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

(Junto con las cuentas anuales e informe de gestión de Aena S.M.E., S.A. correspondientes al ejercicio finalizado el 31.12.2022)

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

Informe de Auditoría de Cuentas Anuales emitido por un Auditor Independiente

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

INFORME SOBRE LAS CUENTAS ANUALES

Opinión

Hemos auditado las cuentas anuales de Aena S.M.E., S.A. (la Sociedad), que comprenden el balance a 31 de diciembre de 2022, la cuenta de pérdidas y ganancias, el estado de cambios en el patrimonio neto, el estado de flujos de efectivo y la memoria correspondientes al ejercicio terminado en dicha fecha.

En nuestra opinión, las cuentas anuales adjuntas expresan, en todos los aspectos significativos, la imagen fiel del patrimonio y de la situación financiera de la Sociedad a 31 de diciembre 2022, así como de sus resultados y flujos de efectivo correspondientes al ejercicio terminado en dicha fecha, de conformidad con el marco normativo de información financiera que resulta de aplicación (que se identifica en la nota 2.2 de la memoria) y, en particular, con los principios y criterios contables contenidos en el mismo.

Fundamento de la opinión

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

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

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

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

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

Cuestiones clave de la auditoría

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

Reconocimiento de ingresos por servicios aeronáuticos
Véanse notas 4.16 y 23.1 de las cuentas anuales

Cuestión clave de la auditoría	*Cómo se abordó la cuestión en nuestra auditoría*
Los ingresos por servicios aeronáuticos han ascendido durante el ejercicio 2022 a 2.367.379 miles de euros. Dichos ingresos son generados en su mayor parte por el uso de la infraestructura aeroportuaria por parte de las líneas aéreas y pasajeros. Debido a la significatividad de los ingresos por servicios aeronáuticos, así como a la gran cantidad de transacciones de diferente tipo e importe que dan lugar a los ingresos por servicios aeronáuticos en los aeropuertos que gestiona la Sociedad, se ha considerado una cuestión clave de auditoría.	Nuestros procedimientos de auditoria han comprendido, entre otros, los siguientes: – la evaluación de los criterios, normas y políticas contables utilizadas por la Sociedad en el registro de los ingresos por servicios aeronáuticos, – la evaluación, en colaboración con nuestros especialistas en sistemas de la información, del diseño e implementación de los controles más relevantes establecidos por la dirección de la Sociedad sobre el proceso de reconocimiento de los ingresos por servicios aeronáuticos. Asimismo, hemos evaluado la efectividad operativa de dichos controles, – como parte de los procedimientos sustantivos: – hemos realizado una prueba mediante el uso de técnicas de auditoría asistidas por ordenador que permite comprobar la existencia y exactitud de un gran volumen de transacciones de venta a lo largo del ejercicio, asociando de manera individualizada los ingresos con sus cobros. – hemos realizado pruebas de detalle sobre las transacciones que han generado ingresos por servicios aeronáuticos para comprobar el adecuado registro del ingreso en el ejercicio correspondiente según su devengo. Asimismo, hemos evaluado si la información revelada en las cuentas anuales cumple con los requerimientos del marco normativo de información financiera aplicable a la Sociedad.

Otra información: Informe de gestión

La otra información comprende exclusivamente el informe de gestión del ejercicio 2022, cuya formulación es responsabilidad de los administradores de la Sociedad y no forma parte integrante de las cuentas anuales.

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

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

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

Sobre la base del trabajo realizado, según lo descrito anteriormente, hemos comprobado que la información mencionada en el apartado a) anterior se facilita en la forma prevista en la normativa aplicable y que el resto de la información que contiene el informe de gestión concuerda con la de las cuentas anuales del ejercicio 2022 y su contenido y presentación son conformes a la normativa que resulta de aplicación.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

INFORME SOBRE OTROS REQUERIMIENTOS LEGALES Y REGLAMENTARIOS

Formato electrónico único europeo

Hemos examinado el archivo digital del formato electrónico único europeo (FEUE) de Aena S.M.E., S.A. del ejercicio 2022 que comprende un archivo XHTML con las cuentas anuales del ejercicio, que formará parte del informe financiero anual.

Los administradores de Aena S.M.E., S.A. son responsables de presentar el informe financiero anual del ejercicio 2022 de conformidad con los requerimientos de formato establecidos en el Reglamento Delegado UE 2019/815, de 17 de diciembre de 2018, de la Comisión Europea (en adelante Reglamento FEUE).

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

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

Informe adicional para la comisión de auditoría

La opinión expresada en este informe es coherente con lo manifestado en nuestro informe adicional para la comisión de auditoría de la Sociedad de fecha 22 de febrero de 2023.

Periodo de contratación

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

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

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

Francisco Rabadán Molero
27/02/2023

Este informe se corresponde con el sello distintivo nº 01/23/00089 emitido por el Instituto de Censores Jurados de Cuentas de España

Inscrito en el R.O.A.C. 15.797

27 de febrero de 2023

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

Cuentas Anuales e Informe de Gestión correspondientes al ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2022

Índice

Estados financieros

	Balance	1
	Cuenta de Pérdidas y ganancias	3
	Estado de Cambios en el Patrimonio Neto	4
	Estado de flujos de efectivo	6

Notas Cuentas Anuales

1.	Actividad	7
2.	Bases de presentación	9
3.	Distribución/Aplicación del resultado	14
4.	Normas de registro y valoración	15
5.	Gestión de los riesgos operativos y financieros	34
6.	Inmovilizado intangible	45
7.	Inmovilizado material	50
8.	Inversiones Inmobiliarias	56
9.	Arrendamientos	59
10.	Instrumentos financieros	61
11.	Inversiones en empresas del grupo, asociadas, multigrupo y otras participaciones	66
12.	Operaciones y saldos con partes vinculadas	80
13.	Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	85
14.	Inversiones financieras a corto plazo	88
15.	Deudas financieras	88
16.	Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	99
17.	Existencias	100
18.	Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	100
19.	Patrimonio neto	101
20.	Periodificaciones	104
21.	Provisiones	104
22.	Administraciones Públicas y situación fiscal	110
23.	Ingresos y gastos	116
24.	Otra información	120
25.	Honorarios de auditoría	122
26.	Avales, compromisos y otras garantías	123
27.	Compromisos medioambientales	123
28.	Contingencias	127
29.	Hechos posteriores al cierre	130

BALANCE A 31 DE DICIEMBRE DE 2022

(Expresado en miles de euros)

ACTIVO	Nota	31.12.22	31.12.21 (*)
ACTIVO NO CORRIENTE			
Inmovilizado intangible	**6**	**162.738**	**150.631**
Activo intangible, acuerdo de concesión		7.517	8.112
Aplicaciones informáticas		75.744	61.339
Otro inmovilizado intangible		5.375	3.465
Inmovilizado en curso		74.102	77.715
Inmovilizado material	**7**	**11.913.019**	**12.171.879**
Terrenos y construcciones		9.669.058	9.883.338
Instalaciones técnicas y maquinaria		379.515	367.537
Otras instalaciones, utillaje y mobiliario		1.152.118	1.111.851
Otro inmovilizado material		4.890	3.426
Inmovilizado en curso		707.438	805.727
Inversiones inmobiliarias	**8**	**133.853**	**136.728**
Terrenos y construcciones		133.827	136.655
Otras instalaciones		26	73
Inversiones en empresas del grupo y asociadas a largo plazo		**559.158**	**541.838**
Instrumentos de patrimonio	11	181.224	171.838
Créditos a empresas	10 12	377.934	370.000
Inversiones financieras a largo plazo	**10 11**	**153.187**	**88.701**
Instrumentos de patrimonio		26	-
Derivados		67.670	-
Otros activos financieros		85.491	88.701
Deudas comerciales no corrientes		**9.735**	**6.342**
Derecho de crédito a largo plazo		9.735	6.342
Activos por impuesto diferido	**22.2**	**186.902**	**308.272**
TOTAL ACTIVO NO CORRIENTE		**13.118.592**	**13.404.391**
ACTIVO CORRIENTE			
Existencias	**17**	**5.773**	**5.514**
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar		**601.007**	**584.939**
Clientes por ventas y prestaciones de servicios	10 13	564.591	541.547
Clientes, empresas del grupo, y asociadas	10 12 13	367	1.360
Deudores varios	10 13	827	7.968
Personal	10 13	783	674
Activo por impuesto corriente	13 22	9.087	-
Otros créditos con las Administraciones Públicas	13 22	25.352	33.390
Inversiones en empresas del grupo y asociadas a corto plazo	**10 12**	**1.727**	**2.134**
Créditos a empresas		-	1.603
Otros activos financieros		1.727	531
Inversiones financieras a corto plazo	**10 17**	**35.839**	**1.576**
Créditos a empresas		53	16
Derivados		31.514	-
Otros activos financieros	11	4.272	1.560
Periodificaciones a corto plazo	**20**	**6.007**	**5.580**
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	**17**	**1.435.404**	**1.383.069**
TOTAL ACTIVO CORRIENTE		**2.085.757**	**1.982.812**
TOTAL ACTIVO		**15.204.349**	**15.387.203**

(*) Cifras reexpresadas (nota 2.8)

BALANCE A 31 DE DICIEMBRE DE 2022

(Expresado en miles de euros)

PATRIMONIO NETO Y PASIVO	Nota	31.12.22	31.12.21 (*)
PATRIMONIO NETO			
Fondos propios	**19**	**6.742.382**	**5.877.300**
Capital	19.1	1.500.000	1.500.000
Prima de emisión	19.2	1.100.868	1.100.868
Reserva de capitalización	19.2	164.176	164.176
Reserva Legal	19.2	300.000	300.000
Otras Reservas	19.2	3.312.047	3.311.826
Resultados negativos de ejercicios anteriores		(499.570)	(41.437)
Resultado del ejercicio	3	864.861	(458.133)
Ajustes por cambios de valor	**19.3**	**73.517**	**(55.168)**
Operaciones de cobertura		73.517	(55.168)
Subvenciones, donaciones y legados recibidos	**7.5 19.4**	**296.790**	**319.035**
TOTAL PATRIMONIO NETO		**7.112.689**	**6.141.167**
PASIVO NO CORRIENTE			
Provisiones a largo plazo	**21**	**70.987**	**112.032**
Obligaciones por prestaciones a largo plazo al personal		6.707	9.358
Actuaciones medioambientales		52.980	93.241
Otras provisiones		11.300	9.433
Fianzas recibidas a largo plazo	**10**	**163.884**	**148.699**
Deudas a largo plazo	**10**	**3.302.143**	**3.344.395**
Deudas con entidades de crédito		3.298.048	3.292.734
Acreedor por arrendamiento financiero		3.796	5.586
Derivados		-	45.951
Otros pasivos financieros		299	124
Deudas con empresas del grupo y asociadas a largo plazo	**10 11 12 15**	**3.110.718**	**3.624.598**
Periodificaciones a largo plazo	**20**	**7.101**	**8.737**
Pasivos por impuesto diferido	**22**	**104.306**	**111.722**
TOTAL PASIVO NO CORRIENTE		**6.759.139**	**7.350.183**
PASIVO CORRIENTE			
Provisiones a corto plazo	**21**	**54.947**	**35.680**
Deudas a corto plazo	**10**	**417.451**	**1.054.676**
Deudas con entidades de crédito		87.482	632.907
Acreedor por arrendamiento financiero		1.701	1.682
Derivados		1.162	27.607
Otros pasivos financieros		327.106	392.480
Deudas con empresas del grupo y asociadas a corto plazo	**10 11 12 15**	**535.721**	**545.693**
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar		**323.955**	**259.595**
Proveedores, empresas del grupo y asociadas	10 12 16	22.732	7.697
Acreedores varios	10 16	178.365	161.731
Personal	10 16	34.518	27.674
Otras deudas con las Administraciones Públicas	16 22	30.251	21.003
Anticipos de clientes	10 16	58.089	41.490
Periodificaciones a corto plazo	**20**	**447**	**209**
TOTAL PASIVO CORRIENTE		**1.332.521**	**1.895.853**
TOTAL PATRIMONIO NETO Y PASIVO		**15.204.349**	**15.387.203**

(*) Cifras reexpresadas (nota 2.8)

CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS

CORRESPONDIENTE AL EJERCICIO TERMINADO EL 31 DE DICIEMBRE DE 2022

(Expresada en miles de euros)

OPERACIONES CONTINUADAS	Nota	2022	2021 (*)
Importe neto de la cifra de negocios	**23.1**	**3.667.058**	**1.550.758**
Trabajos realizados por la empresa para su activo	**7**	**6.493**	**6.374**
Aprovisionamientos	**23.2**	**(161.723)**	**(158.003)**
Consumo de materias primas y otras materias consumibles		(231)	(1.102)
Trabajos realizados por otras empresas		(161.492)	(156.901)
Otros ingresos de explotación		**10.853**	**9.651**
Ingresos accesorios y otros de gestión corriente		9.910	8.912
Subvenciones de explotación incorporadas al resultado del ejercicio		943	739
Gastos de personal	**23.3**	**(446.573)**	**(410.338)**
Sueldos, salarios y asimilados		(325.150)	(296.008)
Cargas sociales		(130.380)	(120.231)
Provisiones		8.957	5.901
Otros gastos de explotación		**(1.154.836)**	**(794.965)**
Servicios exteriores	23.4	(974.523)	(634.721)
Tributos	23.5	(155.569)	(151.566)
Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales	13	(19.250)	(5.677)
Otros gastos de gestión corriente		(5.494)	(3.001)
Amortización del inmovilizado	**6 7 8**	**(718.685)**	**(715.550)**
Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras	**19.4**	**34.466**	**35.525**
Excesos de provisiones	**23.7**	**4.942**	**9.427**
Deterioro y resultado por enajenaciones del inmovilizado		**(11.892)**	**(13.036)**
Deterioros y pérdidas	6 7 8	159	104
Resultados por enajenaciones y otras	6 7	(12.051)	(13.140)
Otros resultados	**5.1.3**	**(56.482)**	**(112.114)**
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN		**1.173.621**	**(592.271)**
Ingresos financieros	**23.6**	**15.976**	**9.666**
De valores negociables y otros instrumentos financieros			
- De empresas del grupo y asociadas		5.208	7.914
- De terceros		8.715	776
Activación de gastos financieros	6 7	2.053	976
Gastos financieros	**23.6**	**(88.588)**	**(79.260)**
- Por deudas con empresas del grupo y asociadas	15 19.3	(57.974)	(62.574)
- Por deudas con terceros		(29.694)	(16.671)
- Por actualización de provisiones	21	(920)	(15)
Diferencias de cambio	**23.6**	**(6)**	**(12)**
Deterioro y resultado de enajenaciones de instrumentos financieros	**11 23.6**	**9.386**	**6.806**
RESULTADO FINANCIERO	**23.6**	**(63.232)**	**(62.800)**
RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS		**1.110.389**	**(655.071)**
Impuesto sobre beneficios	**22**	**(245.528)**	**196.938**
RESULTADO DEL EJERCICIO PROCEDENTE DE OPERACIONES CONTINUADAS		**864.861**	**(458.133)**
RESULTADO DEL EJERCICIO		**864.861**	**(458.133)**

(*) Cifras reexpresadas (nota 2.8)

ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO

CORRESPONDIENTE AL EJERCICIO TERMINADO EL 31 DE DICIEMBRE DE 2022

(Expresado en miles de euros)

A) Estado de ingresos y gastos reconocidos

	Nota	2022	2021 (*)
Resultado de la cuenta de pérdidas y ganancias		**864.861**	**(458.133)**
Ingresos y gastos imputados directamente al patrimonio neto			
Por coberturas de flujos de efectivo	19.3	150.653	23.431
Subvenciones, donaciones y legados recibidos	19.4	4.806	284
Por ganancias y pérdidas actuariales		343	(6)
Efecto impositivo		(38.951)	(5.927)
Total ingresos y gastos imputados directamente al patrimonio neto		**116.851**	**17.782**
Transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias			
Por coberturas de flujos de efectivo	19.3	20.927	31.491
Subvenciones, donaciones y legados recibidos	19.4	(34.466)	(35.525)
Efecto impositivo		3.385	1.008
Total transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias		**(10.154)**	**(3.026)**
TOTAL DE INGRESOS Y GASTOS RECONOCIDOS		**971.558**	**(443.377)**

(*) Cifras reexpresadas (nota 2.8)

ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO

CORRESPONDIENTE AL EJERCICIO TERMINADO EL 31 DE DICIEMBRE DE 2022

(Expresado en miles de euros)

B) Estado total de cambios en el patrimonio neto

	Capital escriturado	Prima de emisión	Resultado del ejercicio	Reserva de capitalización	Reserva Legal	Otras reservas	Resultados negativos ejercicios anteriores	Ajustes por cambio de valor	Subvenciones, donaciones y legados recibidos	TOTAL
Nota	**19.1**	**19.2**	**3**	**19.2**	**19.2**	**19.2**		**19.3**	**19.4**	
Saldo a 31 de diciembre de 2020	**1.500.000**	**1.100.868**	**(5.290)**	**159.877**	**300.000**	**3.316.149**	**-**	**(96.359)**	**345.466**	**6.620.711**
Ajustes por cambio de criterio contable (Nota 2.8)	**-**	**-**	**(36.147)**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**(36.147)**
Saldo a 1 de enero de 2021 (*)	**1.500.000**	**1.100.868**	**(41.437)**	**159.877**	**300.000**	**3.316.149**	**-**	**(96.359)**	**345.466**	**6.584.564**
Total ingresos y gastos reconocidos	-	-	(458.133)	-	-	(4)	-	41.191	(26.431)	**(443.377)**
Otras operaciones con socios y propietarios	-	-	-	-	-	(20)	-	-	-	**(20)**
Aplicación resultado ejercicio anterior	-	-	41.437		-	-	(41.437)	-	-	**-**
Otras variaciones en el patrimonio neto	**-**	**-**	**-**	4.299	-	(4.299)	-	-	-	-
Saldo al 31 de diciembre de 2021 (*)	**1.500.000**	**1.100.868**	**(458.133)**	**164.176**	**300.000**	**3.311.826**	**(41.437)**	**(55.168)**	**319.035**	**6.141.167**
Total ingresos y gastos reconocidos	-	-	864.861	-	-	257	-	128.685	(22.245)	**971.558**
Otras operaciones con socios y propietarios	-	-	-	-	-	(36)	-	-	-	**(36)**
Aplicación resultado ejercicio anterior	-	-	458.133	-	-	-	(458.133)	-	-	**-**
Saldo al 31 de diciembre de 2022	**1.500.000**	**1.100.868**	**864.861**	**164.176**	**300.000**	**3.312.047**	**(499.570)**	**73.517**	**296.790**	**7.112.689**

(*) Cifras reexpresadas (nota 2.8)

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

ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO

CORRESPONDIENTE AL EJERCICIO TERMINADO EL 31 DE DICIEMBRE DE 2022

(Expresado en miles de euros)

	Nota	2022	2021 (*)
FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE EXPLOTACIÓN (I)		**1.696.252**	**252.170**
Resultado del ejercicio antes de impuestos		**1.110.389**	**(655.071)**
Ajustes del resultado		**782.292**	**1.443.344**
Amortización del inmovilizado	6 7 8	718.685	715.550
Correcciones valorativas por deterioro de créditos comerciales	13	19.250	5.677
Imputación de subvenciones	19.4	(34.466)	(35.525)
Deterioro de participaciones en empresas del grupo	11.1	(9.386)	(6.806)
Deterioro de inmovilizado	6 7	(159)	(104)
Resultados por bajas y enajenaciones del inmovilizado		12.050	13.140
Ingresos financieros	23.6	(15.976)	(9.666)
Gastos financieros y diferencias de cambio	23.6	67.667	47.781
Gastos financieros liquidación de derivados financieros	23.6 15	20.927	31.491
Trabajos realizados por la empresa para su inmovilizado (-/+)		(6.493)	-
Variación de provisiones		(4.942)	(9.427)
Descuentos comerciales formalizados en el ejercicio	5.1.3 23.1	17.445	699.737
Otros		(2.310)	(8.504)
Cambios en el capital corriente		**44.451**	**(472.967)**
Existencias		(139)	669
Deudores y otras cuentas a cobrar		(37.990)	(475.094)
Otros activos corrientes		(78)	(11.152)
Acreedores y otras cuentas a pagar		83.206	31.988
Otros pasivos corrientes		(307)	(19.270)
Otros activos y pasivos no corrientes		(241)	(108)
Otros flujos de efectivo de las actividades de explotación		**(240.880)**	**(63.136)**
Pagos de intereses		(76.641)	(79.904)
Cobros de intereses		1.078	7.858
(Pagos)/cobros por impuesto de beneficios	22.2	(165.317)	8.931
Otros pagos / (cobros)		-	(21)
FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE INVERSIÓN (II)		**(555.671)**	**(649.362)**
Pagos por inversiones		**(561.112)**	**(654.532)**
Empresas del grupo y asociadas		(3.000)	-
Inmovilizado intangible		(48.449)	(46.203)
Inmovilizado material		(506.970)	(605.801)
Inversiones inmobiliarias		(430)	(1.565)
Otros activos financieros		(2.263)	(963)
Cobros por desinversiones		**5.441**	**5.170**
Otros activos financieros		5.441	5.170
FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE FINANCIACIÓN (III)		**(1.088.246)**	**638.996**
Cobros y pagos por instrumentos de patrimonio		**4.877**	**192**
Subvenciones, donaciones y legados recibidos	19.4	4.877	192
Cobros y pagos por instrumentos de pasivo financiero		**(1.093.123)**	**638.804**
Emisión:			
- Deudas con entidades de crédito	15.2	184.370	1.200.000
- Otras		85.740	104.490
Devolución y amortización de:			
- Obligaciones y valores similares	15.3	-	(55.000)
- Deudas con entidades de crédito	15.2	(730.000)	-
- Deudas con empresas del grupo y asociadas	15.1	(535.836)	(546.349)
-Otras deudas		(97.397)	(64.337)
AUMENTO/DISMINUCIÓN NETA DEL EFECTIVO O EQUIVALENTES		**52.335**	**241.804**
EFECTIVO Y OTROS ACTIVOS LÍQUIDOS EQUIVALENTES AL COMIENZO DEL PERIODO		**1.383.069**	**1.141.265**
EFECTIVO Y OTROS ACTIVOS LÍQUIDOS EQUIVALENTES AL FINAL DEL PERIODO		**1.435.404**	**1.383.069**

(*) Cifras reexpresadas (nota 2.8)

ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO

CORRESPONDIENTE AL EJERCICIO TERMINADO EL 31 DE DICIEMBRE DE 2022

(Expresado en miles de euros)

1. Actividad

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

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

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

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

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

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

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

Adicionalmente, en la citada Ley 18/2014 se establece la integridad de la red de aeropuertos en cuanto que su pervivencia asegura la movilidad de los ciudadanos y la cohesión económica, social y territorial, en términos de accesibilidad, suficiencia, idoneidad, sostenibilidad y continuidad. Se establece el marco al que quedan sujetos los servicios aeroportuarios básicos y las características y condiciones que dicha red debe ostentar para garantizar los objetivos de interés general. Así, se prohíbe el cierre o la enajenación, total o parcial, de cualquiera de las instalaciones o infraestructuras aeroportuarias necesarias para mantener la prestación de servicios aeroportuarios, salvo autorización del Consejo de Ministros o del Ministerio de Fomento, que solo podrá concederse si no afecta a los objetivos de interés general que debe garantizar dicha red y siempre que no comprometa su sostenibilidad; la ausencia de dicha autorización se anuda a la sanción de nulidad de pleno derecho, todo ello como garantía del mantenimiento íntegro de la red aeroportuaria estatal; se definen las tarifas aeroportuarias y sus elementos esenciales, los servicios aeroportuarios básicos y el marco para determinar los estándares mínimos de calidad, capacidad y condiciones de prestación de los servicios e inversiones requeridas para su cumplimiento, así como las condiciones para la recuperación de los costes derivados de la provisión de estos servicios aeroportuarios básicos (ver Nota 4.16).

