por deterioro | 8.454 | 40.872 |
| Variación de provisiones | -2.306 | -6.444 |
| Deterioro de inmovilizado | -27.426 | 89.082 |
| Imputación de subvenciones | -25.757 | -26.454 |
| (Beneficio)/pérdida por bajas de inmovilizado | 8.930 | 7.384 |
| Correcciones valorativas por deterioro de instrumentos financieros | 23.581 | -279 |
| Ingresos financieros | -9.396 | -6.213 |
| Gastos financieros | 58.241 | 52.027 |
| Diferencias de cambio | 192 | -2.536 |
| Gastos financieros liquidación de derivados financieros | 18.287 | 21.411 |
| Descuentos comerciales | 235.926 | - |
| Otros Ingresos y gastos | -10.179 | -9.298 |
| Participación en beneficios (pérdidas) de sociedades puestas en equivalencia | -25.311 | -17.076 |
| Variaciones en capital circulante: | 142.467 | -443.780 |
| Existencias | 508 | 246 |
| Deudores y otras cuentas a cobrar | -113.324 | -579.892 |
| Otros activos corrientes | 12.477 | -11.095 |
| Acreedores y otras cuentas a pagar | 243.186 | 170.702 |
| Otros pasivos corrientes | -453 | -18.795 |
| Otros activos y pasivos no corrientes | 73 | -4.946 |
| Otro efectivo generado por las operaciones | -73.291 | -69.143 |
| Intereses pagados | -70.388 | -72.321 |
| Cobros de intereses | 5.504 | 4.381 |
| Impuestos cobrados / (pagados) | -7.424 | -588 |
| Otros cobros / (pagos) | -983 | -615 |
| Efectivo neto generado por actividades de explotación | 1.558.273 | 20.486 |

Estados financieros intermedios consolidados

ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO

| Miles de euros | 30 de septiembre de 2022 | 30 de septiembre de 2021 |
|--|--------------------------|--------------------------|
| Flujos de efectivo de actividades de inversión | | |
| Adquisiciones de inmovilizado material | -435.254 | -471.354 |
| Adquisiciones de activos intangibles | -105.569 | -35.645 |
| Adquisiciones de inversiones inmobiliarias | -287 | -1.329 |
| Pagos por adquisiciones de otros activos financieros | -6.899 | -13.238 |
| Cobros por desinversiones en inmovilizado material | 1.425 | - |
| Cobros por desinversiones/préstamos a Empresas del grupo y asociadas | - | 5.132 |
| Cobros otros activos financieros | 45.430 | 5.040 |
| Dividendos recibidos | 15.500 | 3.188 |
| Efectivo neto utilizado en actividades de inversión | -485.654 | -508.206 |
| Flujos de efectivo de actividades de financiación | | |
| Emisión obligaciones y valores similares | 54.670 | - |
| Emisión de deudas con entidades de crédito | 256.211 | 400.000 |
| Otros cobros | 71.784 | 77.065 |
| Devolución de obligaciones y valores similares | -54.914 | - |
| Devoluciones de deudas con entidades de crédito | -751.344 | - |
| Devoluciones de financiación del Grupo | -434.287 | -434.287 |
| Pagos de pasivos por arrendamientos | -7.296 | -4.350 |
| Otros pagos | -92.560 | -10.854 |
| Efectivo neto generado/(utilizado) en actividades de financiación | -957.736 | 27.574 |
| Efecto de las variaciones de los tipos de cambio | 662 | 1.674 |
| (Disminución)/aumento neto de efectivo y equivalentes al efectivo | 115.545 | -458.472 |
| Efectivo y equivalentes al efectivo al inicio del período | 1.466.797 | 1.224.878 |
| Efectivo y equivalentes al efectivo al final del período | 1.582.342 | 766.406 |

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