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

La inscripción en el Registro Mercantil de la constitución de la Sociedad se realizó a partir del Acuerdo del Consejo de Administración de fecha 23 de mayo de 2011 de la entidad pública empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea", en el que se aprobó la aportación a la Sociedad de la actividad (totalidad de bienes, derechos, deudas y obligaciones afectos al desarrollo de las actividades aeroportuarias, comerciales y a otros servicios estatales vinculados a la gestión aeroportuaria, incluidos los servicios de tránsito aéreo de aeródromo (en adelante, la "Actividad"), y su valoración.

La valoración de la actividad aportada se aprueba en dicho Consejo de acuerdo con el informe de valoración realizado, que resulta en un importe de 2.600.807.000 euros. Dicha valoración se realizó tomando como referencia el valor neto patrimonial al 31 de mayo de 2011 de la rama de actividad aportada conforme a las normas contables en vigor y en concreto el Plan General de Contabilidad aprobado por el Real Decreto 1514/2007 de 16 de noviembre, modificado posteriormente por el Real Decreto 1159/2010 de 17 de septiembre, y cumplió con las exigencias del artículo 114 de la LPAP.

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

Por lo anterior, todos los activos y pasivos incorporados en la aportación no dineraria lo fueron a su valor neto contable, excepto los activos correspondientes a las inversiones en el patrimonio de empresas del grupo, multigrupo y asociadas, que se incorporaron a su valor del consolidado del Grupo Aena al 8 de junio de 2011, fecha efectiva de la operación. Así mismo, de acuerdo con la norma de valoración 4.1 y 4.2, los activos correspondientes al inmovilizado se mostraron por su valor neto contable en el momento de la operación, tal y como se desglosa en las notas de inmovilizado intangible e inmovilizado material.

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

- Aeropuertos de uso propio: La Coruña, Alicante, Almería, Asturias, Barcelona, Bilbao, Burgos, Córdoba, El Hierro, Fuerteventura, Girona, Granada, Huesca Pirineos, Ibiza, Jerez de la Frontera, La Gomera, La Palma, Logroño, Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Melilla, Menorca, Palma de Mallorca-Son Bonet, Pamplona, Reus, Sabadell, San Sebastián, Santander, Sevilla, Tenerife Sur, Valencia, Vigo y Vitoria.
- Parte civil de los aeropuertos de uso conjunto con el Ministerio de Defensa: Gran Canaria-Gando, Lanzarote, Tenerife Norte, Madrid-Cuatro Vientos, Málaga, Palma de Mallorca-Son Sant Joan, Santiago y Zaragoza.
- Bases aéreas y aeródromos militares abiertos al uso civil: Talavera La Real (Badajoz), Matacán (Salamanca), San Javier (Murcia), Villanubla (Valladolid), Los Llanos (Albacete), y Aeródromo Militar de León.
- Helipuertos: Helipuerto de Ceuta y de Algeciras.

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

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

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

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

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

La Sociedad es cabecera de un grupo de sociedades dependientes y, de acuerdo con la legislación vigente, está obligada a formular separadamente cuentas consolidadas. Las cuentas anuales consolidadas del Grupo Aena ("Grupo"), del ejercicio 2021 fueron formuladas por el Consejo de Administración el día 22 de febrero de 2022 y se encuentran depositadas en el Registro Mercantil de Madrid. Dichas cuentas anuales consolidadas del Grupo se han preparado de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera adoptadas por la Unión Europea (NIIF-UE, en adelante las "NIIF") y las interpretaciones CINIIF en vigor al 31 de diciembre de 2021, así como con la legislación mercantil aplicable a las entidades que preparan información financiera conforme a las NIIF.

Las Cuentas Anuales de Aena del ejercicio 2021, elaboradas bajo el marco de información financiera detallado en la Nota 2.2, fueron aprobadas por la Junta General de Accionistas de Aena, S.M.E., S.A, celebrada el 31 de marzo de 2022. Dichas Cuentas Anuales difieren de la información del ejercicio 2021 que se presenta a efectos comparativos en las presentes Cuentas Anuales del ejercicio 2022 por lo mencionado en la Nota 2.8 "Cambios de criterios contables".

2. Bases de presentación

2.1 Moneda funcional y moneda de presentación

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

2.2 Marco normativo de información financiera aplicable a la Sociedad

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

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

2.3 Imagen fiel

Las cuentas anuales adjuntas han sido obtenidas de los registros contables de la Sociedad y se presentan de acuerdo con el marco normativo de información financiera que le resulta de aplicación y, en particular, con los principios y criterios contables en él contenidos, de forma que muestran la imagen fiel del patrimonio, de la situación financiera, de los resultados y de los flujos de efectivo de la Sociedad habidos durante el ejercicio. Estas cuentas anuales, que han sido formuladas por el Consejo de Administración de fecha 27 de febrero de 2023, se someterán a la aprobación de la Junta General de Accionistas, estimándose que serán aprobadas sin modificación alguna.

2.4 Principios contables aplicados

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

2.5 Aspectos críticos de la valoración y estimación de la incertidumbre

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

- La evaluación de posibles pérdidas por deterioro de determinados activos (Nota 4.1).
- Reconocimiento de ingresos (Nota 4.16), tanto aeronáuticos como comerciales.
- La vida útil de los activos materiales, intangibles e inversiones inmobiliarias (Notas 4.1, 4.2 y 4.3).
- Determinación del impuesto corriente y diferido (Nota 22).
- Recuperabilidad del activo por impuesto diferido (Nota 22).
- Evaluación de litigios, provisiones, compromisos, activos y pasivos contingentes al cierre (Notas 4.10 y 4.11).
- El valor de mercado de determinados instrumentos financieros (Nota 4.6).
- Evaluación del riesgo climático (Nota 5.3).

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

No obstante, a la fecha de preparación de las presentes cuentas anuales no se esperan cambios relevantes en las estimaciones a corto plazo, por lo que no existen perspectivas de ajuste significativo a los valores en los activos y pasivos reconocidos a 31 de diciembre de 2022.

2.6 Comparación de la información

En cumplimiento con la normativa vigente, se presentan a efectos comparativos, además de las cifras del ejercicio terminado a 31 de diciembre de 2022, las correspondientes al ejercicio terminado a 31 de diciembre de 2021. Durante el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2022, se ha producido un cambio significativo en criterios contables respecto a los criterios aplicados en el ejercicio 2021 (véase nota 2.8).

2.7 Agrupación de partidas

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

2.8 Cambios de criterios contables

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

La crisis sanitaria provocada por la pandemia de la COVID-19 y las medidas adoptadas por los poderes públicos para controlar su expansión provocaron una caída del tráfico aéreo sin precedentes. A estos efectos, cabe destacar que los contratos sujetos a dichas negociaciones no contenían ninguna cláusula de fuerza mayor, por lo que cualquier modificación

de las rentas se debía considerar una modificación contractual y no una renta contingente cuando se desencadenaba el acontecimiento.

Como consecuencia de ello, desde finales de 2020 y durante 2021 se formalizaron acuerdos con algunos operadores comerciales que, principalmente, supusieron reducciones de las rentas establecidas en los contratos de arrendamiento para esos años. En otros casos en los que no fue posible alcanzar un acuerdo con los operadores comerciales, se interpusieron demandas por parte de algunos de ellos, así como reclamación de cantidad por parte de Aena cuando los operadores comerciales no atendieron el pago de la RMGA. Algunas de las decisiones judiciales asociadas a estos litigios dieron lugar a reducciones obligatorias de las rentas que estaban pactadas en los contratos afectados.

Adicionalmente a estos acuerdos y decisiones judiciales, en octubre de 2021 las RMGA se vieron obligatoriamente reducidas como consecuencia de la entrada en vigor, con fecha 3 de octubre de 2021, de la Disposición Final 7ª de la Ley 13/2021, de 1 de octubre (en adelante, DF7), por la que se modificaba la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres. De acuerdo con la mencionada Ley, hasta que se recuperase el tráfico del ejercicio 2019, las RMGA se reducían convirtiéndose en variables en función del porcentaje de tráfico con respecto al del ejercicio 2019.

Como se ha indicado previamente, las demandas en curso de los contratos no entran dentro del alcance del deterioro de valor de la NRV 9ª Instrumentos financieros, en la medida que las condonaciones de rentas no están relacionadas con la insolvencia del deudor, sino de la NRV 8ª Arrendamientos, por lo que la modificación contractual derivada de acontecimientos exógenos sobrevenidos sólo se debe reconocer a la fecha de modificación, es decir, cuando se llega a un acuerdo entre las partes.

La Ley indicada entraba de forma directa a regular los derechos y obligaciones entre las partes, dado que afectaba de forma directa a los contratos vigentes. En consecuencia, la entrada en vigor de la Ley, así como las fechas en las que se han producido los acuerdos con los arrendatarios, en su caso, ha sido considerado fecha de modificación a todos los efectos.

En este sentido, al formular sus cuentas anuales individuales del ejercicio 2021, Aena tuvo en cuenta la Consulta 1 del BOICAC número 125/2021, de 19 de febrero, por la que, en el contexto excepcional producido por la COVID-19, el Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas dejaba abiertas dos opciones para calificar las condonaciones de rentas a efectos contables que, a su vez, implicaban tratamientos contables diferentes:

- Calificar el descuento como un incentivo al arrendamiento, circunstancia que llevaría a diferir el descuento en el periodo remanente del contrato o,
- Considerar que las circunstancias que desencadenaron esta situación están relacionadas con la situación actual y no con ejercicios futuros, tratándolo de manera análoga a una renta contingente y, en consecuencia, imputando íntegramente el descuento a resultados en el ejercicio en el que se hubiera formalizado el acuerdo.

Para determinar la política contable a aplicar en sus cuentas anuales individuales del ejercicio 2021, Aena optó por la primera de ellas, con el objetivo de mantener una visión patrimonial similar a la contenida en las cuentas anuales consolidadas y en aras del principio de armonización del marco contable español y las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF-UE). Es importante considerar que Aena representa más del 90% de los ingresos y resultados consolidados del Grupo, por lo que Sociedad y Grupo representan realidades económicas casi equivalentes, y lo más razonable es mostrarse de esta forma frente a terceros.

Sin embargo, con posterioridad a la formulación de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2021 y tal y como se describe en dichas cuentas anuales consolidadas, el Comité de Interpretaciones de las NIIF (CINIIF) emitió una decisión de agenda en la que descartaba que se pudiera aplicar el tratamiento contable de incentivos a este tipo de condonaciones de rentas y que, una vez contabilizada una cuenta a cobrar, ésta se encuentra dentro del alcance de la NIIF 9 Instrumentos financieros, por lo que al determinar la pérdida de crédito esperada se debe considerar el impacto de las reducciones de rentas previstas y, una vez acordada la modificación, ésta se debe contabilizar igualmente dentro del alcance de la NIIF 9 como una baja de activos financieros, y no de la NIIF 16 Arrendamientos. Este hecho ha supuesto contabilizar un cambio de política en las cuentas anuales consolidadas bajo NIIF, reconociendo la baja de las cuentas a cobrar a la fecha de formalización de la modificación contractual. Como consecuencia de ello, la diferencia fundamental se deriva de que el CINIIF ha considerado que al estimar la pérdida de crédito estimada se deben considerar modificaciones contractuales que puedan implicar una reducción de rentas, aunque éstas no se encuentren vinculadas a la insolvencia del deudor. En PGC, en consonancia con la consulta del ICAC, al no haberse adoptado el modelo de la pérdida de crédito esperada en activos financieros, el criterio no es de aplicación. A mayor abundamiento, en el PGC tampoco se consideran los impactos de las modificaciones contractuales en la estimación de las pérdidas de crédito incurridas, salvo que estén vinculados con la insolvencia del deudor.

Según lo dispuesto en la NRV 22ª Cambios en criterios contables, errores y estimaciones contables del PGC, los cambios en los criterios contables deben tener carácter excepcional y estar sustentados en una modificación en las circunstancias que

exija el cambio de criterio para conseguir un mejor reflejo de la imagen fiel del patrimonio, la situación financiera y los resultados de la empresa, que deben suministrar las cuentas anuales.

Conforme al principio de uniformidad previsto en el Marco Conceptual de la Contabilidad, adoptado un criterio contable dentro de las alternativas que en su caso se permitan, el mismo debe mantenerse en el tiempo y aplicarse de manera uniforme para transacciones, otros eventos y condiciones que sean similares, en tanto no se alteren los supuestos que motivaron su elección. De alterarse estos supuestos puede modificarse el criterio adoptado en su día; en tal caso estas circunstancias se harán constar en la memoria, indicando la incidencia cuantitativa y cualitativa de la variación sobre las cuentas anuales.

El cambio sólo puede realizarse con el objetivo de conseguir una información más relevante y fiable y teniendo en cuenta que la finalidad de las cuentas anuales es reflejar la imagen fiel del patrimonio, de la situación financiera y de los resultados de la empresa.

A estos efectos, la Dirección de Aena han considerado que pese a que el tratamiento contable aplicado el año anterior sigue siendo correcto y que la evolución del tráfico permite justificar la imputación lineal del incentivo durante la vida residual de los contratos, en la medida en que el PGC permite la opción de aplicar un criterio contable que conlleva un impacto similar, aunque no equivalente, a las NIIF, debe prevalecer el principio de armonización contable para reflejar una situación financiera y patrimonial equivalente en las cuentas anuales individuales y consolidadas, en la medida de lo posible.

Como consecuencia de ello, la Dirección han optado por modificar la política contable relacionada con las reducciones de rentas, aplicando la segunda de las opciones admisibles en la consulta, es decir, tratándolas como una renta contingente negativa formando parte del resultado de explotación. Aunque este tratamiento contable no es equivalente a las NIIF-UE, sí permite presentar una situación financiera y patrimonial alineada con las cuentas anuales consolidadas.

Este cambio de criterio contable se ha aplicado de forma retroactiva y su efecto se ha calculado desde el ejercicio más antiguo para el que se dispone de información. El importe del impacto de la aplicación de la nueva política contable ha supuesto el aumento de las pérdidas del ejercicio 2021 por importe de 438,2 millones de euros y de las pérdidas del ejercicio 2020 por importe de 36,1 millones de euros, una vez considerado el correspondiente efecto fiscal, lo que supone una minoración en el patrimonio neto de la Sociedad a 31 de diciembre de 2021 por importe de 474,3 millones de euros.

Asimismo, en relación con el efecto fiscal del mencionado cambio de criterio contable, por aplicación de lo establecido en el artículo 11 de la Ley del Impuesto sobre Sociedades se considera adecuado imputar fiscalmente el menor ingreso contable correspondiente a los ejercicios 2020 y 2021 a dichos ejercicios mediante la rectificación de las declaraciones correspondientes a dichos años al objeto de que se reconozca en cada uno de ellos los gastos correspondientes. En consecuencia, se ha registrado un activo por impuesto diferido correspondiente a los créditos fiscales generados por importe de 158 millones de euros.

Las correcciones realizadas en las cifras comparativas de cada una de las partidas afectadas de los documentos que integran las cuentas anuales son las siguientes:

- **Balance**

ACTIVO	31/12/2021	Ajuste	31/12/2021 REEXPRESADO
ACTIVO NO CORRIENTE			
Activos por impuesto diferido	**150.169**	**158.103**	**308.272**
Periodificaciones a largo plazo	**314.553**	**(314.553)**	**-**
TOTAL ACTIVO NO CORRIENTE	**13.560.841**	**(156.450)**	**13.404.391**
ACTIVO CORRIENTE			
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	**587.881**	**(2.942)**	**584.939**
Clientes por ventas y prestaciones de servicios	544.489	(2.942)	541.547
Periodificaciones a corto plazo	**320.496**	**(314.916)**	**5.580**
TOTAL ACTIVO CORRIENTE	**2.300.670**	**(317.858)**	**1.982.812**
TOTAL ACTIVO	**15.861.511**	**(474.308)**	**15.387.203**

PATRIMONIO NETO Y PASIVO	31/12/2021	Ajuste	31/12/2021 REEXPRESADO
PATRIMONIO NETO			
Fondos propios	**6.351.608**	**-474.308**	**5.877.300**
Resultados negativos de ejercicios anteriores	(5.290)	(36.147)	(41.437)
Resultado del ejercicio	(19.972)	(438.161)	(458.133)
TOTAL PATRIMONIO NETO	**6.615.475**	**(474.308)**	**6.141.167**
TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	**15.861.511**	**-474.308**	**15.387.203**

- **Cuenta de Pérdidas y Ganancias**

	31/12/2021	Ajuste	31/12/2021 REEXPRESADO
Importe neto de la cifra de negocios	**2.134.973**	**(584.215)**	**1.550.758**
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN	**(8.056)**	**(584.215)**	**(592.271)**
RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS	**(70.856)**	**(584.215)**	**(655.071)**
Impuesto sobre beneficios	**50.884**	**146.054**	**196.938**
RESULTADO DEL EJERCICIO PROCEDENTE DE OPERACIONES CONTINUADAS	**(19.972)**	**(438.161)**	**(458.133)**
RESULTADO DEL EJERCICIO	**(19.972)**	**(438.161)**	**(458.133)**

- **Estado de ingresos y gastos reconocidos**

	2021	Ajuste	2021 REEXPRESADO
Resultado de la cuenta de pérdidas y ganancias	**(19.972)**	**(438.161)**	**(458.133)**
TOTAL DE INGRESOS Y GASTOS RECONOCIDOS	**(5.216)**	**(438.161)**	**(443.377)**

- Estado de Flujos de Efectivo

	2021	Ajuste	2021 REEXPRESADO
FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE EXPLOTACIÓN (I)	**252.170**	**-**	**252.170**
Resultado del ejercicio antes de impuestos	**(70.856)**	**(584.215)**	**(655.071)**
Ajustes del resultado	**853.073**	**590.271**	**1.443.344**
Linealización de incentivos comerciales	109.466	(109.466)	-
Descuentos comerciales formalizados en el ejercicio	-	699.737	699.737
Cambios en el capital corriente	**(466.911)**	**(6.056)**	**(472.967)**
Deudores y otras cuentas a cobrar	(469.038)	(6.056)	(475.094)

3. Distribución/Aplicación del resultado

La distribución de beneficios del ejercicio 2022 propuesta por el Consejo de Administración a la Junta General de Accionistas, es la siguiente:

	Miles de Euros
Base de reparto:	
Beneficio del ejercicio	864.861
	864.861
Distribución:	
A dividendos	712.500
A Resultados negativos de ejercicios anteriores	152.361
	864.861

El Consejo de Administración de AENA S.M.E., S.A., en su reunión del pasado 22 de febrero de 2022, acordó la siguiente aplicación de resultados del ejercicio 2021:

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

Las Cuentas Anuales de Aena del ejercicio 2021 fueron aprobadas por la Junta General de Accionistas de Aena, S.M.E., S.A, celebrada el 31 de marzo de 2022 y conforme a las mismas, en el ejercicio 2021 se registraron unas pérdidas por importe de 19.972 miles de euros. Dichas Cuentas Anuales difieren de la información del ejercicio 2021 que se presenta a efectos comparativos de las Cuentas Anuales del ejercicio 2022 como consecuencia del cambio de política contable mencionado en la Nota 2.8 “Cambios de criterios contables”. Conforme a los nuevos criterios contables aplicados, la cifra de las pérdidas del ejercicio 2021 reexpresadas asciende a (458.133) miles de euros.

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

4.Normas de registro y valoración

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

4.1 Inmovilizado intangible

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

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

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

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

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

4.1.1 Acuerdo de concesión, activo regulado

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

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

- *Inmovilizado intangible*: en aquellos casos en que se recibe el derecho a cargar un precio a los usuarios por el uso del servicio público, y éste no es incondicional sino que depende de que los usuarios efectivamente usen el servicio, la contraprestación del servicio de construcción o mejora se registra como un activo intangible dentro de la partida de "Acuerdo de concesión, activo regulado" en el epígrafe "Inmovilizado intangible" en aplicación del modelo del activo intangible, en que el riesgo de demanda es asumido por el concesionario. En el caso de la Sociedad, el inmovilizado intangible incluye la inversión realizada en las instalaciones que la Sociedad ha recibido y que, una vez finalizada la construcción, explota en régimen de concesión administrativa.
- *Activo financiero*: en aquellos casos en que se recibe el derecho incondicional a recibir de la entidad concedente (o por cuenta de éste) efectivo u otro activo financiero, y la entidad concedente tenga poca o ninguna capacidad de evitar el pago, la contraprestación del servicio de construcción o mejora se registra como un activo financiero dentro de la partida "Acuerdo de concesión, derecho de cobro" en aplicación del modelo financiero, en que el concesionario no asume el riesgo de demanda (cobra incluso en ausencia de uso de la infraestructura ya que la Entidad concedente garantiza el pago a la Concesionaria de un importe fijo o determinable o del déficit si lo hubiere)

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

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

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

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

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

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

La Sociedad no tiene activos intangibles de vida útil indefinida.

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

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

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

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

4.1.2 Deterioro de valor de activos intangibles y materiales

El inmovilizado material y los activos intangibles que están sujetos a amortización se someten a revisiones para pérdidas por deterioro siempre que algún suceso o cambio en las circunstancias indique que el importe en libros puede no ser recuperable. Se reconoce una pérdida por deterioro del valor por el importe en libros del activo que excede su importe recuperable. El importe recuperable se determina como el mayor importe entre el valor razonable menos los costes de venta y el valor en uso.

AENA S.M.E., S.A. considera que todos sus activos son generadores de flujos de efectivo. El valor recuperable es calculado para un activo individual, a menos que el activo no genere entradas de efectivo que sean, en buena medida, independientes de las correspondientes a otros activos o grupos de activos. Si este es el caso, el importe recuperable se determina para la Unidad Generadora de Efectivo (UGE) a la que pertenece., A tal efecto, la Sociedad ha distinguido la unidad generadora de efectivo de la red nacional de aeropuertos y cada uno de los activos que forman parte del segmento inmobiliario.

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

Asimismo, en el caso de los activos que forman parte del segmento inmobiliario, el cálculo del importe recuperable es calculado para cada uno de los activos incluidos en el mismo.

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

Tradicionalmente, la Dirección prepara anualmente un plan de negocio abarcando generalmente un espacio temporal de cuatro años, incluido el ejercicio en curso.

Los principales componentes del plan de negocio, que es la base del test de deterioro, son los siguientes:

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

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

- Tipo de descuento a aplicar, entendiendo éste como la media ponderada del coste de capital, siendo las principales variables que influyen en su cálculo el coste de los pasivos y los riesgos específicos de los activos.
- Tasa de crecimiento de los flujos de caja empleada para extrapolar las proyecciones de flujos de efectivo más allá del período cubierto por los presupuestos o previsiones.

Los planes de negocio son preparados en función de las mejores estimaciones disponibles (véase Nota 6.5).

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

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

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

4.2.Inmovilizado material

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4.3 Inversiones inmobiliarias

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

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

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

	Años
Edificios y naves	32-51
Instalaciones técnicas	15

4.4 Existencias

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

4.4.1 Derechos de emisión de gases de efecto invernadero

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

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

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

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

4.5.Arrendamientos

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

4.5.1 Arrendamiento financiero

i. La Sociedad actúa como arrendatario

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

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

ii. La Sociedad actúa como arrendador

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

4.5.2 Arrendamiento operativo

i. La Sociedad actúa como arrendatario

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

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

ii. La Sociedad actúa como arrendador

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

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

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

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

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

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

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

Adicionalmente, las RMGA establecidas en los contratos de arrendamiento comercial formalizados entre Aena y sus operadores comerciales, devengadas entre el 15 de marzo de 2020 (fecha de comienzo del primer estado de alarma en España) y el 3 de octubre, se vieron modificadas como consecuencia de la entrada en vigor, con fecha 3 de octubre de 2021, de la Disposición Final 7º de la Ley 13/2021, de 1 de octubre, por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (en adelante, DF 7ª de la Ley 13/2021) (Nota 4.16 y Nota 5.1.3)

En ejercicio de la opción de política contable indicada en la mencionada consulta del ICAC, durante 2022 la Sociedad ha procedido a un cambio voluntario de política contable conforme a lo indicado en la Nota 2.8, optando por considerar , las reducciones de rentas de los contratos de arrendamiento consecuencia de modificaciones contractuales derivadas de la pandemia de manera análoga a una renta contingente y, en consecuencia, imputando dichos descuentos a resultados en el ejercicio en el que se formalizó el acuerdo, en lugar de diferirlos durante la vida remanente de cada contrato novado, criterio por el que se optó en un primer momento (Nota 5.1.3).

4.6 Instrumentos financieros

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

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

4.6.1 Activos financieros

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

Activos financieros a coste amortizado

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

Con carácter general, se incluyen en esta categoría:

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

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

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

Deterioro

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

Para determinar las pérdidas por deterioro de los activos financieros, la Sociedad evalúa las posibles pérdidas tanto de los activos individuales, como de los grupos de activos con características de riesgo similares.

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

La Sociedad considera como activos deteriorados (activos dudosos) aquellos instrumentos de deuda para los que existen evidencias objetivas de deterioro, que hacen referencia fundamentalmente a la existencia de impagados, incumplimientos,

refinanciaciones y a la existencia de datos que evidencien la posibilidad de no recuperar la totalidad de los flujos futuros pactados o que se produzca un retraso en su cobro.

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

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

Baja

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

Activos financieros a coste:

Se incluyen en esta categoría las siguientes inversiones:

- Instrumentos de patrimonio de empresas del grupo, multigrupo y asociadas.
- Préstamos participativos con intereses de carácter contingente.

Inversiones en el patrimonio de empresas del grupo, asociadas y multigrupo:

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

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

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

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

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

La corrección valorativa por deterioro de valor de la inversión se limita al valor de la misma, excepto en aquellos casos en los que se hubieran asumido por parte de la Sociedad obligaciones contractuales, legales o implícitas, o bien haya efectuado pagos en nombre de las sociedades. En este último caso, se reconoce una provisión de acuerdo con los criterios expuestos en el apartado 4.10. (provisiones).

Préstamos participativos:

Se considerarán préstamos participativos aquellos préstamos concedidos por la Sociedad que tengan las siguientes características:

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

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

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

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

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

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

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

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

4.6.2 Pasivos financieros

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

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

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

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

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

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

4.6.3 Instrumentos derivados

La Sociedad utiliza instrumentos financieros derivados con el fin de mitigar los riesgos derivados principalmente de las variaciones de los tipos de interés asociados a su financiación. Adicionalmente, a finales de 2022, la Sociedad ha contratado permutas sobre la electricidad española cotizada en el Mercado Ibérico de la Energía Eléctrica (MIBEL) con objeto de cubrir las presiones inflacionistas que se han venido produciendo en el precio de la electricidad.

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

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

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

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

4.6.4 Confirming

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

Asimismo, en el caso de producirse deudas mantenidas con las entidades financieras como consecuencia de la cesión de los pasivos comerciales se reconocen en la partida de deudas comerciales anticipadas en el balance. En aquellos casos en los que tiene lugar el aplazamiento del plazo de pago de las deudas inicialmente mantenidas con los acreedores comerciales se produce la cancelación de las mismas en el plazo de vencimiento original y se reconoce un pasivo financiero en la partida “Deuda financiera” del balance. A 31 de diciembre de 2022 y 2021 no existen deudas con las entidades financieras intermediarias como consecuencia de las operaciones de confirming realizadas sobre pasivos comerciales ni se ha producido el aplazamiento de deudas mantenidas en un inicio con acreedores comerciales.

4.7 Efectivo y otros activos líquidos equivalentes

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

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

4.8 Patrimonio neto

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

4.9 Subvenciones, donaciones y legados recibidos

Las subvenciones, donaciones y legados de capital no reintegrables se contabilizan como tales cuando existe un acuerdo individualizado de concesión de la subvención, se hayan cumplido las condiciones establecidas para su concesión y no existan dudas razonables sobre su recepción. La Sociedad aplica la Orden EHA/733/2010, de 25 de marzo, por la que se aprueban aspectos contables de empresas públicas que operan en determinadas circunstancias. En el caso de subvenciones concedidas para la construcción de un activo cuya ejecución no se haya completado, la subvención se califica como no reintegrable en proporción a la obra ejecutada siempre que no existan dudas razonables de que concluirá la construcción según las condiciones establecidas en el acuerdo de concesión. Con carácter general, se valoran por el valor razonable del importe o del bien concedido y se contabilizan en el patrimonio neto, deducido el efecto fiscal, imputándose a resultados en proporción a la depreciación experimentada por los activos financiados por dichas subvenciones, salvo que se trate de activos no depreciables, en cuyo caso se imputan a resultados del ejercicio en que se produzca la enajenación o la corrección valorativa de los mismos. Las subvenciones oficiales concedidas para compensar costes se reconocen como ingresos sobre una base sistemática, a lo largo de los períodos en los que se extiendan los costes que pretenden equilibrar.

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

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

Tal y como se indica en la nota 4.4, los derechos de emisión de gases de efecto invernadero recibidos de forma gratuita se registran inicialmente como un activo y una subvención dentro del Patrimonio Neto, por el valor de mercado al inicio del ejercicio en que se activan, y se imputan a la cuenta de resultados en la medida en que se consumen tales derechos.

4.10 Provisiones y contingencias

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

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

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

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

4.11 Provisiones para compromisos laborales adquiridos

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

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

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

4.11.1 Premios de permanencia

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

Año	2022	2021
Tipo de interés técnico:	3,74%	0,50%
Crecimiento salarial a largo plazo:	2%	0,90% para 2021 y 2% siguientes
Rentabilidad Fondo Aportación Definida:	-	-
Tabla de mortalidad:	PER2020_Col_1er.orden	PER2020_Col_1er.orden
Sistema financiero utilizado:	Capitalización Individual	Capitalización Individual
Método de devengo:	Unidad de crédito proyectada	Unidad de crédito proyectada
Edad de jubilación:	65 años	65 años
Tablas de invalidez	OM 1977	OM 1977

4.11.2 Premio de Jubilación Anticipada

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

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

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

Año	2022	2021
Tipo de interés técnico:	3,74%	0,50%
Crecimiento salarial a largo plazo:	2% siguientes	0,90% en 2021 y 2% siguientes
Rentabilidad Fondo Aportación Definida:	-	-
Tabla de mortalidad:	PER2020_Col_1er.orden	PER2020_Col_1er.orden
Sistema financiero utilizado:	Capitalización Individual	Capitalización Individual
Método de devengo:	Unidad de crédito proyectada	Unidad de crédito proyectada
Edad de jubilación:	63 años	63 años

Se observa que el tipo de descuento utilizado en la valoración a 31 de diciembre de 2022 ha sido del 3,74 %, tipo que resulta superior a los utilizados en la valoración correspondiente al ejercicio 2021, que fueron del 0,5% para los premios de permanencia y para los de jubilación anticipada.

Este mayor tipo de descuento se debe a las subidas previstas en los tipos de interés. El tipo del 3,74 % utilizado en la valoración es el que se deriva de la curva de deuda corporativa de máxima calidad crediticia (AA) para el plazo de 10 años, siendo la duración financiera de los compromisos objeto de valoración de 13,4 años (2021: 10,82 años).

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

4.12 Indemnizaciones por despidos

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

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

4.13 Retribución variable

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

4.14 Impuesto sobre beneficios

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4.15 Transacciones en moneda extranjera

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

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

4.16 Ingresos y gastos

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

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

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

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

Etapa 3: Determinar el precio de la transacción.

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

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

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

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

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

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

4.16.1 Servicios Aeronáuticos (prestaciones públicas patrimoniales)

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

En este sentido, los servicios se prestan a las compañías aéreas en función de la petición correspondiente con arreglo a los precios regulados publicados, en lugar de a través de contratos individuales de cantidad fija. Dependiendo del servicio prestado, el precio de la transacción se calcula sobre la base de un precio fijo por aterrizaje, aparcamiento, por pasajero y por peso. Cuando procede, se firman acuerdos de incentivos por separado con cada compañía aérea. Estos cargos se reconocen en el momento en que se presta y cumple el servicio.

La ley 18/2014 de 15 de octubre establece el marco Jurídico aplicable a la red de aeropuertos de Aena. En materia de tarifas el marco regulatorio de define en los artículos 32 a 40 de la citada Ley 18/2014, y ha ido evolucionando en los últimos años en sintonía con la normativa europea, adaptando los cambios introducidos a la Directiva 2009/12/CE sobre tasas aeroportuarias.

Conforme a dicha ley son tarifas aeronáuticas, y están por tanto sujetas a regulación, las contraprestaciones que tiene derecho a percibir Aena, S.A. por los servicios aeronáuticos básicos, siendo éstos los correspondientes a las prestaciones patrimoniales públicas que se detallan a continuación:

- Utilización de las pistas de los aeropuertos civiles y de utilización conjunta y de las bases aéreas abiertas al tráfico civil por las aeronaves y la prestación de los servicios precisos para dicha utilización, distintos de la asistencia en tierra a las aeronaves, pasajeros y mercancías.
- Servicios de tránsito aéreo de aeródromo que facilite el gestor aeroportuario, sin perjuicio de que tales servicios se presten a través de los proveedores de servicios de tránsito aéreo debidamente certificados que hubieren sido contratados por aquel y designados al efecto por el Ministerio de Fomento.
- Servicios de meteorología que facilite el gestor aeroportuario, sin perjuicio de que tales servicios se presten a través de los proveedores de servicios de meteorología debidamente certificados y, además, designados al efecto por el Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino.
- Servicios de inspección y control de pasajeros y equipajes en los recintos aeroportuarios, así como los medios, instalaciones y equipamientos necesarios, para la prestación de los servicios de control y vigilancia en las áreas de movimiento de aeronaves, zonas de libre acceso, zonas de acceso controlado y zonas restringidas de seguridad en todo el recinto aeroportuario ligados a las prestaciones patrimoniales de carácter público.
- Puesta a disposición a los pasajeros de las instalaciones aeroportuarias no accesibles a los visitantes, en terminales, plataformas y pistas necesarias para poder hacer efectivo su contrato de transporte aéreo.
- Servicios que permiten la movilidad general de los pasajeros y la asistencia necesaria a las personas con movilidad reducida (PMRs) para permitirles desplazarse desde un punto de llegada al aeropuerto hasta la aeronave, o desde ésta a un punto de salida, incluyendo el embarque y desembarque.
- Utilización de las zonas de estacionamiento de aeronaves habilitadas al efecto en los aeropuertos.
- Utilización de las instalaciones aeroportuarias para facilitar el servicio de embarque y desembarque de pasajeros a las compañías aéreas a través de pasarelas telescópicas o la simple utilización de una posición de plataforma que impida la utilización de la correspondiente pasarela a otros usuarios.
- Utilización del recinto aeroportuario para el transporte y suministro de combustibles y lubricantes, cualquiera que sea el modo de transporte o suministro.
- Utilización del recinto aeroportuario para la prestación de servicios de asistencia en tierra que no se encuentre gravado por otra contraprestación específica.

Por otra parte y conforme a lo establecido en el apartado 2 de la Disposición adicional primera de Ley 2/2021, de 29 de marzo, Aena tendrá derecho a recuperar los costes en los que incurra como consecuencia de la colaboración con las autoridades sanitarias y de las restantes medidas operativas de seguridad e higiene que deban adoptar como consecuencia de la pandemia COVID-19. Los costes Covid se recuperarán en el marco del DORA y serán analizados y supervisados por la

CNMC durante el proceso de consulta. Si estos costes no pudieran recuperarse en el marco del DORA 2017-2021, con el objetivo de minimizar el impacto de su aplicación sobre el sector podrán ser recuperados, debidamente capitalizados, en cualquiera de los siguientes DORAs.

En relación con los ingresos a percibir por Aena, la ley establece un techo a los ingresos por pasajero, el Ingreso Máximo Anual por Pasajero (IMAP). Dicho techo debe permitir la recuperación de los costes eficientes del operador, incluyendo el coste de capital.

El IMAP se ajustará anualmente en función de las penalizaciones/bonificaciones por cumplimiento de determinados niveles de calidad de servicio y en relación a la programación anual de inversiones, estableciéndose así el Ingreso Máximo anual por Pasajero Ajustado (IMAAJ)

Adicionalmente a lo anterior, la Ley 18/2014 establece que el Documento de Regulación Aeroportuaria (en adelante, DORA) es el instrumento que debe determinar las condiciones de regulación quinquenal del conjunto de la red de aeropuertos de Aena.

El DORA fija la variación del IMAP por periodos quinquenales, estableciendo un valor inicial, $IMAP_0$, y un porcentaje de variación anual, X, igual para todos los años del quinquenio, que se aplicará al IMAP del año anterior en cada año del período regulatorio.

A este porcentaje de variación anual se le añade posteriormente, un porcentaje de incremento o decremento de precios de inputs fuera del control del operador (índice P), que no se avanza en el DORA, sino que se establece en el año anterior al de aplicación de cada IMAP.

El 10 de abril de 2019 fue publicado el Real Decreto 162/2020 de 22 de marzo, que desarrolla el mecanismo de cálculo de este índice mediante una fórmula que depende de unos índices específicos aplicables para la revisión de los costes del gestor aeroportuario, así como el procedimiento para la determinación de su valor anual. La Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) es el organismo encargado de aprobar el valor del índice P de acuerdo con la normativa vigente.

El Consejo de Ministros aprobó el 28 de septiembre de 2021 el DORA para el período 2022-26 (DORA II). El valor del IMAP inicial para el período 2022-2026 fijado en el mismo es de 9,89 euros, que es el valor de los ingresos regulados requeridos por pasajero establecido para el año 2021, conforme a la Resolución de la CNMC de 11 de febrero de 2021, y se establece una congelación en las tarifas aeroportuarias de Aena durante los próximos cinco años (valor de la X o variación anual 0%).

La determinación y establecimiento de las tarifas aeroportuarias se realizará en base al siguiente esquema:

- Establecimiento del IMAP que permita la recuperación de costes de los servicios aeroportuarios básicos del quinquenio, con aplicación del índice P calculado anualmente.
- Cálculo del IMAAJ: la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) supervisa el cumplimiento anual del DORA, emitiendo informe. Aena calcula el IMAAJ contemplando los incentivos y las penalizaciones por calidad de servicio y retraso en la ejecución de inversiones.
- Cálculo tarifas: Aena propone la tarifa por servicio y aeropuerto en base al IMAAJ
- Consulta: celebración del proceso de consulta a los usuarios y negociación de posibles ajustes.
- Supervisión: supervisión y resolución de recursos por parte de la CNMC.

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

Con fecha 11 de febrero de 2021 la CNMC emitió su Resolución sobre la supervisión de las tarifas aeronáuticas de Aena en el ejercicio 2021, donde ratificó la decisión del Consejo de Administración.

El 21 de diciembre de 2021 el Consejo de Administración de Aena aprobó un IMAAJ para 2022 de 9,95 euros por pasajero, que incluye 0,80€ por pasajero para la recuperación de los costes Covid incurridos por AENA en el periodo 2020 a septiembre de 2021 ambos incluidos, lo que suponía una variación tarifaria de un -3,17% con respecto al IMAAJ de 2021.

El 17 de febrero de 2022, la CNMC emitió su resolución de supervisión de las tarifas aeroportuarias para 2022, declarando conformes y aplicables las tarifas aprobadas por el Consejo de Administración de Aena.

El 24 de noviembre de 2022 la CNMC emitió su Resolución de supervisión de las tarifas aeroportuarias para 2023 estableciendo que debe aplicarse una IMAAJ de 9.95 euros por pasajero lo que supone una variación tarifaria de 0%.

Toda esta normativa regulatoria no ha dado lugar a ningún cambio en la política de reconocimiento de ingresos de la Sociedad, que sigue sujeta a lo explicado al principio de esta Nota. En particular, los ingresos regulados en el período DORA se han reconocido en 2022 de acuerdo al mismo criterio que en anteriores ejercicios, es decir, se ha registrado cuando el servicio es prestado, con base en las tarifas reguladas aprobadas.

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

4.16.2 Servicios comerciales

Dentro de los ingresos aeroportuarios se encuentran los ingresos procedentes de la actividad comercial que incluyen las rentas procedentes de los contratos de arrendamiento o cesión de local de negocio formalizados entre la Sociedad y los distintos operadores privados para la realización de actividades comerciales en los aeropuertos así como los gestionados directamente por Aena (aparcamientos y salas VIP).

Los ingresos por alquileres de espacios comerciales localizados dentro de las infraestructuras aeroportuarias correspondientes a las Rentas Mínimas Garantizadas Anuales (RMGA) se reconocen linealmente, siempre y cuando otro criterio no refleje mejor la sustancia económica de los acuerdos de alquiler estipulados con las contrapartes (ver Nota 4.5). La parte contingente de los ingresos por alquileres relacionada con los niveles variables de ingresos generados por los espacios comerciales, se reconoce como ingreso en el periodo en que se devenga. Como consecuencia de la entrada en vigor de la DF7, a partir del 21 de junio de 2020 las RMGA contractuales quedan automáticamente reducidas en proporción directa al menor volumen de pasajeros en el aeropuerto donde se ubique el local respecto al volumen de pasajeros que existió en ese mismo aeropuerto en 2019. Esta reducción de las rentas resulta de aplicación en todos los años posteriores hasta que el volumen anual de pasajeros del aeropuerto sea igual al que existió en 2019. Por ello, las RMGA de los contratos afectados por la DF7 se registran como un ingreso por pagos variables de arrendamiento hasta que se produzca la recuperación del tráfico.

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

En su condición de arrendador, la Sociedad contabiliza la modificación de un arrendamiento operativo como un nuevo arrendamiento desde la fecha efectiva de la modificación.

4.16.3 Servicios inmobiliarios

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

4.16.4.Otros ingresos

La Sociedad tiene formalizados contratos de prestación de servicios de asistencia técnica con otras empresas del Grupo que incorporan diferentes obligaciones de desempeño. Estas obligaciones de desempeño se finalizan todas de forma anual y la contraprestación, fija o variable, es también anual. El reconocimiento de ingresos se produce de forma íntegra en un mismo ejercicio por lo que no se registra ningún activo o pasivo asociados al contrato En el ejercicio 2021 y 2022 estos ingresos no han sido significativos para la Sociedad.

4.17 Intereses y dividendos

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

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

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

En relación con los dividendos recibidos, cualquier reparto de reservas disponibles se calificará como una operación de «distribución de beneficios» y, en consecuencia, originará el reconocimiento de un ingreso en el socio, siempre y cuando,

desde la fecha de adquisición, la participada o cualquier sociedad del Grupo participada por esta última haya generado beneficios por un importe superior a los fondos propios que se distribuyen. El juicio sobre si se han generado beneficios por la participada se realizará atendiendo exclusivamente a los beneficios contabilizados en la cuenta de pérdidas y ganancias individual desde la fecha de adquisición, salvo que de forma indubitada el reparto con cargo a dichos beneficios deba calificarse como una recuperación de la inversión desde la perspectiva de la entidad que recibe el dividendo.

4.18 Actividades con incidencia en medioambiente

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

En este sentido, las inversiones derivadas de actividades medioambientales se valoran a su coste de adquisición y se activan como mayor coste del inmovilizado en el ejercicio en el que se incurren, siguiendo los criterios descritos en el apartado 4.12 de esta misma nota.

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

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

4.19 Transacciones con partes vinculadas

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

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

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

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

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

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

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

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

4.20 Combinaciones de negocios

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

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

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

4.21 Negocios conjuntos

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

Los negocios conjuntos pueden ser:

- Negocios conjuntos que no se manifiestan a través de la constitución de una empresa ni el establecimiento de una estructura financiera independiente de los partícipes, como son las uniones temporales de empresas y las comunidades de bienes, y entre las que se distinguen:
    - Explotaciones controladas de forma conjunta: actividades que implican el uso de activos y otros recursos propiedad de los partícipes.
    - Activos controlados de forma conjunta: activos que son propiedad o están controlados conjuntamente por los partícipes.
- Negocios conjuntos que se manifiestan a través de la constitución de una persona jurídica independiente o empresas controladas de forma conjunta.

4.21.1 Explotaciones y activos controlados conjuntamente (Nota 7.12)

La Sociedad gestiona activos controlados conjuntamente con el Ministerio de Defensa (nota 1) para la explotación de Bases Aéreas Abiertas al Tráfico Civil (BAATC) a través de un convenio con el Ministerio de Defensa que establece las claves de reparto y los criterios de compensación por la utilización de las BAATC de Villanubla, León, Albacete, Matacán, Talavera y el Aeródromo de Zaragoza de utilización conjunta por aeronaves civiles. Este convenio se fundamenta en la aplicación del Real Decreto 1167/1995, de 7 de julio, sobre el régimen de uso de los aeródromos utilizados conjuntamente por una base aérea y un aeropuerto y de las bases aéreas abiertas al tráfico civil.

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

4.22 Partidas corrientes y no corrientes

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

Del mismo modo, son pasivos corrientes los vinculados al ciclo normal de explotación, los pasivos financieros mantenidos para negociar, con la excepción de los derivados financieros cuyo plazo de liquidación sea superior al año, y, en general,

todas las obligaciones cuyo vencimiento o extinción se producirá en el corto plazo. En caso contrario, se clasifican como no corrientes.

5.Gestión de los riesgos operativos y financieros

5.1 Descripción de los principales riesgos operativos

5.1.1 Riesgos derivados del entorno macroeconómico

Durante 2022 se ha producido una recuperación del tráfico aéreo muy significativa en toda Europa, que parece corroborar la superación de la situación sobrevenida por la pandemia. Concretamente en la Sociedad, 16 de sus aeropuertos han superado el 100% del volumen de pasajeros del ejercicio 2019 (aeropuertos de Santiago-Rosalía de Castro, Asturias, San Sebastián, Vitoria, Zaragoza, Sabadell, Son Bonet, Mahón, Ibiza y Melilla, los aeropuertos canarios de Lanzarote - César Manrique, Fuerteventura, el Hierro y La Gomera y los helipuertos de Ceuta y Algeciras).

El restablecimiento casi total del tráfico de pasajeros a lo largo del 2022, ha hecho que el conjunto de los aeropuertos de la red de Aena haya recuperado el 88,6% de los pasajeros registrados en el mismo periodo de 2019, en niveles ya muy cercanos a los previos a la pandemia.

La recuperación del tráfico de los aeropuertos gestionados por Aena puede verse afectada como consecuencia del entorno macroeconómico actual, resultante de una combinación de los efectos persistentes relacionados con la pandemia, el aumento de las tasas de interés, los riesgos geopolíticos y la incertidumbre global.

Tras casi un año de la invasión rusa de Ucrania, la economía mundial está atravesando un momento completo, a la que se une la mayor inflación registrada en varias décadas y el endurecimiento de las condiciones financieras en la mayoría de las regiones.

Cada vez son más las economías en las que el crecimiento está desacelerándose o está sufriendo una recesión propiamente dicha, especialmente en Europa. Se pronostica que el crecimiento en la zona euro se desacelere de 5,3% en 2021 a 3,5% en 2022, 0,7% en 2023 y 1,6% en 2024, según la última actualización del FMI.

5.1.2 Riesgos derivados la invasión de Ucrania por parte de Rusia

La guerra entre Rusia y Ucrania sigue dejando una marca en la región y en el ámbito internacional. Además de las sanciones financieras y tecnológicas orientadas a ejercer presión sobre Rusia para que cese las hostilidades, la Unión Europea ha implementado bloqueos a las importaciones de petróleo transportado por mar a partir del final de 2022. La reducción de las exportaciones procedentes de Rusia, sobre todo de gas, también ha afectado al comercio de combustibles fósiles, descendiendo el flujo de gas ruso a Europa.

La guerra está teniendo graves repercusiones económicas en Europa, con un alza de los precios energéticos, un debilitamiento de la confianza del consumidor y un dinamismo más lento de las manufacturas como resultado de las persistentes alteraciones de las cadenas de suministros y los crecientes costos de los insumos.

No obstante, el impacto de la guerra en España está teniendo menor repercusión que en el conjunto de Europa debido a diversos factores, como su situación geográfica, o la menor dependencia de las exportaciones de Rusia.

Del mismo modo, en el ámbito del transporte aéreo, el tráfico en España se está comportando significativamente mejor que el del resto de Europa, aparte de por la recuperación del turismo y de la demanda reprimida, por el efecto de España como “destino seguro”. Así, tanto IATA como ACI estiman que la recuperación del tráfico en 2022 en Europa sea del orden del 81%, respecto a los niveles de 2019, mientras que la recuperación de Aena ha sido del 88,6%.

La actual crisis tiene un impacto transversal en la gestión de riesgos de la Sociedad debido, principalmente a los siguientes factores:

- Incremento del precio de la energía: Rusia es uno de los principales suministradores de gas y petróleo para Europa. Las restricciones y sanciones impuestas al comercio con Rusia generan una fuerte presión inflacionista no sólo en los precios de ambas fuentes de energía, sino también en los precios de la electricidad, de los productos y los servicios asociados al uso intensivo de dichas fuentes de energía o dependientes del transporte, así como de otras materias primas. El principal impacto económico para la Sociedad en 2022 se ha producido por el aumento

en los costes de la energía. Por otro lado, el combustible de aviación supone el principal coste operativo de las compañías aéreas, por lo que, en el medio y largo plazo, el incremento de su precio podría incluso afectar a la viabilidad de algunos vuelos.

- Impacto en el tráfico aéreo: disminución del volumen de tráfico con origen/destino los países afectados como consecuencia directa del conflicto y las sanciones impuestas a las aerolíneas, si bien, no se ha producido un impacto operativo relevante en los aeropuertos gestionados por la Sociedad.
- Cadena de suministros: posibilidad de roturas generalizadas en la cadena de suministro con el consecuente impacto en una disminución o cierre temporal de la producción y aumento de los costes de aprovisionamiento o entrega e incluso incumplimiento de compromisos de entrega de productos. Esta situación podría afectar al ritmo de ejecución de las inversiones de la Sociedad al provocar retrasos en la ejecución de obras.
- Reducción del comercio internacional: esta posible disminución de las relaciones comerciales ha implicado la necesidad de modificar el abastecimiento de las materias primas, el destino de algunas exportaciones y hasta las rutas comerciales, debiendo tomar rutas alternativas más largas, lo que, unido a una contracción del consumo, podría impactar en las proyecciones y niveles de crecimiento que la Sociedad estaba manejando.
- Confianza: se observa en Europa una ralentización generalizada de las reservas de viajes y vuelos en las áreas próximas a la zona de conflicto. En el caso de España, se está viendo menos afectada debido a su consideración como “destino seguro” frente a otros competidores turísticos como Turquía o Grecia.
- Impacto económico: impacto en el crecimiento económico a nivel mundial (PIB) y subida generalizada en los precios. Una menor renta disponible de las familias supondrá una contención en gastos no esenciales, como el turismo.
- Ciberseguridad: el conflicto puede traer consigo un incremento de la cantidad y sofisticación de los ciberataques.
- Escalada del conflicto: una escalada del conflicto a otras zonas, fuera de Ucrania, generaría una situación imprevisible de importantes consecuencias.

Hasta la fecha de formulación de las presentes Cuentas Anuales, el impacto más relevante para la Sociedad derivado de la actual crisis macroeconómica y geopolítica, es consecuencia del elevado aumento del coste de la energía eléctrica. Como consecuencia de la evolución al alza de los precios, durante 2022, la red nacional de aeropuertos ha registrado un gasto por este concepto por importe de 266 millones de euros frente a 121 millones de euros registrados en 2021, lo que ha supuesto un aumento de 145 millones de euros. En el ejercicio 2019 el coste de la energía fue de 86 millones de euros por lo que en 2022 respecto a 2019 el incremento de dicho coste ha sido de 180 millones de euros.

Aunque a la fecha de formulación de las presentes Cuentas Anuales no se ha producido ninguna consecuencia significativa para Aena, los Administradores y la Dirección de la Sociedad continúan analizando y monitorizando los potenciales impactos que la situación actual de incertidumbre pudiera tener a futuro.

5.1.3 Riesgos derivados de la pandemia de COVID-19

La actividad de la Sociedad se vio drásticamente afectada durante los años 2020 y 2021 por las circunstancias derivadas de la pandemia de la COVID-19 que obligaron al establecimiento de restricciones a la movilidad las cuales se fueron modulando en función de su evolución. En este contexto, el sector aéreo y, en concreto, los aeropuertos gestionados por Aena, sufrieron una reducción de las operaciones y del tráfico de pasajeros desde el inicio de la pandemia sin precedentes históricos, que parece superada en 2022, cuando se han alcanzado niveles de tráfico muy cercanos a los niveles previos a la pandemia.

Tráfico de pasajeros

Durante 2022, el avance de la vacunación tanto en España como en otros países emisores, la evolución de la situación epidemiológica y la flexibilización de restricciones para viajar, han permitido una mejora en el comportamiento de la demanda y en la oferta de vuelos de las compañías aéreas.

La recuperación del tráfico sigue siendo sensible a la aparición de nuevas variantes y el marco de incertidumbre en el que nos encontramos derivado de graves tensiones geopolíticas y un entorno macroeconómico complejo, con una subida generalizada de las tasas de inflación y en el que los principales organismos económicos (Banco de España, Fondo Monetario Internacional, etc.) están recortando significativamente a la baja las previsiones de PIB, tanto para 2022 como para 2023, especialmente en Europa y en concreto en España.

Los aeropuertos gestionados por la Sociedad han cerrado el ejercicio 2022 con un 11,4% menos de tráfico de pasajeros respecto al mismo periodo del ejercicio 2019 (2021: 56,4%), lo que supone una recuperación del 88,6% del tráfico prepandemia (2021: 43,6%). Si los comparamos con el 2021, ejercicio afectado por la crisis sanitaria del COVID-19, el 2022 se ha cerrado con un incremento del tráfico de pasajeros del 103,1% (2021 frente a 2020: 57,7%). En concreto, en este ejercicio, se ha registrado un volumen de pasajeros de 242,8 millones, frente a los 119,7 millones de 2021, pero aún por debajo de los 274,2 millones de pasajeros del 2019.

Actividad comercial

En lo relativo a la actividad comercial, todas las líneas de negocio se vieron afectadas por la reducción del tráfico en los aeropuertos de la red nacional. Como consecuencia de la crisis sanitaria y las medidas adoptadas por los poderes públicos que provocaron una caída en el tráfico aéreo sin precedentes, desde finales de 2020 y durante el ejercicio 2021 se alcanzaron algunos acuerdos con los operadores comerciales, llevándose a cabo la formalización de las correspondientes modificaciones contractuales que, principalmente, han supuesto reducciones de las RMGA establecidas en los contratos para los años 2020 y 2021. Durante 2022, se han continuado formalizando modificaciones contractuales con algunos arrendatarios sobre las RMGA de 2020 y 2021, que han supuesto una minoración total de las RMGA de 2020 y 2021 por importe de 17.445 miles de euros.

En otros casos, al no ser posible alcanzar un acuerdo en cuanto a la renta, se han interpuesto demandas por parte de los operadores comerciales, así como de reclamación de cantidad por parte de Aena en los casos en que los operadores comerciales no han atendido el pago de la RMGA (Nota 28.1.1).

Adicionalmente, las RMGA establecidas en los contratos de arrendamiento comercial formalizados entre Aena S.M.E., S.A. y sus operadores comerciales, devengadas entre el 15 de marzo de 2020 (fecha de comienzo del primer estado de alarma en España) y el 2 de octubre de 2021, se vieron modificadas como consecuencia de la entrada en vigor, con fecha 3 de octubre de 2021, 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 adelante, DF7). Está minoración de rentas impuesta por la DF7 de la Ley 13/2021, está englobada dentro de las medidas llevadas a cabo por el Gobierno para hacer frente a los efectos de la crisis sanitaria del COVID-19.

En concreto, es destacable reseñar que desde noviembre de 2021 se han publicado 150 licitaciones en la línea de negocio de Tiendas y 75 en Restauración. En Tiendas, las RMGA de adjudicación de las diferentes licitaciones suponen, en conjunto, una recuperación respecto a las de 2019 del 88% en 2022 y el 105% en 2023. En el caso de Restauración, estas licitaciones suponen, en conjunto, una recuperación respecto a las de 2019 del 105% en 2022 y el 118% en 2023.

Riesgo sanitario

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

Respecto a los controles sanitarios y operativos en los aeropuertos gestionados por Aena, conforme a lo establecido en la disposición adicional primera del Real Decreto-ley 21/2020, de 9 de junio, de medidas urgentes de prevención, contención y coordinación para hacer frente a la crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19, Aena, como gestora de la red de aeropuertos de interés general, puso a disposición de los servicios centrales y periféricos de Sanidad Exterior de España los medios técnicos y humanos necesarios para con el fin de garantizar el control sanitario de la entrada de pasajeros de vuelos internacionales en los aeropuertos que gestiona.

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

Como consecuencia de las medidas tomadas para el control, contención y previsión de la pandemia, durante 2022, la Sociedad ha incurrido en gastos excepcionales, tanto en las instalaciones aeroportuarias, como en la protección personal y de salud, por importe de 60,4 millones de euros (2021: 113,6 millones de euros) registrados en el epígrafe “Otros

resultados" de la Cuenta de pérdidas y ganancias adjunta. Adicionalmente, se han realizado inversiones en activos fijos por importe de 3,6 millones de euros (2021: 9,8 millones de euros).

Como indicamos anteriormente, el Real Decreto-Ley 21/2020, de 9 de junio, establece que Aena tendrá derecho a recuperar en el marco del DORA los costes en los que incurra, como consecuencia de la colaboración con las autoridades sanitarias y de las restantes medidas operativas de seguridad e higiene que deba adoptar como consecuencia de la pandemia COVID-19. Al cierre del ejercicio 2022 se estima que el importe de los costes recuperables en los que la Sociedad ha incurrido en 2022 ascenderá a 40 millones de euros (2021: 54 miles de euros).

5.1.4 Riesgos regulatorios

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

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

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

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

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

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

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

- La senda tarifaria, con el establecimiento de un ingreso anual máximo por pasajero anual (IMAP) que permite a AENA la recuperación de los costes asociados a la prestación de los servicios aeroportuarios básicos, costes que además responden a criterios de eficiencia establecidos por el regulador. El IMAP de AENA sufrió una bajada anual del 2,22 % durante el periodo 2017-2021, a partir del 1 de marzo de 2017.
- Las inversiones que AENA debe realizar, y que responden a los estándares de capacidad y a los niveles de servicio establecidos, siendo también acordes a las previsiones de tráfico. La inversión regulada, vinculada a los servicios aeroportuarios básicos, asciendió en los 5 años a un total de 2.185 millones de euros (437,1 millones de euros de media anual). Adicionalmente, se definieron un conjunto de proyectos de inversión considerados como estratégicos. El retraso en la ejecución de estas inversiones supone una penalización el IMAP del año siguiente.
- Los niveles de calidad de servicio, así como un sistema de incentivos y de penalizaciones para asegurar su cumplimiento. La penalización/bonificación máxima anual aplicable a AENA por este concepto supondría un ±2% del IMAP.

- La cuantía de los costes operativos reconocidos en el DORA 2017-2021 se estima sin efecto precio y con carácter prospectivo, debiendo ser actualizados a través del índice P, por lo que cualquier desviación no excepcional que puedan trasladar los proveedores de servicios, se considera riesgo del operador.

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

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

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

En el DORA II se establecen, entre otras medidas, una congelación en las tarifas aeroportuarias de Aena hasta el año 2025, situando las tarifas entre las más competitivas, y se espera que contribuirá a atraer nuevas compañías y a la recuperación del sector del transporte aéreo.

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

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

- Para la determinación de la inversión y las tarifas aplicables, se estima que, para todo el quinquenio, se alcancen los 1.234 millones de pasajeros. El escenario de tráfico contempla una recuperación del tráfico aéreo de 2019 a finales de 2025, principalmente por el incremento del tráfico doméstico y conforme a las proyecciones de escenario base publicadas por Eurocontrol.
- En lo relativo a descuentos comerciales, el DORA 2022-2026 flexibiliza la posibilidad de establecer incentivos comerciales al eliminar el requisito de recabar informe de la Dirección General de Aviación Civil (DGAC) con una propuesta motivada que incluya la opinión de los usuarios. Dadas las circunstancias especiales asociadas a la pandemia de la COVID-19, introduce esquemas de incentivos comerciales extraordinarios, que permitan la recuperación de tráfico y reduzcan las restricciones a la conectividad. También podrán establecerse incentivos comerciales orientados a la mejora de la sostenibilidad medioambiental en los aeropuertos de la red.
- La inversión total reconocida para el periodo del DORA asciende a 2.250 millones de euros, fomentándose y acelerándose las inversiones relativas a digitalización, innovación y sostenibilidad. El nivel medio de inversión anual programada será de unos 450 millones de euros cada año. En el caso de que AENA realice un menor volumen de inversión respecto a la inversión total reconocida en dicho periodo, se ajustará la Base de Activos Regulada inicial del siguiente periodo.
- Determinación del IMAAJ: en la determinación del IMAAJ y sus límites de cada año se tendrá en cuenta que los ajustes aplicables en ejercicios previos no impidan, en su caso, la posibilidad de alcanzar el IMAP previsto en el DORA 2022-2026, conforme al marco establecido en la Ley 18/2014.
- Recuperación de los gastos COVID: en la determinación del IMAAJ anual, conforme a lo dispuesto en la Disposición adicional primera de la Ley 2/2021, de 29 de marzo, de medidas urgentes de prevención, contención y coordinación para hacer frente a la crisis sanitaria ocasionada por la COVID-19, la CNMC deberá realizar un análisis y supervisión de los costes en los que se haya incurrido por este concepto en ejercicios precedentes y determinar, en caso de que no hubiese acuerdo entre Aena y las asociaciones representativas de usuarios, la modalidad de su recuperación en el marco de la función de supervisión del procedimiento de consulta anual y ajuste al IMAAJ de las tarifas aeroportuarias de Aena contemplado en el apartado 2 del artículo 10 de su Ley de creación.
- Estándares medioambientales: el ámbito de la sostenibilidad se configura como un eje estratégico de la compañía y ahora se ha visto reflejado en el DORA 2022-2026 mediante unos estándares medioambientales. En este sentido, este documento fija las condiciones para el desarrollo sostenible de la red de aeropuertos de Aena

estableciendo unos estándares en materia medioambiental que se articulan a través de 6 indicadores: emisiones absolutas de CO2; eficiencia energética; neutralidad en carbono; agua consumida; niveles de ruido y residuos no peligrosos valorizados.

Tal y como se indica en la Nota 5.1.3, Aena considera que, como consecuencia de los efectos de la COVID-19, concurren todos los requisitos previstos en el artículo 27 de la Ley 18/2014, de 15 de octubre, 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.

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

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

El principal accionista de AENA es el Estado Español que mantiene el control de las operaciones de AENA, y cuyos intereses podrían diferir de los de los demás accionistas.

5.1.5 Riesgos de explotación

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

- El negocio de Aena está directamente relacionado con los niveles de tráfico de pasajeros y de operaciones aéreas. En este sentido, la recuperación del tráfico puede verse afectada, como se ha indicado anteriormente, por la evolución de la situación geopolítica (marcada por la incertidumbre del desarrollo de la guerra en Ucrania), el entorno macroeconómico (en un escenario de incremento de la inflación y, en particular, de los precios de la energía) y la aparición de nuevas variantes de la pandemia. Asimismo a pesar de los acuerdos alcanzados tras la salida del Reino Unido de la Unión Europea, se sigue realizando un seguimiento de los riesgos asociados al Brexit, en particular, los asociados con los cambios en la propiedad y control de las aerolíneas y su regulación, que pudiesen afectar a sus operaciones en la Unión Europea.
- Entre estos factores externos con impacto en el negocio aeronáutico se incluyen los riesgos derivados de la dependencia de compañías aéreas, posibles quiebras y fusiones de aerolíneas en un contexto de crisis, así como la competencia de nuevos medios de transporte o aeropuertos alternativos.
- Aena está expuesta a riesgos relacionados con la operación en los aeropuertos (seguridad operacional y física). Los impactos negativos en la seguridad de las personas o bienes, por incidentes, accidentes y actividades de interferencia ilícita (incluidas las terroristas) derivados de operaciones que podrían exponer a la Sociedad a potenciales responsabilidades que puedan suponer indemnizaciones y compensaciones, así como la pérdida de reputación o la interrupción de las operaciones.
- Aena depende de las tecnologías de la información y comunicaciones, y los sistemas e infraestructuras se enfrentan a ciertos riesgos, incluidos los riesgos propios de la ciberseguridad, resultado de amenazas y explotación de vulnerabilidades tanto internas como externas, como consecuencia de ciberataques y otras amenazas a la confidencialidad, integridad y disponibilidad de la información almacenada en los sistemas, así como a la capacidad de estos.
- Aena está expuesta a riesgos relacionados específicamente con la actividad comercial. Los ingresos comerciales se han visto afectados por el menor volumen de pasajeros y la capacidad de gastos de estos. Adicionalmente, la entrada en vigor de la Disposición Final 7ª de la Ley 13/2021 ha provocado una reducción de los ingresos comerciales hasta que se recupere el tráfico del año 2019. En un contexto que sigue marcado por la situación de crisis y el empeoramiento del mix de pasajeros, se ha producido un efecto de mayor concentración de operadores comerciales, incrementándose el riesgo de impago y el abandono de contratos. Los cambios de tendencia en el consumo también están afectando al negocio inmobiliario, planteando retos adicionales ligados a la estrategia de desarrollo de las ciudades aeroportuarias.

- Riesgo de perder competitividad por no desarrollar políticas de innovación y desarrollo tecnológico adecuadas a las necesidades del negocio, encaminadas a mejorar la experiencia de los pasajeros, fortalecer la seguridad del aeropuerto y mejorar la eficiencia operativa.
- Falta de adaptación a requisitos de seguridad sanitaria y su repercusión sobre la calidad del servicio percibida por los pasajeros y en relación con otros aeropuertos, que afecten a la reputación de Aena o supongan incumplimientos.
- Aena es una sociedad mercantil estatal cotizada y, como tal, su capacidad de gestión en determinados ámbitos (expansión internacional, contratación de personal y proveedores, entre otros) está afectada por la aplicación de normativa del derecho público.
- Aena depende de los servicios prestados por terceros en sus aeropuertos. Aspectos tales como conflictos laborales e incumplimientos en los niveles de servicio por parte de estos proveedores en un escenario de incremento de costes generalizados, pudieran tener un impacto en las operaciones.
- Riesgo derivado del incremento de la necesidad de inversión planificada así como de incumplimientos de plazos, presupuestos o calidad de las actuaciones contratadas, que afecten a la operativa o rentabilidad de los aeropuertos, o que supongan incumplimiento de las obligaciones del marco regulatorio DORA, consecuencia de actuaciones de terceros (adjudicatarios u organismos públicos) o derivados de la evolución de otros condicionantes externos que pudieran afectar a la ejecución de las actuaciones (aumento de precios de materias primas, energía, materiales de construcción fallos en la cadena de suministros, nueva regulación medioambiental, etc.).
- La actividad internacional de Aena está sujeta a riesgos asociados a la materialización de potenciales impactos que no hayan sido contemplados en la planificación de las adquisiciones, así como derivados del posterior desarrollo de operaciones en terceros países (a través de filiales y participadas) y al hecho de que las perspectivas de rentabilidad puedan no ser las esperadas debido al empeoramiento de la situación económica, cambios legales y regulatorios adversos y/o pérdida de contratos de concesión, entre otros. En concreto, la inversión realizada en Brasil requiere de un análisis continuo de su recuperación y evolución de sus principales indicadores, que puede verse afectado por las circunstancias del mercado/país en el que opera.
- Riesgo de que Aena sufra sanciones, pérdidas financieras o menoscabo de su reputación o de que sea hallada responsable a causa del incumplimiento o cumplimiento defectuoso de normas legales, reglas de conducta y demás estándares exigibles en su funcionamiento.
- Cambios en la legislación fiscal podrían dar lugar a impuestos adicionales u otros perjuicios para la situación fiscal de Aena.
- Aena está, y podrá continuar estando en el futuro, expuesta a un riesgo de pérdida en los procedimientos judiciales o administrativos en los que está incursa.
- La cobertura de los seguros podría ser insuficiente.
- Aena está expuesta a riesgos relacionados con su endeudamiento, cuyas obligaciones pueden llegar a limitar la actividad de Aena y la posibilidad de acceder a financiación, distribuir dividendos o realizar sus inversiones, entre otros.

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

5.2 Descripción de los principales riesgos financieros

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

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

Existe un contrato de reconocimiento de deuda financiera entre Aena S.M.E., S. A. y su matriz ENAIRE, con origen en la aportación no dineraria que dio lugar a la creación de Aena Aeropuertos, S. A., por el cual se asumió inicialmente el 94,9 % de la deuda bancaria de la matriz ("Préstamo espejo con ENAIRE"). Con fecha 29 de julio de 2014 dicho contrato fue novado (Véase Nota 15.1).

A continuación se indican los principales riesgos de carácter financiero.

5.2.1 Riesgo de mercado

Riesgo de tipo de cambio

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

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

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

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

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

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

AENA S.M.E., S.A. gestiona el riesgo de tipo de interés en los flujos de efectivo mediante permutas de cobertura de tipo de interés variable a fijo. El 10 de junio 2015 la Sociedad contrató una operación de cobertura de flujos de efectivo de tipo de interés variable a tipo fijo, por un importe nocional de 4.196 millones de euros para cubrir parte de su exposición al Préstamo Espejo con ENAIRE, de la cual quedan pendientes coberturas por un nocional de 1.669 millones de euros con vencimiento 15 de diciembre de 2026. El diferencial (spread) medio sobre Euribor a tres y seis meses de esos préstamos era de 1,0379 %. El tipo fijo de ejecución fue 1,9780 %. El objetivo de la operación fue disponer de un marco estable de tipos de interés en el período DORA 2017-2021. A 31 de diciembre de 2022, el importe total del activo por estas permutas de tipo de interés asciende a 99.184 miles de euros (2021: pasivo por 73.558 miles de euros) (Ver Nota 15.5).

A 31 de diciembre de 2022 si el tipo de interés de los préstamos de Aena S.M.E., S.A. a tipo variable se hubiera incrementado o hubiera disminuido en 20 puntos básicos, manteniéndose el resto de las variables constantes, el resultado antes de impuestos del año habría sido 2.821 miles de euros mayor y 2.821 miles de euros menor, respectivamente (en 2021: 6.645 miles de euros mayor y 6.645 miles de euros menor, respectivamente).

Como consecuencia de todo ello, la composición de deuda de la Sociedad por tipos, a 31 de diciembre de 2022 se sitúa en 80 % de deuda a tipo fijo, frente a un 20% variable (a 31 de diciembre de 2021: 59 % fijo y 41 % variable), si se considera el efecto derivado de las permutas de tipo de interés contratadas.

A 31 de diciembre de 2022, si el tipo de interés se hubiera incrementado o hubiera disminuido en 20 puntos básicos, manteniéndose el resto de las variables constantes, el activo por dichos derivados, que al cierre del ejercicio 2022 asciende a 99.184 miles de euros (2021: pasivo por importe de 73.558 miles de euros) habría sido 10.023 miles de euros mayor y 10.023 miles de euros menor, respectivamente (31 de diciembre de 2021: pasivo por 13.647 miles de euros menor y 13.647 miles de euros mayor, respectivamente). .

Adicionalmente, a finales de 2022 la Sociedad ha contratado permutas sobre la electricidad española cotizada en el Mercado Ibérico de la Energía Eléctrica (MIBEL) con objeto de cubrir las presiones inflacionistas que se han venido produciendo en el precio de la electricidad (Nota 15.5). A 31 de diciembre de 2022, si el precio de la electricidad se hubiera incrementado o disminuido en 100 puntos básicos, manteniéndose el resto de las variables constantes, el pasivo registrado al cierre del ejercicio 2022. por importe de 1.162 miles de euros por dichos derivados, habría sido 3.340 miles de euros mayor y 3.340 miles de euros menor, es decir, un activo por 2.178 miles de euros respectivamente).

5.2.2 Riesgo de crédito

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

El riesgo de crédito relativo a las cuentas comerciales es reducido, puesto que los principales clientes son las compañías aéreas, y se suele disponer de garantías o, en caso contrario, cobrar por anticipado. En cuanto a los clientes comerciales, que mantienen arrendados locales en los distintos aeropuertos, se gestiona el riesgo a través de la obtención de avales y fianzas. La Sociedad tiene, a 31 de diciembre de 2022, adicionalmente a las fianzas y otras garantías impuestas en metálico que figuran en el Balance, avales y otras garantías relacionadas con el curso normal del negocio aeronáutico por importe de 279.659 miles de euros (2021: 190.777 miles de euros) y del curso normal del negocio comercial por importe de 489.321 miles de euros (2021: 426.618 miles de euros).

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

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

5.2.3 Riesgo de liquidez

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

La política de riesgo de crédito descrita en el apartado anterior conduce a períodos medios de cobro reducidos. Adicionalmente, tal y como se refleja en la nota 5.2.1, como consecuencia de la excepcional situación provocada por la pandemia, los flujos de caja de la Sociedad se redujeron significativamente en 2021 respecto a 2019 observándose una importante mejora respecto durante 2021 respecto a 2020 que continúa consolidándose durante 2022 como consecuencia de la recuperación progresiva del tráfico aéreo.

Con objeto de asegurar la disponibilidad de liquidez, la Sociedad continúa con el plan de fortalecimiento de su liquidez iniciado durante el comienzo de la pandemia y siendo consecuentes con las dificultades que se dan en la actualidad derivadas del complejo entorno macroeconómico resultante de una combinación de los posibles efectos relacionados con la pandemia de COVID, la escalada generalizada de las tasas de inflación, el aumento de las tasas de interés y las tensiones geopolíticas. Esta situación, unida a la significativa recuperación de la actividad del Grupo, ha tenido un efecto positivo en la generación de caja de la Sociedad..

En consecuencia a 31 de diciembre de 2022 la Sociedad presenta un fondo de maniobra positivo de 753.236 miles de euros (positivo en 2021: 86.959 miles de euros), tiene un EBITDA, calculado como la suma del resultado de explotación y de la amortización del inmovilizado, de 1.892.306 miles de euros (2021:123.279 miles de euros), y no se considera que exista un riesgo para hacer frente a sus compromisos a corto plazo dados los flujos de caja operativos positivos que ascienden a 1.696.252 miles de euros en 2022 (2021: 252.170 miles de euros, conforme se refleja en el Estado de Flujos de Efectivo adjunto y que la Sociedad prevé que sigan siendo positivos a corto plazo. La Sociedad hace un seguimiento de la generación de caja para asegurarse de que es capaz de hacer frente a sus compromisos financieros.

Nueva financiación

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

El 27 de julio de 2022, Aena formalizó una línea de crédito sindicada por 650 millones de euros a un plazo de dos años prorrogable por un año más.

El 21 de diciembre un nuevo crédito sindicado con el Banco Europeo de Inversiones (BEI) de 800 millones de euros con un primer tramo disponible de 200 millones de euros para la financiación del plan de inversiones contenido en el DORA II 2022-2026.

Aena tiene también disponibles tres préstamos del BEI por importe de 95 millones de euros, 110 millones de euros y 200 millones de euros, y un préstamo ESG-linked de ICO por importe de 250 millones de euros.

Adicionalmente cuenta con una línea de crédito sindicada por importe de 800 millones de euros firmada en 2018 y un programa de ECPS por importe de 900 millones de euros (ver nota 15).

Financiación disponible

El resumen de la financiación disponible (no utilizada) excluyendo el Programa de ECP es:

Entidad	Importe (Millones de euros)	Vencimiento
BEI	110	Máximo 20 años desde desembolso
BEI	200	Máximo 20 años desde desembolso
BEI	95	Máximo 20 años desde desembolso
ICO	250	7 de octubre de 2031
Línea de crédito sindicado	800	12 de diciembre de 2025
Línea de crédito sindicado	650	27 de julio de 2024 + 1 prórroga 1 año
Total	**2.105**	

La Sociedad además cuenta con un saldo de caja a 31 de diciembre de 2022 de 1.435 millones de euros (2021: 1.383 millones de euros).

El detalle de los préstamos de Aena S.M.E., S.A. por tipo de interés aplicable y el tipo de interés medio anual al 31 de diciembre de 2022 y 31 de diciembre de 2021, teniendo en cuenta la cobertura derivada de las permutas de tipo de interés contratadas es el siguiente:

Miles de euros	31 de diciembre de 2022		31 de diciembre de 2021	
	Saldo	Tasa media	Saldo	Tasa media
Variable	1.410.750	0,43	3.322.617	0,43
Fijo	5.595.926	1,26	4.765.525	1,26
TOTAL	**7.006.676**	**1,04**	**8.088.142**	**0,99**

Compromisos de cumplimiento de las ratios financieras

Aena, S.M.E., S.A. tiene firmados préstamos por un importe total pendiente a 31 de diciembre de 2022 de 4.681 millones de euros (31 de diciembre de 2021 de 5.258 millones de euros) que incluyen la obligación de cumplir con las siguientes ratios financieras,:

Ratio	2022	2023	2024 y siguientes
Deuda Financiera Neta/EBITDA			
Menor o igual a:	7,00x	7,00x	7,00x
EBITDA / Gastos Financieros			
Mayor o igual a:	3,00x	3,00x	3,00x

Al cierre del presente ejercicio, la Sociedad cumple con las ratios mencionadas.

Durante 2022, el flujo de caja de explotación se ha incrementado de forma muy significativa respecto a 2021 conforme aumentaba el tráfico aéreo y se normalizaba la actividad de los aeropuertos. Adicionalmente a los flujos de caja generados por su actividad, la Sociedad cuenta con liquidez y facilidades crediticias disponibles que le permitirán atender los compromisos de pago de inversión de los próximos años (Nota 7.8) y los vencimientos de los préstamos (Nota 15). En el caso de producirse un empeoramiento en la evolución del tráfico, la Sociedad podría acceder a financiación externa adicional, paralizar su plan de inversiones e implantar medidas de reducción de costes, tal y como ocurrió en el 2020 al comienzo de la pandemia.

5.3 Descripción de los principales riesgos derivados del cambio climático

La Sociedad está expuesto a los efectos del cambio climático, configurándose el ámbito de la sostenibilidad ambiental como un eje estratégico de Aena. Los riesgos asociados, diferenciados de acuerdo con las recomendaciones del Task Force on Climate-Related Financial Disclosures (TCFD) en riesgos físicos o de transición, pueden conllevar una serie de impactos a nivel económico, operativo y reputacional:

- **Riesgos físicos**, derivados de condiciones meteorológicas extremas y desastres naturales como el aumento de temperaturas, frecuencia de olas de calor, precipitaciones extremas, aumento del nivel del mar y el riesgo de inundaciones fluviales o costeras, entre otros. Estos riesgos pueden tener afectación directa sobre las infraestructuras y la operativa de los aeropuertos y, en consecuencia, puede suponer la necesidad de acometer actuaciones de adaptación en los aeropuertos en el medio-largo plazo, entre otros aspectos.
- **Riesgos de transición**, entre los cuales se encuentran:
  - **Riesgos tecnológicos,** como consecuencia. principalmente de la sustitución del avión por nuevas tecnologías (productos y servicios existentes con opciones de emisiones más bajas), ha promovido la participación del Grupo en proyectos para impulsar la producción SAF (Sustainable Aviation Fuels), la reducción de emisiones en operaciones aeroportuarias (Costos de transición a tecnología de bajas emisiones) y la adaptación de las infraestructuras aeroportuarias a los nuevos requerimientos en sostenibilidad.
  - **Riesgos de mercado,** causados, entre otros, por los efectos de una posible recesión económica derivada de la crisis energética o la pérdida de atractivo para los visitantes..
  - **Riesgos reputacionales,** como consecuencia de la estigmatización del sector y cambios en las preferencias y comportamientos del consumidor, Inversión ESG, o el incumplimiento de los compromisos la Compañía en materia de descarbonización *(por ejemplo, Net Zero en 2040).*
  - **Riesgos regulatorios** derivados principalmente de los siguientes:
    - Posibles implicaciones de lo establecido en el paquete normativo de la Unión Europea “Fit for 55 que persigue una reducción del 55% de los gases de efecto invernadero para el año 2030, como:
      - La extensión de la cobertura y el endurecimiento del régimen de comercio de derechos de emisión de la Unión Europea (EU ETS, por sus siglas en inglés European Union Emissions Trading System), endureciendo este mercado de carbono y reduciendo progresivamente los derechos de emisión gratuitos asignados a los operadores de aviación hasta eliminar por completo las asignaciones gratuitas en 2026.
      - Posible cambio del régimen fiscal aplicable a los combustibles, mediante la introducción de un impuesto sobre la energía derivada del queroseno utilizado en la aviación (modificación de la Directiva sobre Fiscalidad de la Energía, DFE), con la posible eliminación de las exenciones en el transporte aéreo (impuestos al queroseno).
      - Reglamento ReFuelEU Aviation para combustibles de aviación sostenibles que obliga a las aerolíneas a consumir un porcentaje cada vez más elevado de combustibles sostenibles (SAF).
    - Aplicación de nuevos impuestos a los billetes de avión o la restricción de vuelos domésticos en rutas servidas por alta velocidad ferroviaria, que limitaría significativamente la conectividad de medio y largo radio y el desarrollo de *hubs* de los principales aeropuertos.
    - Posibles impactos derivados de la aprobación de marcos, políticas y regulaciones climáticas nacionales y regionales no coordinadas, así como limitaciones parciales o totales a la operativa, la capacidad y el desarrollo necesario de los aeropuertos originadas fruto del incumplimiento de la normativa medioambiental existente o futura.

El impacto que podrían tener estos riesgos, principalmente los regulatorios, en el tráfico aéreo dependerá de las condiciones en las que se vayan aplicando las nuevas medidas. Si bien en la actualidad no se han aprobado todas las normativas incluidas en el paquete legislativo a nivel ambiental por lo que no hay concreción suficiente sobre el alcance y plazos de implantación de las mismas. Por ese motivo, y para acotar la incertidumbre asociada a la aplicación de estas medidas, en las proyecciones elaboradas por la Sociedad se han considerado unos escenarios de previsión con horquillas basadas en niveles de confianza arrojados por los modelos econométricos, que tienen en cuenta estos factores.

Al elaborar las previsiones de tráfico tenidas en cuenta en la realización de los tests de deterioro (ver Nota 6.5), la Sociedad, además de tener en cuenta el entorno macroeconómico previsto, ha analizado los principales riesgos, incertidumbres y factores que afectan al tráfico aéreo, destacando los riesgos relativos al cambio climático. Adicionalmente, ha tenido en cuenta las proyecciones efectuadas por los principales organismos internacionales del sector aéreo, así, IATA pronostica un crecimiento anual global del número de pasajeros aéreos en el rango de 1,8-4,0 % durante los próximos 20 años.

No obstante, estos posibles reglamentos y leyes suponen, en su caso, riesgos a largo plazo que no han afectado a estas cuentas anuales porque la legislación solo da lugar a obligaciones en los estados financieros una vez promulgada o sustancialmente promulgada, circunstancias que no se dan a la fecha de formulación de las presentes cuentas anuales..

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

6.Inmovilizado intangible

Los movimientos habidos en las cuentas incluidas en el inmovilizado intangible para el ejercicio 2022 y 2021 han sido los siguientes:

		2022					
	Notas	Desarrollo	Activo intangible, acuerdo de concesión	Aplicaciones informáticas	Otro inmovilizado intangible	Inmovilizado intangible en curso	Total
Coste:							
Saldo inicial		818	15.668	268.617	10.790	77.715	373.608
Altas		-	173	25.015	2	23.260	48.450
Bajas (*)		-	(143)	(886)	(770)	(1.108)	(2.907)
Traspasos	7 8	-	11	18.893	2.694	(25.765)	(4.167)
Saldo final		**818**	**15.709**	**311.639**	**12.716**	**74.102**	**414.984**
Amortización:							
Saldo inicial		(818)	(7.556)	(207.278)	(7.325)	-	(222.977)
Dotación		-	(717)	(29.498)	(786)	-	(31.001)
Bajas (*)		-	81	881	770	-	1.732
Saldo final		**(818)**	**(8.192)**	**(235.895)**	**(7.341)**	**-**	**(252.246)**
Neto:		**-**	**7.517**	**75.744**	**5.375**	**74.102**	**162.738**

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

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

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

El epígrafe "Otro inmovilizado intangible" recoge, principalmente, los planes directores de los aeropuertos.

Las principales adiciones de los ejercicios 2022 y 2021 en el epígrafe "Aplicaciones informáticas" e "Inmovilizado intangible en curso" corresponden a adquisiciones, así como a mejoras y desarrollos, de nuevas tecnologías para aplicaciones informáticas, relativas a los aeropuertos y a los servicios centrales, entre los que destacan el equipamiento hiperconvergente Windows y Linux, la reingeniería y automatización de procesos, el nuevo portal de innovación y la integración de los clubs de fidelización.

Del total de los costes activados al 31 de diciembre de 2022 y 2021 en las distintas clases de inmovilizado intangible, se incluyen activos en curso de acuerdo con el siguiente detalle:

	2022	2021
Aplicaciones informáticas	38.450	40.454
Otro inmovilizado intangible	35.652	37.261
Total	**74.102**	**77.715**

6.1 Inmovilizado intangible adquirido a empresas vinculadas

Durante el ejercicio 2022 y 2021 la Sociedad ha adquirido a las sociedades vinculadas Ingeniería y Economía del Transporte, S.A. (INECO), Ingeniería de Sistemas para la Defensa de España (ISDEFE) y Grupo Indra, los siguientes elementos de su inmovilizado inmaterial (en miles de euros):

	2022		2021	
	Coste	Amortización acumulada	Coste	Amortización acumulada
Aplicaciones informáticas	498	(66)	857	(69)
Otro inmovilizado intangible	5	-	1.150	-
Inmovilizado intangible en curso	1.865	-	1.260	-
Total	**2.368**	**(66)**	**3.267**	**(69)**

6.2 Gastos financieros

Durante el ejercicio 2022 se han activado un total de 32 miles de euros de gastos financieros asociados al inmovilizado intangible (2021: 4 miles de euros), que se encuentran registrados en el epígrafe de Ingresos financieros "Activación de gastos financieros" (ver Nota 23.6).

6.3 Bienes totalmente amortizados

A 31 de diciembre de 2022 y 2021 existe inmovilizado intangible totalmente amortizado y en uso según el siguiente detalle:

	2022	2021
Concesiones	79	72
Desarrollo	794	794
Aplicaciones informáticas	290.596	267.675
Otro inmovilizado intangible	86.204	86.105
Total	**377.673**	**354.646**

Debido a que la aportación no dineraria mencionada en la nota 1 se efectuó a valor neto contable, en 2022 y 2021 el coste original de dicho inmovilizado es superior al coste de inmovilizado intangible que se muestra en el movimiento.

6.4 Acuerdo de concesión, activo regulado

- Helipuerto de Ceuta: la Sociedad explota el helipuerto civil de Ceuta con todos sus servicios bajo un contrato de concesión administrativa efectuado con la Autoridad Portuaria de Ceuta. Esta concesión tiene fecha de inicio el 28 de marzo de 2003 con un vencimiento de 30 años. La Sociedad paga un canon anual de 39.000 euros por la ocupación del dominio público portuario. Igualmente, y de acuerdo con el artículo 69 bis de la Ley 27/92 la Sociedad abona a la Autoridad Portuaria un canon en función del movimiento que tengan con respecto al pasaje que será de 0,823386 €/pasajeros.
- Helipuerto de Algeciras: la Sociedad tiene un contrato de concesión administrativa con el Puerto Bahía de Algeciras para la ocupación de las instalaciones que se destinarán a las actividades de instalación y explotación del helipuerto de titularidad pública en el Puerto de Algeciras. Esta concesión tiene fecha de inicio el 3 de febrero de 2009 con una duración de 25 años. El contrato establece una tasa de ocupación privativa del dominio público portuario de 82.000 euros anuales y una tasa de aprovechamiento especial del dominio público de 1 euro por cada pasajero embarcado o desembarcado en las instalaciones.

6.5 Deterioro de activos intangibles

Durante el ejercicio 2022, el tráfico de la red nacional de aeropuertos ha alcanzado el 88,6 % del tráfico de 2019 y los resultados económicos-financieros muestran una sustantiva mejoría, habiéndose registrado un beneficio después de impuestos del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2022 de 865 millones de euros frente a las pérdidas registradas en el cierre del ejercicio anterior por importe de 458 millones de euros, por lo que los efectos negativos de la pandemia parecen haber sido superados. Así queda también plasmado en las proyecciones de negocio en el plan estratégico de la Sociedad publicado el pasado 16 de noviembre de 2022, en el que se proyecta la visión de futuro de la compañía y se marcan una serie de objetivos asociados, entre otros, a la actividad aeronáutica, comercial, internacional, al desarrollo de las ciudades aeroportuarias y a la sostenibilidad.

Dadas las circunstancias descritas, la Sociedad considera que no existen indicios de deterioro para la UGE formada por la red nacional de aeropuertos. Si bien, de acuerdo con el procedimiento descrito en la Nota 4.1.2, y para las unidades generadoras de efectivo descritas también en dicha nota, la Sociedad ha efectuado el test de deterioro de los activos intangibles no amortizados por no estar en uso.

La razonabilidad de las hipótesis clave asumidas, así como de los análisis de sensibilidad efectuados, los resultados y las conclusiones alcanzadas sobre las pruebas de deterioro efectuadas, han sido revisadas favorablemente por expertos profesionales independientes de la firma Deloitte en el cierre del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2022 y a 31 de diciembre de 2021, sin existir en ningún caso discrepancias significativas entre las hipótesis consideradas por la Sociedad y las hipótesis o estimaciones de los expertos independientes.

El importe recuperable de la UGE red de aeropuertos de Aena se ha determinado conforme al procedimiento detallado a continuación.

6.5.1 Descripción del escenario base

Las principales premisas empleadas en el escenario base utilizado para el cálculo del valor recuperable del test de deterioro al cierre del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2022 han sido las siguientes:

Tráfico

Aena ha considerado para el escenario base del test de deterioro, el escenario contemplado en su Plan Estratégico 2022-2026, para el que se ha utilizado un modelo econométrico basado en las variables económicas del FMI, tomando como referencia el mismo periodo temporal de cuatro años.

En diciembre de 2022, IATA ha actualizado sus previsiones 2023 en relación a los volúmenes de tráfico para Europa, estimando una recuperación en torno al 88,7% en 2023 en relación a los volúmenes de 2019. Por su parte, ACI Europa en diciembre 2022 ha publicado que para la red de aeropuertos europeos, los volúmenes de pasajeros en 2023 se situarán en un 91% respecto a los niveles del 2019, estimando una recuperación total entre 2024 y 2025. La Sociedad ha considerado mantener proyecciones de tráfico alineadas con las publicadas por los organismos oficiales.

Este escenario de tráfico tiene en cuenta, además del entorno macroeconómico previsto, un análisis de los principales riesgos, incertidumbres y factores que afectan al tráfico aéreo en la coyuntura actual, tanto a nivel global, como los propios del sector. Entre los principales factores de riesgo analizados estarían, entre otros:

- La propia evolución de la pandemia, los cambios de hábito estructurales, la programación por parte de las compañías aéreas;
- El entorno macroeconómico: a pesar de que los principales organismos económicos, como el Banco de España o el Fondo Monetario Internacional revisaron al alza sus estimaciones de crecimiento del PIB con respecto a las dadas en el primer semestre de 2022, han recortado las previsiones correspondientes a 2023 tanto para España como para Europa como consecuencia de la subida generalizada en los precios. Aunque las perspectivas a corto plazo de las compañías aéreas son optimistas para los años 2023 y 2024, al ser considerado España como un destino seguro, tendencia que se ha puesto de manifiesto durante el ejercicio 2022, lo cierto es que hay gran incertidumbre debido a la coyuntura actual en la que la demanda podría verse afectada por una menor renta disponible;
- La competencia con otros modos de transporte como el AVE por la entrada en servicio de nuevos corredores y la liberalización del sector ferroviario;
- El momento histórico de gran tensión geopolítica, agravado por la invasión rusa de Ucrania, a lo que habría que añadir, entre otros factores de riesgo, las confrontaciones económicas entre las principales potencias mundiales (EEUU y China) que ha supuesto la desaceleración de la economía china;
- El posible impacto de medidas en materia de cambio climático (Nota 5.3): gran parte de los países de la UE están comprometidos, a partir de los distintos acuerdos en materia ambiental y de reducción de emisiones en particular, con una salida verde de la crisis. Las disminuciones en los ingresos esperados relacionados con cambios en el comportamiento de los clientes o los costes anticipados e inversiones que son necesarias para cumplir con los compromisos de emisiones cero, son aspectos que pueden afectar a la rentabilidad esperada de los activos de una compañía. En particular, estos compromisos tienen reflejo en distintas iniciativas que afectan al sector del transporte aéreo, sobre el cual se encuentra el foco en lo que respecta a las medidas a adoptar (nota 5.3).
- Posible reestructuración de mercado con el cese de operaciones en algunas compañías y la posibilidad de compras o fusiones. Por otro lado, el incremento de los precios del combustible impactará en mayor o menor medida a las compañías aéreas.
- Cambios de hábito estructurales como consecuencia del avance tecnológico, el teletrabajo y las conferencias, lo que podría suponer bien un riesgo por el descenso en los viajes de negocio; o una oportunidad por la deslocalización de los empleados y negocios y la necesidad de viajes para visitas presenciales.

Proyecciones financieras

La Sociedad ha realizado los cálculos de valor recuperable como el valor en uso a 31 de diciembre de 2022 sobre la base de las proyecciones financieras aprobadas por la Dirección para el periodo 2023-2026 y cumpliendo con la premisa de la Sociedad que tradicionalmente utiliza un periodo de cuatro años para esta UGE, salvo en los test de deterioro realizados en los dos años anteriores cuando se tomo un horizonte temporal acorde a las previsiones de recuperación del tráfico de los principales organismos internacionales.

En la elaboración de las proyecciones financieras, la Sociedad se ha basado en las previsiones de los organismos internacionales respecto a la evolución del tráfico aéreo y se ha tenido en cuenta la experiencia histórica de la entidad para estimar el resto de variables teniendo en cuenta el volumen de tráfico.

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

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

- El tráfico de pasajeros, en el que se han contemplado los escenarios publicados en su Plan Estratégico 2024-2026.
- La variación de las tarifas de servicios aeroportuarios ha sido calculada por tipo de prestación, en función de variaciones de tráfico y de tarifa. En el escenario base se ha considerad el modelo regulatorio aprobado por el DORA 2022-2026. En los años 2023 y 2024, se realizan ajustes al IMAAJ (dentro del marco establecido por la Ley 18/2014 y el DORA II) e incluyendo la recuperación de los costes COVID. Hasta 2026 la Disposición Transitoria 6ª de la Ley 18/2014 no permite aplicar una metodología para el calculo del IMAP que condujera a un incremento superior al 0%.
- Nivel de inversiones conforme a las inversiones planificadas y a la inversión regulada en el período 2022-2026, con escasa dependencia del nivel de tráfico, puesto que las principales inversiones de este período no están vinculadas a un incremento de la capacidad de las instalaciones.
- Los costes operativos (OPEX) crecen ligeramente por encima de la inflación (estimada en un 2% anual a partir de 2023), debido a cierta variabilidad con los incrementos de tráfico, aun considerando eficiencias en los mismos y las necesidades operativas identificadas por Aena durante el período de evaluación.
- Los ingresos de servicios aeroportuarios se han calculado en función de las variaciones de tráfico y tarifa y se han considerado incentivos comerciales destinados a apoyar la recuperación del tráfico.
- Para los ingresos comerciales, se han considerado escenarios prudentes que reflejan la reducción de rentas de arrendamientos consecuencia de la Disposición Final 7ª de la Ley 13/2021 y de los acuerdos alcanzados con algunos arrendatarios. La ratio de ingresos comerciales por pasajero retornaría a niveles previos a la pandemia hacia 2024, manteniéndose en valores similares durante los años siguientes.

Tasas de descuento y de crecimiento a perpetuidad

	31 de diciembre de	
	2022	2021
Tasa de crecimiento a perpetuidad	1,5 %	1,5 %
Tasa de descuento antes de impuestos (WACC pre-tax)	9,2 %	9,1 %
Tasa de descuento después de impuestos (WACC post-tax)	6,9 %	6,8 %

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

Como se observa, los tipos de descuento utilizados apenas han variado en 2022 respecto a 2021, a pesar de la notable evolución al alza durante 2022 de la rentabilidad del bono soberano español a 10 años. A este respecto, hay que señalar que los bajos tipos de interés imperantes en 2021 eran derivados principalmente del impacto de las políticas monetarias expansivas (usualmente denominadas “quantitative easing” o “QE”) implementadas por los distintos bancos centrales para combatir, entre otros, los efectos económicos derivados del COVID-19. Para eliminar los efectos del atípico escenario descrito, tanto en 2021 como en 2022 se ha realizado un ejercicio de normalización, tomando como referencia la

rentabilidad media del bono español a 10 años desde la introducción del euro hasta el 31 de diciembre de 2021 y 31 de diciembre de 2022, respectivamente, por lo que los valores resultantes son muy similares en ambos ejercicios.

El resto de parámetros constitutivos del cálculo de la tasa de descuento no han experimentado variaciones significativas

6.5.2 Conclusiones y análisis de sensibilidad

A 31 de diciembre de 2022, la Sociedad efectuó el test de deterioro sobre el escenario base con las premisas y variables descritas anteriormente, no identificando impactos en las cuentas anuales a 31 de diciembre de 2022.

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

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

Así como a los siguientes cambios en las hipótesis clave:

- Tráfico de pasajeros, en el que se ha contemplado un escenario más pesimista al escenario base, en el que la recuperación del tráfico de 2019 se produciría en torno a 2025. En el escenario más optimista, la recuperación del tráfico se produce en 2024. Para cada escenario las previsiones de tráfico para 2023 serían: para el escenario medio o base en 2023 se alcanzaría el 92,4% del tráfico registrado en 2019; en el escenario optimista el 97%; y en el escenario más pesimista el tráfico del 2023 sería del 87,4%.
- Los ingresos comerciales se consideran en cada escenario teniendo en cuenta el tráfico previsto, así como la reducción de rentas de arrendamientos consecuencia de la Disposición Final 7ª de la Ley 13/2021 y de los acuerdos alcanzados con algunos arrendatarios.

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

	Tasa de descuento después de impuestos			Tasa de crecimiento a perpetuidad (g)		
Miles de euros	**5,9 %**	**6,9 %**	**7,9 %**	**0,5 %**	**1,5 %**	**2,5 %**
Escenario tráfico pasajeros pesimista	3.988.095	(1.761.625)	(5.700.731)	(5.088.567)	(1.761.625)	3.077.562
Escenario Base	6.139.106	-	(4.206.309)	(3.551.380)	-	5.165.644
Escenario tráfico pasajeros optimista	8.609.295	2.012.074	(2.508.319)	(1.803.930)	2.012.074	7.562.626

Como resultado de estos análisis de sensibilidad realizados a 31 de diciembre de 2022, se pone de manifiesto que no se presentan riesgos significativos asociados a variaciones razonablemente posibles de las hipótesis. Es decir, la Dirección considera que, dentro de los rangos mencionados, no se producirían correcciones por deterioro en ninguna de las situaciones anteriormente mencionadas.

7.Inmovilizado material

Los movimientos habidos en este epígrafe durante el ejercicio 2022 y 2021 han sido los siguientes:

	Notas	2022					
		Terrenos y construcciones	Instalaciones técnicas y maquinaria	Otras instalaciones, utillaje y mobiliario	Otro inmovilizado	Inmovilizado en curso	Total
Coste:							
Saldo inicial		13.835.932	951.406	3.762.310	12.453	805.727	19.367.828
Altas		50.366	29.521	50.551	2.718	342.221	475.377
Bajas (*)		(56.560)	(42.211)	(122.078)	(357)	(5.368)	(226.574)
Traspasos	6 8	169.992	43.861	222.382	(28)	(435.142)	1.065
Saldo final		**13.999.730**	**982.577**	**3.913.165**	**14.786**	**707.438**	**19.617.696**
Amortización							
Saldo inicial		(3.952.485)	(583.832)	(2.650.449)	(9.027)	-	(7.195.793)
Dotación		(394.384)	(59.581)	(227.011)	(1.226)	-	(682.202)
Bajas (*)		14.966	40.326	116.690	356	-	172.338
Traspasos	6 8	1.231	25	(277)	1	-	980
Saldo final		**(4.330.672)**	**(603.062)**	**(2.761.047)**	**(9.896)**	**-**	**(7.704.677)**
Deterioro:							
Saldo inicial		(109)	(37)	(10)	-	-	(156)
Aplicación deterioro		109	37	10	-	-	156
Saldo final		**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**
Valor neto contable		**9.669.058**	**379.515**	**1.152.118**	**4.890**	**707.438**	**11.913.019**

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

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

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

La Sociedad posee inmuebles cuyo valor neto por separado de la construcción y del terreno, al cierre de los ejercicios 2022 y 2021 es el siguiente:

	2022	2021
Terrenos	3.533.225	3.534.885
Construcciones	6.135.833	6.348.453
Total	**9.669.058**	**9.883.338**

7.1 Inmovilizado material adquirido a empresas vinculadas

Durante el ejercicio 2022 y 2021 la Sociedad ha adquirido a las sociedades del grupo Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. (ADI) y Aena, Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia (SCAIRM), a la matriz ENAIRE y a las sociedades vinculadas Ingeniería y Economía del Transporte, S.A. (INECO), Ingeniería de Sistemas para la Defensa de España (ISDEFE) y Grupo Indra, los siguientes elementos de su inmovilizado material (en miles de euros):

	2022		2021	
	Valor contable (bruto)	Amortización acumulada	Valor contable (bruto)	Amortización acumulada
Terrenos y construcciones	1.988	(184)	1.130	(511)
Instalaciones técnicas y Maquinaria	336	(9)	654	(60)
Otras instalaciones, utillaje y mobiliario	93	(4)	188	(7)
Otro inmovilizado	185	(49)	712	(29)
Inmovilizado en curso	2.909	-	3.905	-
Total	**5.511**	**(246)**	**6.589**	**(607)**

7.2 Gastos financieros y otros

Durante el ejercicio 2022 se han activado un total de 2.021 miles de euros de gastos financieros devengados en el ejercicio, correspondientes a la financiación del inmovilizado en curso (2021: 973 miles de euros), que se encuentran registrados en el epígrafe de Ingresos financieros "Activación de gastos financieros" (Nota 23.6). Adicionalmente, se han activado 6.493 miles de euros de trabajos internos realizados por la Sociedad para su inmovilizado material, que se encuentran registrados en el epígrafe "Trabajos realizados por la empresa para su activo" de la cuenta de pérdidas y ganancias adjunta (2021: 6.374 miles de euros).

7.3 Adiciones del inmovilizado material

Las principales adiciones que se han registrado en el ejercicio 2022 y 2021 se detallan a continuación:

Terrenos y construcciones

Durante el ejercicio de 2022 las principales altas han sido las actuaciones previstas de insonorización de viviendas en el marco del Plan de Aislamiento Acústico de los aeropuertos de A Coruña, Gran Canaria y Palma de Mallorca; los trabajos relacionados con la ampliación y adecuación del edificio terminal al diseño funcional del aeropuerto de Ibiza y la remodelación de aseos en el aeropuerto de Girona; la construcción de una terraza y reconstrucción de almacenes del aeropuerto de Barcelona; recrecidos en las calles de rodaje A27, A28, A29, A30, A31, KB1, D1, D2, D3, D4, D5, KB2, KC1, KC2, KC3, N1, N2, N3, N4, N5, N6, BN3, G11 y GATE 11, actuaciones de nuevo solado en el edificio T-3 dique norte y la remodelación de la sala Premium en el aeropuerto de Madrid; construcción de la nueva terminal de carga en el aeropuerto de Zaragoza.

Las actuaciones puestas en servicio más importantes han sido las mejoras funcionales en el Edificio Terminal según diseño funcional en los aeropuertos de Tenerife-Sur y Sevilla; nueva zona de autobuses en el edificio terminal T-4 del aeropuerto de Madrid; construcción del nuevo bloque técnico del aeropuerto de Bilbao; adaptación del Sistema de Inspección de Equipaje en Bodega (SIEB) a nuevas EDS estándar en el aeropuerto de Menorca; adecuación del área de movimiento del aeropuerto de Asturias; remodelación del edificio Picasso del aeropuerto de Málaga; regeneración del pavimento de la

pista de vuelo del aeropuerto de Girona y la remodelación de la galería comercial y sala de embarque en el aeropuerto de Gran Canaria.

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

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

Instalaciones técnicas, maquinaria, mobiliario y Otro inmovilizado

Durante el ejercicio de 2022 las adiciones más importantes han sido:

- Adquisiciones de vehículos extintores 6x6 en varios aeropuertos de la red, por ejemplo, en Almería, Asturias, A Coruña, Girona, Granada, Lanzarote y Santiago.
- Balizamientos para las zonas 14R-32L, 18L-36R, edificio terminal T-4 y T-4 satélite, del aeropuerto de Madrid.
- Impresora de tarjetas de embarque para los aeropuertos de Madrid y de Palma de Mallorca.
- Finger T-10, T-11 y T-12 del aeropuerto de Madrid.

Durante el ejercicio de 2021 las adiciones más importantes fueron las siguientes:

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

Inmovilizado en curso

En cuanto a las actuaciones en curso destacan el recrecido de pista y adecuación de las calles de rodaje en el aeropuerto de A Coruña; la adaptación de los sistemas de tratamiento de equipajes con los nuevos equipos de detección de explosivos (EDS) adaptados a la Norma 3 en varios aeropuertos de la red; en el aeropuerto de Madrid, continúan los trabajos en la plataforma de remotos de la T4S; remodelación del área terminal, del edificio procesador y del Módulo A en el aeropuerto de Palma de Mallorca; y recrecido de las calles de rodaje del aeropuerto de Tenerife Norte.

Durante el ejercicio 2021 las principales adiciones de inmovilizado en curso correspondieron a las inversiones en mejoras funcionales en el edificio terminal del aeropuerto de Tenerife Sur; continuaron las adquisiciones de equipos de detección de explosivos (EDS) adaptados al cumplimiento de la Norma 3 integrados en el sistema de tratamiento de equipajes en varios aeropuertos de la red, así como las de los sistemas de inspección de equipajes en bodega; en el aeropuerto de Madrid, los trabajos en la plataforma de remotos de la T4S y la nueva zona de autobuses de la T4; y en el aeropuerto de Gran Canaria los trabajos para la ampliación de accesos a cabeceras 03R y 03L.

7.4 Bajas y resultados por enajenaciones del inmovilizado material

Activos de inmovilizado material con un valor neto de 54.236 miles de euros fueron dados de baja durante el ejercicio 2022 (durante el ejercicio 2021: 25.564 miles de euros).

Las bajas de inmovilizado material más representativas se derivan del recrecido de pista de vuelo del aeropuerto de A Coruña; de la sustitución de equipos de detección de explosivos integrados en el sistema de tratamiento de equipajes en varios aeropuertos de la red por nuevos modelos ajustados a la Norma 3 establecida por la CEAC (Conferencia Europea de Aviación Civil), de la remodelación de las pasarelas telescópicas y sustitución de los equipos recogedor de 400 Hz de varios aeropuertos de la red; de la renovación por obsolescencia del sistema de radiocomunicaciones móviles y del sistema de

comunicaciones de televisión (CCTV) para el servicio de dirección de plataformas en el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas.

Las bajas de inmovilizado material producidas durante el ejercicio 2022 con imputación a resultados han dado lugar a un resultado negativo total de 11.961 miles de euros. Adicionalmente, dentro de las bajas se incluyen los siguientes conceptos que no han generado resultado alguno en la cuenta de pérdida y ganancias:

- Reversiones de provisiones dotadas en ejercicios anteriores por inversiones medioambientales estimadas para cumplir con la normativa vigente, por diferencias de justiprecio originadas, fundamentalmente, en procesos expropiatorios de terrenos y por litigios relacionados con obras, que han sido realizadas con cargo a cuentas de provisiones de riesgos y gastos (véase Nota 21) por importe total de 37.369 miles de euros.
- Abonos de proveedores de inmovilizado sobre importes activados en ejercicios anteriores, por importe de 3.703 miles de euros.

Durante el ejercicio 2021 las bajas más representativas derivaron de la rehabilitación del pavimento de pista en diversos aeropuertos, de la sustitución de equipos de detección de explosivos integrados en el sistema de tratamiento de equipajes en varios aeropuertos de la red por nuevos modelos ajustados a la Norma 3 establecida por la CEAC (Conferencia Europea de Aviación Civil), de la retirada y sustitución por obsolescencia de la red de comunicaciones en el aeropuerto de Alicante-Elche por un nuevo sistema de comunicación vía wifi de alta velocidad, así como de la demolición de una planta de hidrocarburos debido a la construcción de una plataforma de estacionamiento de aeronaves en remoto para dar servicio al Edificio Satélite T4S del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas.

Las bajas de inmovilizado material producidas durante el ejercicio 2021 con imputación a resultados dieron lugar a un resultado negativo total de 13.053 miles de euros. Adicionalmente, dentro de las bajas se incluye los siguientes conceptos que no han generado resultado alguno en la cuenta de pérdidas y ganancias

- Reversiones de provisiones dotadas en ejercicios anteriores por inversiones medioambientales estimadas para cumplir con la normativa vigente, por diferencias de justiprecio originadas, fundamentalmente, en procesos expropiatorios de terrenos, y por litigios relacionados con obras, que han sido realizadas con cargo a cuentas de provisiones de riesgos y gastos (véase Nota 21) por importe total de 10.036 miles de euros.
- Abonos de proveedores de inmovilizado sobre importes activados en ejercicios anteriores, por importe de 2.289 miles de euros.

7.5 Subvenciones de capital

A 31 de diciembre de 2022, la Sociedad tiene subvenciones afectas al inmovilizado por importe de 296.790 miles de euros netos de impuestos (2021: 319.035 miles de euros) (ver Nota 19.4). El coste bruto de los activos en uso afectos a estas subvenciones es de 2.384 millones de euros, que corresponden a inmovilizado material (2021: 2.384 millones de euros).

De la cantidad anterior, AENA S.M.E., S.A. ha cobrado prácticamente la totalidad de los importes, permaneciendo tan sólo un saldo deudor por este concepto a 31 de diciembre de 2022 de 769 miles de euros (2021: 961 miles de euros) (ver Nota 22).

7.6 Limitaciones

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

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

7.7 Bienes totalmente amortizados

A 31 de diciembre de 2022 y 2021 existe inmovilizado material que está totalmente amortizado y que sigue en uso, de acuerdo con el siguiente detalle:

	2022[1]	2021[1]
Construcciones	1.544.259	1.356.085
Instalaciones técnicas y maquinaria	625.125	598.917
Otras instalaciones, utillaje y mobiliario	2.082.419	2.096.366
Otro inmovilizado	270.821	12.862
Total	**4.522.624**	**4.064.230**

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

7.8 Compromisos

Los compromisos por inversiones pendientes de ejecutar al 31 de diciembre de 2022 ascienden a 1.299,7 millones de euros aproximadamente (2021: 958,9 millones de euros), entre las que se encuentran las inversiones adjudicadas pendientes de formalizar contractualmente y las inversiones firmes pendientes de ejecutar. A continuación, se indica el detalle de los ejercicios de pago de los compromisos de compra de activos fijos:

Vencimiento	31 de diciembre de 2022
	(millones de euros)
2023	655
2024	362
2025	182
2026	71
2027	24
Siguientes	6
Total	**1.300**

La inversión total para el periodo 2022-2026 en el DORA II asciende a 2.250 millones de euros. Esta inversión no está formalizada ni es exigible en el cierre del ejercicio 2022, con excepción de 415,1 millones de euros (2021: 448,5 millones de euros), correspondientes a compromisos de inversión para el ejercicio 2022-2026 que se incluyen dentro del detalle anterior.

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

Tipología de inversión	Total período	2022-2026
(millones de euros)		
Estratégicas	479	21,3%
Normativas	616	27,4%
Relevantes	335	14,8%
Otras inversiones	697	31,0%
Dotación presupuestaria reposición	123	5,5%
Total Período DORA	**2.250**	**100 %**

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

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

Las inversiones reguladas previstas para el próximo quinquenio se centran, en gran medida, en llevar a cabo las actuaciones exigidas por la normativa aplicable, así como en realizar el adecuado mantenimiento de la red de aeropuertos y contribuir a la mejora de la sostenibilidad medioambiental. A la fecha de formulación de las presentes Cuentas Anuales, no se identifican dificultades para poder ejecutar las inversiones requeridas.

7.9 Pólizas de seguro

La política de la Sociedad es formalizar pólizas de seguro para cubrir adecuadamente los posibles riesgos a que están sujetos los diversos elementos de su inmovilizado material. Al cierre de los ejercicios 2022 y 2021 se considera que no existe déficit de cobertura.

7.10 Arrendamientos

La Sociedad arrienda parte de su inmovilizado material a terceros para la explotación comercial e inmobiliaria. Los arrendamientos operativos y financieros de la Sociedad se detallan en la Nota 9 y los ingresos generados por esta linea de negocio aparecen detallados en la Nota 23.1. El importe aproximado de los elementos de inmovilizado material que son objeto de arrendamiento operativo a 31 de diciembre de 2022 asciende aproximadamente a 1.154 millones de euros (2021: 1.196 millones de euros).

7.11 Activos controlados conjuntamente

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

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

	2022	2021
- Activos no corrientes	169.143	174.147
Activos netos	**169.143**	**174.147**
- Ingresos	13.946	12.168
- Gastos	(41.118)	(37.566)
Beneficio/ (pérdidas) después de impuestos	**(27.172)**	**(25.398)**

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

7.12 Costes de rehabilitación

Conforme a la política contable descrita en la Nota 4.2, la Sociedad activa como mayor valor del inmovilizado, la estimación inicial de los costes de rehabilitación del lugar sobre el que se asienta, cuando constituyan obligaciones en las que incurre Aena como consecuencia de utilizar el elemento. Así, se capitalizan como mayor valor de los activos aeroportuarios todas las obligaciones previstas para llevar a cabo las obras de aislamiento acústico e insonorización de zonas residenciales para cumplir con la normativa vigente en materia de ruidos generados por las infraestructuras aeroportuarias (véase Nota 21).

8.Inversiones Inmobiliarias

El movimiento de las inversiones inmobiliarias durante los ejercicios 2022 y 2021 es el siguiente:

	Notas	2022		
		Terrenos inmobiliarios y construcciones	Otras instalaciones	Total
Coste:				
Saldo inicial		198.076	3.509	201.585
Altas		355	-	355
Bajas		(234)	(44)	(278)
Traspasos	6 7	3.102	-	3.102
Saldo final		**201.299**	**3.465**	**204.764**
Amortización:				
Saldo inicial		(56.400)	(3.436)	(59.836)
Dotación		(5.435)	(47)	(5.482)
Bajas		205	44	249
Traspasos	6 7	(980)	-	(980)
Saldo final		**(62.610)**	**(3.439)**	**(66.049)**
Deterioro:				
Saldo inicial		(5.021)	-	(5.021)
Dotación		(11)	-	(11)
Reversión		170	-	170
Saldo final		**(4.862)**	**-**	**(4.862)**
Neto:		**133.827**	**26**	**133.853**

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

Este epígrafe recoge, principalmente, inmuebles destinados a su explotación en régimen de arrendamiento o cesión de uso (terrenos, oficinas, hangares, naves). En los casos de inmuebles donde una parte de los mismos generan rentas, y otra parte se emplea en la producción, suministro de bienes y servicios o fines administrativos, tales inmuebles se consideran inversiones inmobiliarias cuando el uso correspondiente a la producción, suministro de bienes y servicios o fines administrativos, sea una proporción insignificante de los mismos.

Al cierre de los ejercicios 2022 y 2021 no existen elementos de inversiones inmobiliarias sujetos a garantías.

La política de la Sociedad es formalizar pólizas de seguros para cubrir posibles riesgos a que están sujetos los diversos elementos de sus inversiones inmobiliarias. Al cierre de los ejercicios 2022 y 2021 la Sociedad tiene razonablemente cubiertos estos riesgos.

En el ejercicio 2022 las principales altas en inversiones inmobiliarias se correspondieron con mejoras realizadas en las construcciones inmobiliarias y los traspasos están motivados por el cambio de uso de distintas edificaciones y terrenos.

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

En 2022 la Sociedad no adquirió construcciones inmobiliarias a empresas del Grupo o relacionadas, como tampoco lo hizo en 2021.

A 31 de diciembre de 2022 y 2021 existen inversiones inmobiliarias que están totalmente amortizadas y que siguen en uso, de acuerdo con el siguiente detalle:

	2022[1]	2021[1]
Construcciones inmobiliarias	14.156	14.244
Instalaciones inmobiliarias	2.855	2.865
Total	**17.011**	**17.109**

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

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

	2022	2021
Terrenos	388.677	344.263
Construcciones	544.486	518.920
Total	**933.163**	**863.183**

La Sociedad ha encargado a una empresa de tasación independiente (Gloval Valuation, S.A.U.) la revisión y valoración del porfolio inmobiliario a 31 de diciembre de 2022, tal y como hizo también para el 31 de diciembre de 2021, con objeto de determinar el valor razonable de sus inversiones inmobiliarias, con especial atención en los cambios significativos y en las condiciones del mercado derivados de la pandemia de COVID-19.

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

Como resultado de la comparación entre el valor razonable a 31 de diciembre de 2022 y el valor en libros de las diferentes Unidades Generadoras de Efectivo incluidas en el segmento inmobiliario, ha resultado una dotación de deterioro por un importe de 11 miles de euros 2021: 2 miles de euros), así como una reversión parcial de los deterioros de edificaciones y terrenos inmobiliarios por un total de 170 miles de euros (2021: 106 miles de euros), por lo que se ha obtenido un resultado positivo de 159 miles de euros (2021: 104 miles de euros).

9.Arrendamientos

9.1 Arrendamientos operativos

9.1.1 Arrendatario

La Sociedad utiliza en régimen de arrendamiento operativo a terceros diversos activos entre el que destaca el detallado a continuación, junto con las principales características del contrato correspondiente:

Activo	Localización	Fecha de vencimiento	Renta anual sin IVA (miles de euros)	Observaciones
Edificio Piovera	Madrid	31/01/2024	3.913	Renta en función de las condiciones del contrato

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

	2022	2021
Menos de un año	3.953	3.883
Entre uno y cinco años	330	4.283
Más de cinco años	-	-
Total	**4.283**	**8.166**

9.1.2 Arrendador

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

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

	2022	2021
Menos de un año	161.839	93.645
Entre uno y cinco años	456.179	214.512
Más de cinco años	49.017	27.001
Total	**667.035**	**335.158**

El 3 de octubre de 2021 entró en vigor la Ley 13/2021, de 1 de octubre, por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres. En su disposición final séptima (DF7) se establece que la Renta Mínima Anual Garantizada (RMGA) fijada en los contratos vigentes en dicho momento se convierte en renta variable en función de la reducción del volumen de pasajeros en cada aeropuerto donde se ubique el local arrendado respecto al volumen de pasajeros que existió en ese mismo aeropuerto en 2019, hasta que el volumen anual de pasajeros del aeropuerto sea igual al que existió en 2019.

Dado que la renta pasó a ser variable en función del número de pasajeros hasta que se recupere el tráfico del 2019, se considera que no habrá cobros mínimos por RMGA en cada aeropuerto, hasta que se recupere el tráfico de acuerdo a lo previsto en el DORA II, lo cual explicó la significativa disminución en los cobros mínimos totales en el 2021 respecto al 2020. Sin embargo, la favorable evolución del tráfico aéreo durante el ejercicio 2022, ha hecho que 16 aeropuertos de la Red hayan recuperado y superado el tráfico aéreo del 2019, pasando por tanto su renta a ser nuevamente Renta Mínima Anual Garantizada (RMGA), lo que vuelve a generar cobros mínimos futuros, al igual que ocurre con las nuevas contrataciones formalizadas a partir del 2022, donde la mencionada DF7 no les es de aplicación.

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

Vencimiento	A 31 de diciembre de 2022
	(miles de euros)
2023	161.839
2024	149.603
2025	126.084
2026	106.952
2027	73.540
Siguientes	49.017
Total	**667.035**

9.2 Arrendamientos financieros

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

	2022	2021
Coste – arrendamientos financieros capitalizados	17.955	17.955
Amortización acumulada	(13.466)	(11.938)
Importe neto en libros	**4.489**	**6.017**

A 31 de diciembre de 2022 y 2021 el valor actual de las cuotas mínimas de arrendamiento a pagar en el futuro, sin incluir incrementos de inflación u otras cuotas contingentes, derivado de dicho contrato de arrendamiento financiero es el siguiente (en miles de euros):

	2022	2021
Menos de un año	1.701	1.682
Entre uno y cinco años	3.796	5.586
Más de cinco años	-	-
	5.497	**7.268**

10.Instrumentos financieros

10.1 Análisis por categorías

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

	Notas		Activos financieros a largo plazo									
			Instrumentos de patrimonio		Créditos a empresas		Derivados		Otros instrumentos financieros (**)		Total	
			2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021
Activos Financieros a Coste Amortizado			-	-	-	-	-	-	95.226	95.043	95.226	95.043
Activos Financieros a Coste	12	11	26	-	377.934	370.000	-	-	-	-	377.960	370.000
Derivados de cobertura			-	-	-	-	67.670	-	-	-	67.670	-
Total			**26**	**-**	**377.934**	**370.000**	**67.670**	**-**	**95.226**	**95.043**	**540.856**	**465.043**

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

(**) En "Créditos a empresas" se recogen los préstamos participativos que tiene la Sociedad con Aena Desarrollo Internacional, S.M.E., S.A. y Aena Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia, S.M.E. con vencimientos el 23 de diciembre y 15 de diciembre de 2023, respectivamente. No obstante, según ambos contratos y la voluntad de las partes, se entenderán automáticamente prorrogados por periodos de dos años adicionales hasta un máximo de dos prórrogas.

	Activos financieros a corto plazo							
	Créditos a empresas		Derivados		Otros instrumentos financieros (**)		Total	
	2022	2021	2022	2021	2022	2021 (*)	2022	2021 (*)
Activos Financieros a Coste Amortizado	1.780	2.150	-	-	570.840	553.109	572.620	555.259
Derivados de cobertura	-	-	31.514	-	-	-	31.514	-
Total	**1.780**	**2.150**	**31.514**	**-**	**570.840**	**553.109**	**604.134**	**555.259**

(*) Cifras reexpresadas.

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

	Pasivos financieros a largo plazo									
	Deudas con entidades de crédito (*)		Deudas con empresas grupo (**)		Derivados		Otros pasivos financieros (***)		Total	
	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021
Pasivos Financieros a Coste Amortizado	3.298.048	3.292.734	3.110.718	3.624.598	-	-	167.979	154.409	6.576.745	7.071.741
Derivados de cobertura	-	-	-	-	-	45.951	-	-	-	45.951
Total	**3.298.048**	**3.292.734**	**3.110.718**	**3.624.598**	**-**	**45.951**	**167.979**	**154.409**	**6.576.745**	**7.117.692**

(*) Incluyendo el efecto de las comisiones y gastos de novación contabilizados a criterio de coste amortizado por importe total de 1.952 miles de euros (2021: 2.896 miles de euros) (véase Nota 15).

(**) El epígrafe "Deudas" se refiere a "Deudas con empresas del grupo" se incluye el efecto de las comisiones y gastos de novación contabilizados a criterio de coste amortizado por importe total de 1.594 miles de euros (2021: 2.078 miles de euros) (véase Nota 15).

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

	Pasivos financieros a corto plazo									
	Deudas con entidades de crédito (*)		Deudas con empresas del grupo (**)		Derivados		Otros pasivos financieros (***)		Total	
	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021
Pasivos Financieros a Coste Amortizado	87.482	632.907	535.721	545.693	-	-	622.511	632.754	1.245.714	1.811.354
Derivados de cobertura	-	-	-	-	1.162	27.607	-	-	1.162	27.607
Total	**87.482**	**632.907**	**535.721**	**545.693**	**1.162**	**27.607**	**622.511**	**632.754**	**1.246.876**	**1.838.961**

(*) Incluyendo el efecto de las comisiones y gastos de novación contabilizados a criterio de coste amortizado por importe total de 1.066 miles de euros (2021: 830 miles de euros (Nota 20)) (véase Nota 15).

(**) El epígrafe "Deudas" se refiere a "Deudas con empresas del grupo" e incluye el efecto de las comisiones y gastos de novación contabilizados a criterio de coste amortizado por importe total de 231 miles de euros (2021: 272 miles de euros) (véase Nota 15).

(***) Incluye, principalmente, deudas a Proveedores de inmovilizado, por importe de 297.106 miles de euros (2021: 337.952 miles de euros), así como el epígrafe "Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar" excluido "Otras deudas con Administraciones Públicas".

Las ganancias y pérdidas netas de los activos y pasivos financieros a 31 de diciembre de 2022 y 2021 se muestran en la Nota 23.6.

La Sociedad al cierre del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2022 y 2021 no tiene ningún compromiso firme de compra o venta de activos y pasivos financieros.

10.2 Valor razonable

Al cierre del ejercicio 2022 y 2021, el valor en libros de los activos y pasivos financieros no difiere significativamente de su valor razonable.

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

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

- Datos para el activo o el pasivo que no están basados en datos observables de mercado (esto es, datos no observables) (Nivel 3).

La siguiente tabla presenta los activos y pasivos de la Sociedad valorados a valor razonable a 31 de diciembre de 2022:

	Nota	Nivel 1	Nivel 2	Nivel 3	Saldo total
Activos					
Derivados	**13**	-	99.184	-	99.184
Total activos		**-**	**99.184**	**-**	**99.184**
Pasivos					
Derivados	**13**	-	1.162	-	1.162
Total pasivos		**-**	**1.162**	**-**	**1.162**

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

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

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

Instrumentos financieros en Nivel 1:

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

Instrumentos financieros en Nivel 2:

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

Instrumentos financieros en Nivel 3:

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

Las técnicas específicas de valoración de instrumentos financieros incluyen:

- Precios de cotización de mercado o precios establecidos por intermediarios financieros para instrumentos similares.
- El valor razonable de permutas de tipo de interés se calcula como el valor actual de los flujos de efectivo futuros estimados basados en curvas de tipos de interés estimadas.

- Otras técnicas, como el análisis de los flujos de efectivos descontados, se usan para analizar el valor razonable del resto de instrumentos financieros.

10.3 Análisis por vencimientos

A 31 de diciembre de 2022, los importes de los instrumentos financieros con un vencimiento determinado o determinable clasificados por año de vencimiento son los siguientes (en miles de euros):

Activos financieros	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028 y siguientes**	**Total**
Activos financieros a coste amortizado	572.620	22.936	4.753	30.223	11.632	25.682	**667.846**
Activos financieros a coste (Nota 12)	-	-	377.934	-	-	26	**377.960**
Derivados de cobertura	31.514	30.886	20.873	15.911	-	-	**99.184**
Total	**604.134**	**53.822**	**403.560**	**46.134**	**11.632**	**25.708**	**1.144.990**

Pasivos financieros	**Notas**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028 y siguientes**	**Total**
Préstamo con Sociedad dominante última (*)	**15**	524.566	765.707	396.710	376.402	345.492	1.226.407	**3.635.284**
Intereses devengados préstamo pendientes de pago		11.154	-	-	-	-	-	**11.154**
Deudas con entidades de crédito (**)	**15**	78.934	1.233.000	780.000	406.667	146.667	731.714	**3.376.982**
Intereses Deudas con entidades de crédito	**15**	8.548	-	-	-	-	-	**8.548**
Fianzas recibidas		30.092	58.884	45.425	17.464	15.367	26.744	**193.976**
Acreedores arrendamiento financiero		1.701	1.915	1.880				**5.496**
Otras deudas a largo plazo		42	40	37	35	33	155	**342**
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar		590.677	-	-	-	-	-	**590.677**
Derivados de cobertura	**15**	1.162	-	-	-	-	-	**1.162**
Total		**1.246.876**	**2.059.546**	**1.224.052**	**800.568**	**507.559**	**1.985.020**	**7.823.621**

(*) Incluyendo el efecto de las comisiones y gastos de novación contabilizados a criterio de coste amortizado por importe total de 1.825 miles de euros de los que un importe de 1.594 miles de euros corresponde al largo plazo y 231 miles de euros a corto plazo (2021: 2.350 miles de euros de los que 2.078 miles de euros son a largo plazo y 272 miles de euros a corto plazo) (véase Nota 15), al no suponer estos conceptos salida de efectivo.

(**) Incluyendo el efecto de las comisiones y gastos de novación contabilizados a criterio de coste amortizado por importe total de 3.018 miles de euros de los que 1.952 miles de euros son a largo plazo y 1.066 miles de euros a corto plazo (2021: 3.725 miles de euros, de los que 2.896 miles de euros son a largo y 830 miles de euros son a corto plazo) (véase Nota 15, al no suponer estos conceptos salida de efectivo.

El importe de 377.934 miles de euros a 31 de diciembre de 2022 se corresponde a préstamos concedidos a empresas del grupo (Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. (Sociedad Unipersonal) y Aena, Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia S.M.E., S.A.) y sus intereses. A 31 de diciembre de 2021 el préstamo con Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. (Sociedad Unipersonal) por importe de 370 millones d euros tenía vencimiento 2023 pero a cierre del ejercicio 2022 la Sociedad se ha comprometido a no solicitar el reembolso del mismo por lo que se activa la primera prórroga de dos años.

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

Activos financieros	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027 y siguientes**	**Total**
Activos financieros a coste amortizado	555.259	14.186	9.182	5.818	31.846	34.011	**650.302**
Activos financieros a coste	-	370.000	-	-	-	-	**370.000**
Total	**555.259**	**384.186**	**9.182**	**5.818**	**31.846**	**34.011**	**1.020.302**

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

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

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

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

11.1 Instrumentos de patrimonio

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

Sociedades dependientes	Miles de euros			
	2021	Altas	Bajas	2022
Aena, Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia S.M.E., S.A. ("SCAIRM")	16.192	-	-	16.192
Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. ("ADI")	165.032	-	-	165.032
Coste	**181.224**	**-**	**-**	**181.224**

	2021	Dotación	Reversión	2022
Aena, Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia S.M.E., S.A. ("SCAIRM")	(9.386)	-	9.386	-
Deterioro	**(9.386)**	**-**	**9.386**	**-**
Total instrumentos de patrimonio	**171.838**	**-**	**9.386**	**181.224**

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

	2020	Dotación	Reversión	2021
Aena, Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia S.M.E., S.A. ("SCAIRM")	(16.192)	-	6.806	(9.386)
Deterioro	**(16.192)**	**-**	**6.806**	**(9.386)**
Total instrumentos de patrimonio	**165.032**	**-**	**6.806**	**171.838**

Los principales datos de las participaciones en empresas del grupo y asociadas, así como de otras participaciones, ninguna de las cuales cotiza en bolsa a 31 de diciembre de 2022 y 2021, se exponen a continuación:

11.2 Participaciones en empresas del grupo

El detalle de sociedades dependientes del Grupo a 31 de diciembre de 2022 y 2021, todas ellas consolidadas por el método de integración global en las cuentas anuales consolidadas del grupo del que la Sociedad es dominante, es el siguiente:

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

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

(2) Sociedades auditadas por la red KPMG

Los principales importes de capital, patrimonio, resultados y valor en libros relacionados con las empresas del grupo al cierre de los ejercicios 2022 y 2021 son los siguientes:

11.2.1 Sociedades con participación directa de Aena

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

	31 de diciembre de 2022							
Denominación / Domicilio / Actividad	**Fracción del Capital directo (%)**	**Capital**	**Beneficio/(Pérdidas) Explotación**	**Neto**	**Reservas**	**Resto de Patrimonio**	**Total patrimonio**	**Valor en libros (*)**
Aena Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia S.M.E., S.A.	100 %	8.500	298	199	1.697	(6.667)	3.729	16.192
Avenida España 101, Valladolises y Lo Jurado (Murcia)/ Concesión Administrativa para la Gestión, Explotación y Mantenimiento del Aeropuerto de la Región de Murcia.								
Total								**16.192**

(*) Datos obtenidos de las cuentas anuales individuales del ejercicio 2022.

(**) El resultado del ejercicio procede íntegramente de operaciones continuadas.

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

(*) Datos obtenidos de las cuentas anuales individuales del ejercicio 31 de diciembre de 2021.

(**) El resultado del ejercicio procede íntegramente de operaciones continuadas.

Con fecha 25 de enero de 2018, Aena constituyó "Aena, Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia S.M.E., S.A." (en adelante, SCAIRM), sociedad concesionaria titular del contrato de gestión, explotación, mantenimiento y conservación del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia (SCAIRM) en la modalidad de concesión de dicho aeropuerto y de su zona de actividades complementarias durante un plazo de 25 años, formalizándose el contrato de adjudicación con fecha 24 de febrero de 2019.

Como consecuencia de la situación originada por la pandemia, el tráfico aéreo de este aeropuerto se vio fuertemente impactado con reducciones relevantes de los tráficos, lo que afectó de forma relevante a la actividad y, por tanto, a la cifra de negocio y los resultados. Adicionalmente, las previsiones arrojaban escenarios futuros totalmente alejados de los previstos en el momento en que se formuló la oferta del contrato de concesión.

Dada la situación de desequilibrio de la concesión, el 27 de diciembre de 2021 se formalizó la adenda al contrato de concesión conforme a lo establecido en la Orden de la Consejería de Fomento e Infraestructuras de la Región de Murcia de 17 de noviembre de 2021, por la que se resuelven las solicitudes de reequilibrio del Contrato de Concesión para la "Gestión, explotación, Mantenimiento y conservación del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia", quedando modificados parte de los términos relevantes del acuerdo en base a los cuales se establecen mecanismos de compensación basados, principalmente, en una transformación de los cánones fijos a pagar en variables en función del tráfico aéreo que serán revisables periódicamente.

Las circunstancias descritas supusieron una reducción extraordinaria de la actividad e ingresos de las sociedades del Grupo Aena que se tradujo en una fuerte reducción de los flujos de efectivo de explotación. En el caso concreto de SCAIRM, la Sociedad procedió a realizar el cálculo del importe recuperable de su participación en el cierre de 2020, resultando el deterioro de la totalidad del valor contable de la participación. En el cierre de 2021, ejercicio en el comenzó a producirse la recuperación del tráfico aéreo del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia, se revirtió parte de este deterioro por importe de 6.806 miles de euros.

Durante 2022, se ha producido una recuperación del tráfico aéreo muy significativa en toda Europa que parece corroborar la superación de la situación sobrevenida por la pandemia. En concreto el tráfico del aeropuerto de la Región de Murcia ha llegado a un 75% del tráfico de 2019, año de referencia anterior a las restricciones derivadas de la COVID. Conforme al cálculo del valor recuperable llevado a cabo a 31 de diciembre de 2022 para esta UGE, la Sociedad ha procedido a revertir la totalidad del deterioro restante de su participación por importe de 9.386 miles de euros.

El importe recuperable de se determina como el valor en uso al cierre del ejercicio, sobre la base de las proyecciones financieras elaboradas por la Dirección para todo el periodo concesional, consideradas como "escenario base" para la realización del test de deterioro. El principal componente de estas proyecciones es la estimación del tráfico del aeropuerto durante todo el periodo concesional. Se ha considerado como escenario base la recuperación de los niveles de tráfico de 2019 en 2024, con un nivel de tráfico para 2022 de un 75% respecto al tráfico de 2019, y con crecimientos respecto al tráfico previsto para 2022 en 2023, 2024 y 2025 del 13%, 31% y 43%, respectivamente.

La tasa de descuento aplicada a las proyecciones de flujos de efectivo es el Coste Medio Ponderado del Capital antes de impuestos (CMPCAI) estimado de acuerdo con la metodología CAPM (Capital Asset Pricing Model), y está determinada por la media ponderada del coste de los recursos propios y del coste de los recursos ajenos. En 2022 se ha aplicado una tasa de descuento antes de impuestos del 11,7 % (2021: 11.5%) y una tasa de descuentos después de impuestos del 8,8% (2021: 8,6%).

La razonabilidad de las hipótesis clave asumidas, así como de los análisis de sensibilidad efectuados, los resultados y las conclusiones alcanzadas sobre las pruebas de deterioro efectuadas, han sido revisadas favorablemente por expertos profesionales independientes.

b) Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. ("ADI")

	31 de diciembre de 2022							
Denominación / Domicilio / Actividad	**Fracción del Capital directo (%)**	**Capital**	**Beneficio/(Pérdidas) Explotación**	**Beneficio/(Pérdidas) Neto**	**Reservas**	**Resto de patrimonio**	**Total patrimonio**	**Valor en libros (*)**
Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. Peonías, 12. Madrid Explotación, conservación, gestión y administración de infraestructuras aeroportuarias.	100 %	161.182	130.548	78.473	230.989	(346.146)	124.498	165.032
Total								**165.032**

(*) Datos obtenidos de las cuentas anuales individuales del ejercicio 2022.

(**) El resultado del ejercicio procede íntegramente de operaciones continuadas.

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

(*) Datos obtenidos de las cuentas anuales individuales del ejercicio 2021.

(**) El resultado del ejercicio procede íntegramente de operaciones continuadas.

La Sociedad "Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. (Sociedad Unipersonal)" (en adelante "la Sociedad" o "AENA INTERNACIONAL") se constituyó el 13 de noviembre de 1991 con la denominación social de Empresa de Mantenimiento Aeronáutico, S.A. y su único accionista es la sociedad Aena S.M.E., S.A. (en adelante "AENA"). La Sociedad es una sociedad holding tenedora de acciones o participaciones del negocio internacional del grupo AENA a través de inversiones en sociedades domiciliadas fuera de España, siendo ésta su actividad actual.

En los ejercicios 2022 y 2021 Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. (en adelante, ADI) no ha repartido dividendos.

En línea con el ejercicio realizado por Aena, al cierre del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2022, Aena Desarrollo Internacional ha procedido a realizar el cálculo del importe recuperable de sus participaciones, así como de los préstamos concedidos a sus filiales LLAHL II y LLAH III y ANB, mediante la estimación de su participación en los flujos de efectivo que se espera sean generados por la empresa participada, procedentes tanto de sus actividades ordinarias como de su enajenación o baja en cuentas. Estos cálculos usan proyecciones de flujos de efectivo basadas en presupuestos financieros aprobados por la Dirección que cubren el período de duración de las concesiones de explotación de los aeropuertos de Luton (Londres, Reino Unido) y del Nordeste de Brasil. Los flujos consideran la experiencia pasada y representan la mejor estimación de la Dirección sobre la evolución futura del mercado. Como consecuencia de dichos test, al cierre del ejercicio 2022 ADI ha registrado una reversión de deterioro en su participación en LLAHL III por importe de 15.455 miles de euros (2021: reversión de deterioro de 29.867 miles de euros) y ha contabilizado una reversión de deterioro por importe de 70.194 miles de euros en su participación en ANB (2021: dotación de deterioro de 90.329 miles de euros).

Por otra parte, es importante mencionar que la dirección y los administradores de ADI estiman que la valoración de la inversión de la Sociedad en Aeropuertos Mexicanos del Pacífico (AMP) a 31 de diciembre de 2022, realizada a partir del valor recuperable a esa fecha, ascendería a 452.005 miles de euros (2021: 414.592 miles de euros), mientras que el valor neto contable de la inversión de la Sociedad en AMP a 31 de diciembre de 2022 y 31 de diciembre de 2021 asciende a 50.555 miles de euros por lo que se pone de manifiesto una plusvalía tácita relevante en dicha participada en ambos ejercicios.

Basándose en todo ello, la dirección de la Sociedad considera que el importe recuperable de la inversión en ADI, calculado a 31 de diciembre de 2022 y 2021, es superior a su coste de adquisición, teniendo en cuenta su patrimonio neto más las plusvalías tácitas existentes en la fecha de cierre que surgen en la valoración de la participación que ADI mantiene en AMP.

11.2.2 Sociedades con participación indirecta de Aena

a) London Luton Airport

La Sociedad AENA S.M.E., S.A. posee el control de London Luton Airport Holding III Limited (en adelante, "LLAH III") y todas sus participadas a través de ADI. Los principales importes de capital, patrimonio, resultados y valor en libros, expresados en moneda local y bajo principios contables locales e incluyendo la valoración de los activos identificables adquiridos y los pasivos asumidos a la fecha de adquisición, relacionados con esta empresa al cierre de los ejercicios 2022 y 2021 son los siguientes (expresados en miles):

Denominación / Domicilio / Actividad	% Partic.	31 de diciembre de 2022 Capital	Resultado de explotación	Resultado del ejercicio (***)	Reservas	Resto Patrimonio	Total de Patrimonio
		Miles GBP					
London Luton Airport Holdings III Limited (*)	51 %	986	37.922	8.439	103.874	(249.339)	(136.040)
London Luton Airport Holdings II Limited (*)	51 %	986	41.638	11.417	103.874	(271.692)	(155.415)
London Luton Airport Holdings I Limited (*)	51 %	1.930	41.640	21.146	197.341	(257.004)	(36.587)
London Luton Airport Group Limited (*)	51 %	5.274	63.815	51.391	66.170	-	122.835
London Luton Airport Operations Limited (**)	51 %	5.274	63.815	51.391	66.170	-	122.835

(*) Datos obtenidos de las cuentas anuales consolidadas a 31 de diciembre de 2022.

(**) Datos obtenidos de las cuentas anuales individuales a 31 de diciembre de 2022.

(***) El resultado del ejercicio procede íntegramente de operaciones continuadas.

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

(*) Datos obtenidos de las cuentas anuales consolidadas a 31 de diciembre de 2021.

(**) Datos obtenidos de las cuentas anuales individuales a 31 de diciembre de 2021.

(***) El resultado del ejercicio procede íntegramente de operaciones continuadas.

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

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

Con fecha 16 de octubre de 2014, ADI, una vez obtenidas las autorizaciones pertinentes, procedió a ejecutar la opción de compra, alcanzando el 51 % del capital de LLAHL III por un importe de 13,7 millones de libras esterlinas (correspondientes a 17,2 millones de euros). Asimismo, ADI asumió el 51 % de la deuda suscrita por Aerofi en LLAHL II, que ascendía a 48,3 millones de libras esterlinas. Dicha deuda corresponde a un préstamo de accionistas a 10 años, al 8% de interés, con pago semestral de intereses y con amortización al vencimiento en noviembre del 2025, con la opción de capitalizar los intereses devengados en la fecha del pago pasando a formar parte del nominal y devengando intereses. Esta opción ha sido utilizada tanto en el ejercicio 2022 como en el ejercicio 2021. Por tanto, a 31 de diciembre de 2022, el nominal del préstamo de accionistas concedido a LLAHL II asciende a 61.099 miles de libras esterlinas y (2021: 56.489 miles de libras esterlinas), correspondientes a 68.888 miles de euros (2021: 67.227 miles de euros). En el ejercicio 2022 dicho préstamo generó unos intereses a favor de Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. de 5.440 miles de euros (2021: 5.006 miles de euros).

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

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

Con el objetivo de reforzar la liquidez de Luton a raíz de la fuerte caída en la actividad del aeropuerto consecuencia de la pandemia, con fecha 5 de agosto de 2020 se formalizó un préstamo por importe de 55 millones de libras por la cual, Aena Desarrollo Internacional, S.M.E., S.A. y AMP Capital Investors Crown S.à r.l., accionistas de LLAH III, se comprometían a facilitar liquidez a London Luton Airport Holdings III Limited (LLAH III), y ésta a sus subsidiarias con el fin de asegurar que London Luton Airport Holdings I Limited pueda cumplir con los requerimientos del test de liquidez mensual exigido por sus acreedores. El importe que corresponde a Aena Desarrollo Internacional asciende a 28 millones de libras. Con fecha 5 de julio de 2021, LLAH III solicita la disposición de 20 millones de libras, de las cuales corresponden a ADI 10.200 miles de libras esterlinas que equivalen a 12.139 miles de euros al cierre del ejercicio 2021. Con fecha 16 de diciembre de 2021 se procede a novar dicho préstamo reduciendo el importe del préstamo a 40 millones de libras y ampliando el vencimiento hasta el 31 de agosto de 2024. A 31 de diciembre de 2022 el préstamo registrado en ADI con LLAH III asciende a 11.212 miles de libras esterlinas que equivalen a 12.642 miles de euros al cierre del ejercicio 2022.

Los intereses devengados en el ejercicio 2022 a favor de ADI por este nuevo préstamo han sido de 1.000 miles de euros (2021: 446 miles de euros).

Asimismo, cabe señalar, que el pasado 17 de noviembre de 2021 se ha formalizado un acuerdo de recuperación sostenible del aeropuerto de Luton con Luton Borough Council, que parte del mecanismo de Special Force Majeure (SFM) recogido en el contrato de concesión, y cuyo acuerdo final contempla una reducción del canon de concesión por valor de 45 millones de GBP (hasta el año 2023), una extensión de la concesión de 16,5 meses (del 31 de marzo de 2031 al 15 de agosto de 2032), así como un acuerdo sobre otras cuestiones de carácter medioambiental y económico-social con valor para ambas partes.

En línea con el ejercicio realizado por Aena, al cierre del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2022, Aena Desarrollo Internacional ha procedido a realizar el cálculo del importe recuperable de sus participaciones, así como de los préstamos concedidos a sus filiales LLAHL II y LLAH III, mediante la estimación de su participación en los flujos de efectivo que se espera sean generados por la empresa participada, procedentes tanto de sus actividades ordinarias como de su enajenación o baja en cuentas. Estos cálculos usan proyecciones de flujos de efectivo basadas en presupuestos financieros aprobados por la Dirección que cubren el período de duración de las concesiones de explotación de los aeropuertos de Luton (Londres, Reino Unido). Los flujos consideran la experiencia pasada y representan la mejor estimación de la Dirección sobre la evolución futura del mercado. Como consecuencia de dicho test, al cierre del ejercicio 2022, tal como se ha mencionado anteriormente, ADI ha registrado una reversión de deterioro en su participación en LLAHL III por importe de 15.455 miles de euros, en relación al deterioro producido en (2021: reversión de deterioro de 29.867 miles de euros).

b) Aeropuertos do Nordeste do Brasil (ANB)

El 15 de marzo de 2019, ADI resultó declarada ganadora por la Agencia Nacional de Aviación Civil brasileña (ANAC) en la subasta celebrada en relación con la concesión para la explotación y mantenimiento de los aeropuertos de Recife, Maceió, Aracajú, Campina Grande, João Pessoa y Juazeiro do Norte en Brasil, agrupados en el denominado Grupo Aeroportuario del Nordeste de Brasil. El contrato de concesión de servicios de 30 años de duración fue firmado por la dependiente Aeroportos do Nordeste do Brasil S.A. (en adelante, “ANB”), en octubre de 2019, y el inicio de la operación de los 6 aeropuertos dio comienzo entre enero y marzo de 2020.

De acuerdo con la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, el Consejo de Ministros aprobó, en su reunión de 12 de abril de 2019, autorizar a ADI la creación en Brasil de la sociedad mercantil estatal Aeroportos do Nordeste do Brasil S.A. (en adelante, “ANB”) como entidad concesionaria de la gestión aeroportuaria de los citados aeropuertos. Con fecha 30 de mayo de 2019 se constituyó la nueva sociedad brasileña, participada en su totalidad por Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A., con un capital social de 10.000 reales brasileños y cuyo objeto social específico y exclusivo es la prestación de servicios públicos para la ampliación, conservación y explotación de la infraestructura aeroportuaria de los complejos aeroportuarios integrantes del bloque Nordeste de Brasil. El Consejo de Administración de la sociedad brasileña, en su reunión celebrada el 1 de julio de 2019, aprobó una ampliación de capital social por importe de 2.388.990.000 reales brasileños totalmente suscrita por su accionista único.

Asimismo, el importe de la participación se incrementó en 14.601.360 reales brasileños (3.233.465,45 euros al tipo de cambio 4,5157 EUR/BRL) correspondientes a la asunción por parte de ADI de gastos de licitación derivados de la obtención de la concesión registrada en ANB mencionada anteriormente.

Dadas las características del pliego de la licitación, cabe calificar este contrato como un contrato de gestión de servicios públicos en la modalidad de concesión, debiendo su adjudicatario prestar todos los servicios que a un gestor aeroportuario le correspondiere, si bien no incluye los servicios ATC (Air Traffic Control). Las líneas principales resumidas de este acuerdo son las siguientes:

- La concesión, que tiene un período de 30 años ampliable 5 años adicionales, es del tipo BOT (construir, operar y transferir). Una vez finalizado el plazo total de la concesión, la plena e ilimitada posesión de los terrenos y la totalidad de las instalaciones existentes (incluidos los gastos útiles realizados por el concesionario y las mejoras que hayan podido ser incorporadas por éste) revertirán a la Agencia Nacional de Aviación Civil de Brasil sin que exista derecho a indemnización alguna a favor del Concesionario.
- Los ingresos de la actividad aeronáutica están regulados bajo un modelo dual- till.
- La nueva Sociedad Concesionaria tendrá derecho a percibir una retribución en concepto de precio por la utilización de las instalaciones y por la prestación de servicios vinculadas con la gestión del aeropuerto.
- Por su parte, la Administración recibe un canon fijo de 1.900 millones de BRL (aproximadamente, 427,7 millones de euros) en la fecha de firma del contrato y un canon variable a partir del quinto año en función de los ingresos brutos del acuerdo de concesión. La contraprestación económica variable se fija en el 8,16 % sobre los ingresos brutos, con 5 años iniciales de carencia y 5 años progresivos que comenzarían en 2025 al 1,63 % y se incrementan gradualmente a 3,26 % en 2026, 4.90 % en 2027, 6,53 % en 2028, llegando al 8,16 % contractual aplicable en 2029 y en años sucesivos.
- La Agencia Nacional de Aviación Civil (ANAC) estimó en el pliego de licitación un importe de inversión de 2.153 millones de reales brasileños (equivalente a 486,6 millones de euros al tipo de cambio 4,4239 EUR/ BRL) distribuido entre inversiones destinadas a adecuar las infraestructuras al tráfico (el 25,6% del total estimado por la autoridad brasileña); inversiones discrecionales (31,7%) no obligatorias, principalmente destinadas a las áreas comerciales; y de mantenimiento de infraestructuras, pistas y equipamientos (42,7%).

De acuerdo con lo previsto en el Contrato de concesión, considerando, además, las interpretaciones realizadas por las autoridades brasileñas sobre la pandemia COVID-19, así como la legislación aplicable al caso, ANB ha venido presentando peticiones de reequilibrio económico financiero ante la ANAC, por el importe de los desequilibrios estimados en los ejercicios 2020 a 2022.

El 14 de diciembre de 2021 ANAC aprobó dicha petición, concluyendo que el evento narrado se encuadra en la matriz de riesgos contractual, especialmente en cuanto a sus efectos sobre la concesión en el periodo marzo a diciembre de 2020, y que el importe del desequilibrio en el periodo citado ascendió a 69,7 millones Reales Brasileños (11,0 millones de euros al tipo de cambio de 31 de diciembre de 2021) antes de impuestos.

Este desequilibrio se compensará de la siguiente forma:

- Asunción del exceso de las tarifas aplicadas en 2020 en el aeropuerto de Maceio sobre el techo tarifario contractual aplicable, por 1,1 millones Reales Brasileños (0,2 millones de euros al tipo de cambio de 31 de diciembre de 2021).
- Aumento desde enero de 2022 de las tarifas de embarque nacional e internacional de los aeropuertos de Recife (2,50 R$/pasajero) y Maceió, Aracaju y João Pessoa (2,20 R$/pasajero), por encima del techo tarifario contractual aplicable a dichos aeropuertos.
- Eliminación de la contribución variable anual. Dicha contribución pagadera al estado brasileño se determina como un porcentaje sobre los ingresos de la concesión, iniciando en el 5º año completo de la concesión (2024) y hasta su finalización.
- Las medidas se aplicarán hasta agotar el desequilibrio, el cual será actualizado por el IPCA y la WACC contractual de 8,86%.
- Considerando los desequilibrios aprobados, la compensación realizada en 2022 vía tarifas de embarque y la actualización mencionada en el punto anterior, al 31 de diciembre de 2022 se estima que el importe de reequilibrio pendiente de compensar ascendía a 139,9 millones de Reales Brasileños (24,8 millones de euros al tipo de cambio de 31 de diciembre de 2022) antes de impuestos.

Una vez finalizado el proceso de aprobación del reequilibrio 2021, ANB ha iniciado el proceso de solicitud de desequilibrio del ejercicio 2022, en el cual entiende que le asisten los mismos derechos al continuar prevaleciendo circunstancias similares a las del ejercicio 2021. Así, en diciembre de 2022 se ha presentado solicitud de reequilibrio basada en una estimación de EBITDA de cierre del ejercicio, con metodología de cálculo, importe y condiciones de reequilibrio similares a los de los ejercicios 2020 y 2021.

Contablemente, el incremento de tarifa se registra como ingresos de explotación en el momento de prestar el servicio, conforme a su devengo. Durante el período en que esté vigente el reequilibrio, la contribución variable se registra como menos gasto en el año de devengo del canon.

El 30 de diciembre de 2021 se firmó un préstamo a largo plazo, por importe de 790.982 miles de reales brasileños con el banco Banco do Nordeste do Brasil (BNB), para financiar parte de las inversiones a realizar en los próximos ejercicios requeridas en el contrato de concesión, al que se suma un préstamo a largo plazo formalizado el 31 de marzo de 2022 por un total de 1.048 millones de reales brasileños con el Banco Nacional De Desenvolvimento Econômico E Social (BNDES).

Estos contratos accesorios implican que la totalidad de las acciones de Aeroportos do Nordeste do Brasil SA, así como sus flujos de efectivo (ingresos tarifarios y no tarifarios, indemnizaciones procedentes de pólizas de seguro, y derechos emergentes de cualquier naturaleza derivados del contrato de concesión), quedan en garantía del cumplimiento de los contratos de financiación indicados.

Los principales importes de capital, patrimonio, resultados y valor en libros, expresados en moneda local y bajo principios contables locales e incluyendo la valoración de los activos identificables adquiridos y los pasivos asumidos a la fecha de adquisición, relacionados con esta empresa al cierre de los ejercicios 2022 y 2021 son los siguientes (expresados en miles):

	31 de diciembre de 2022							
	Miles de RBL (*)							Miles de Euros
Denominación / Domicilio / Actividad	Fracción del Capital indirecto (%)	Capital	Beneficio/(Pérdidas) Explotación	Beneficio/(Pérdidas) Neto	Reservas	Resto de patrimonio	Total patrimonio	Valor en libros (*)
Aeroportos do Nordeste do Brasil S.A. (ANB) *Estado de Recife, Pernambuco (Brasil)* Prestación de servicios públicos para la ampliación, conservación y explotación de la infraestructura aeroportuaria de los complejos aeroportuarios integrantes del bloque Nordeste de Brasil.	100 %	2.389.000	312.963	213.678	-	(704.753)	1.897.925	274.293
Total								**274.293**

(*) Datos obtenidos de las cuentas anuales individuales del ejercicio 2022.

	31 de diciembre de 2021							
	Miles de RBL (*)							Miles de Euros
Denominación / Domicilio / Actividad	Fracción del Capital indirecto (%)	Capital	Beneficio/(Pérdidas) Explotación	Beneficio/(Pérdidas) Neto (**)	Reservas	Resto de patrimonio	Total patrimonio	Valor en libros
Aeroportos do Nordeste do Brasil S.A. (ANB) *Estado de Recife, Pernambuco (Brasil)* Prestación de servicios públicos para la ampliación, conservación y explotación de la infraestructura aeroportuaria de los complejos aeroportuarios integrantes del bloque Nordeste de Brasil.	100 %	2.389.000	(551.909)	(361.537)	-	(343.216)	1.684.247	203.481
Total								**203.481**

(*) Datos obtenidos de las cuentas anuales individuales del ejercicio 2021.

A 31 de diciembre de 2022 se ha procedido a realizar el test de deterioro de la inversión que la Sociedad mantiene en ANB. El cálculo del valor recuperable de la inversión se ha efectuado de acuerdo con el valor en uso estimado mediante la valoración de los flujos de efectivo que se espera sean generados por esta sociedad dependiente, convertidos al tipo de cambio en la fecha de determinación de ese valor (tipo de cambio de cierre en la fecha del balance). Estos cálculos se fundamentan en proyecciones de flujos de efectivo basadas en presupuestos financieros preparadas por ANB y aprobadas por la Dirección, y que cubren el período de duración de la concesión de los aeropuertos de Brasil. Dichos flujos representan la mejor estimación de la Dirección sobre la evolución futura del mercado. Como resultado de dicho test, a cierre de 2022 ADI ha contabilizado una reversión de deterioro por importe de 70.194 miles de euros en su participación en ANB (2021: dotación de deterioro de 90.329 miles de euros), principalmente consecuencia de una disminución de las proyecciones del coste de las inversiones que se van a ejecutar en el periodo 2022 a 2027, debido principalmente a la reestimación del coste de las actuaciones tras la adjudicación de diversos contratos de obra y suministros, y la adecuación del dimensionamiento de determinados proyectos en dicho periodo, a las necesidades del servicio.

c) Bloco do Onze Aeroportos do Brasil S.A.

En el ámbito de los objetivos del Plan Estratégico 2018-2021 y en la visión estratégica para el período 2022-2026, el 18 de agosto de 2022 la Agencia Nacional de Aviación Civil brasileña (ANAC) declaró a ADI ganadora en la subasta celebrada para la firma de un contrato de concesión para la ampliación, mantenimiento y explotación de los siguientes del Bloque SP/MS/PA/MG: Congonhas - São Paulo, Campo Grande, Corumbá, Ponta Porã, Maestro Wilson Fonseca – Santarém, João Corrêa da Rocha – Marabá, Carajás – Parauapebas, Altamira, Ten. Cel. Aviador César Bombonato – Uberlândia, Mário Ribeiro - Montes Claros, Mario de Almeida Franco – Uberaba (en adelante, la Licitación).

De acuerdo con lo establecido en la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, el 18 de octubre de 2022 el Consejo de Ministros aprobó autorizar a Aena Internacional la creación en Brasil de la sociedad mercantil estatal Bloco do Onze Aeroportos do Brasil S.A. (en adelante, "BOAB"), para ser la futura sociedad concesionaria de los aeropuertos del Bloque SP/MS/PA/MG. Con fecha 16 de noviembre de 2022 se constituyó BOAB como sociedad participada en su totalidad por Aena Internacional, cuyo objeto social es la prestación de servicios públicos para la ampliación, mantenimiento y explotación de la infraestructura aeroportuaria de los complejos aeroportuarios integrantes del bloque SP/MS/PA/MG. La Sociedad BOAB se constituyó con un capital social inicial de 10 miles de Reales Brasileños, que fueron suscritos íntegramente por Aena Internacional y del que se desembolsaron 1.000 Reales Brasileños. El Consejo de Administración de BOAB, en reunión celebrada el 28 de noviembre de 2022, aprobó una ampliación de capital social por importe de 4.124 millones de Reales brasileños, el cual fue suscrito íntegramente por Aena Internacional. El 26 de enero de 2023, Aena Internacional desembolsó el importe de 1.639 millones de Reales Brasileños del capital social, dando cumplimiento al importe mínimo a desembolsar de acuerdo con el Pliego de la Licitación.

La firma del contrato de concesión está prevista que tenga lugar a finales de marzo de 2023. Dadas las características del pliego de la licitación, cabe calificar este contrato como un contrato de gestión de servicios públicos en la modalidad de concesión, debiendo su adjudicatario prestar todos los servicios que a un gestor aeroportuario le correspondiere, si bien no incluye los servicios ATC (Air Traffic Control). Las líneas principales resumidas de este acuerdo son las siguientes:

- La concesión, que tiene un período de 30 años ampliable 5 años adicionales, es del tipo BOT (construir, operar y transferir). Una vez finalizado el plazo total de la concesión, la plena e ilimitada posesión de los terrenos y la totalidad de las instalaciones existentes (incluidos los gastos útiles realizados por el concesionario y las mejoras que hayan podido ser incorporadas por éste) revertirán a la Agencia Nacional de Aviación Civil de Brasil sin que exista derecho a indemnización alguna a favor del Concesionario.
- Los ingresos de la actividad aeronáutica están regulados bajo un modelo dual- till.
- La nueva Sociedad Concesionaria tendrá derecho a percibir una retribución en concepto de precio por la utilización de las instalaciones y por la prestación de servicios vinculadas con la gestión del aeropuerto.
- Por su parte, la Administración recibe un canon fijo de 2.450 millones de BRL (aproximadamente, 457,5 millones de euros) en la fecha de firma del contrato y un canon variable a partir del quinto año en función de los ingresos brutos del acuerdo de concesión. La contraprestación 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.
- La Agencia Nacional de Aviación Civil (ANAC) estimó en el pliego de licitación un importe de inversión de 5.808 millones de reales brasileños (precios constantes de octubre 2020. Sólo en el aeropuerto de Congonhas, se preveía invertir un total de 3.350 millones de BRL a lo largo de los 30 años de concesión, de los cuales el 75,4% (2.530 millones de BRL) se invertían en la ampliación de las infraestructuras en los cinco primeros años del contrato.

Los principales importes de capital, patrimonio, resultados y valor en libros, expresados en moneda local y bajo principios contables locales e incluyendo la valoración de los activos identificables adquiridos y los pasivos asumidos a la fecha de adquisición, relacionados con esta empresa al cierre del ejercicio 2022 son los siguientes (expresados en miles):

	31 de diciembre de 2022							
	Miles de RBL (*)							Miles de Euros
Denominación / Domicilio / Actividad	Fracción del Capital indirecto (%)	Capital	Beneficio/(Pérdidas) Explotación	Neto	Reservas	Resto de patrimonio	Total patrimonio	Valor en libros (*)
Bloco do Onze Aeroportos do Brasil S.A. (BOAB)	100 %	1	(549)	(362)	-	-	(361)	0,18
Estado de Sao Paulo-Brasil								
Prestación de servicios públicos para la ampliación, conservación y explotación de la infraestructura aeroportuaria de los complejos aeroportuariosque integran el Grupo SP/MS/PA/MGI.								
Total								**0,18**

(*) Datos obtenidos de las cuentas anuales individuales del ejercicio 2022.

11.3 Participaciones en empresas asociadas y de control conjunto (BOAB)

Por otro lado, la Sociedad participa indirectamente en otras Sociedades a través de la filial ADI. Los principales importes de capital, patrimonio, resultados y valor en libros expresados en moneda local y bajo principios contables locales, relacionados con estas empresas al cierre del ejercicio 2022 y 2021 son los siguientes (expresado en miles):

	31 de diciembre de 2022						
Denominación / Domicilio / Actividad	% Partic.	Capital	Resultado de explotación	Resultado del ejercicio	Reservas	Resto patrimonio	Total de patrimonio
Sociedad Aeroportuaria de la Costa S.A. (SACSA)				*Miles COP*			
Aeropuerto Rafael Núñez. Cartagena de Indias-Colombia.	37,89 %	3.698.728	15.669.700	12.294.591	20.224.855	-	36.218.174
Explotación Aeropuerto de Cartagena (*)							
Aeropuertos Mexicanos del Pacífico, S.A. de CV (AMP)				*Miles MXN*			
México DF Operador de 12 aeropuertos en México (*)	33,33 %	1.484.705	1.917.193	1.919.153	329.277	237.713	3.970.848
Aerocali, S.A.				Miles COP			
Aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón Cali-Colombia	50,00 %	3.800.000	72.110.816	48.942.977	10.951.801	-	63.694.778
Explotación Aeropuerto de Cali (*)							

(*) Datos obtenidos de las cuentas anuales a 31 de diciembre de 2022.

Denominación / Domicilio / Actividad	% Partic.	31 de diciembre de 2021 Capital	Resultado de explotación	Resultado del ejercicio	Reservas	Resto patrimonio	Total de patrimonio
Sociedad Aeroportuaria de la Costa S.A. (SACSA)				*Miles COP*			
Aeropuerto Rafael Núñez. Cartagena de Indias-Colombia. Explotación Aeropuerto de Cartagena (*)	37,89 %	3.698.728	63.524.206	49.618.005	13.150.541	(22.000.000)	44.467.274
Aeropuertos Mexicanos del Pacífico, S.A. de CV (AMP)				*Miles MXN*			
México DF Operador de 12 aeropuertos en México (*)	33,33 %	171.500	1.016.654	1.016.911	2.292.311	(101.825)	3.378.897
Aerocali, S.A.				Miles COP			
Aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón Cali-Colombia Explotación Aeropuerto de Cali (*)	50,00 %	3.800.000	55.119.845	38.641.837	3.666.252	(22.523.231)	23.584.858

(*) Datos obtenidos de las cuentas anuales a 31 de diciembre de 2021.

El patrimonio neto de las Sociedades participadas en Colombia y México incluye la partida de ajustes por inflación, siguiendo las normas establecidas al efecto en el país respectivo.

El 25 de septiembre de 2020 finalizó la concesión del aeropuerto internacional Rafael Núñez de la ciudad de Cartagena de Indias, gestionado por la Sociedad Aeroportuaria de la Costa S.A. El contrato fue prorrogado primero por dos meses adicionales de duración, después por cuatro meses adicionales de duración y posteriormente, se ha suscrito con la ANI una prórroga de compensación de los efectos de la pandemia generada por la COVID-19, con un plazo variable, inicialmente de duración máxima hasta el 31 de julio de 2022. Con fecha 4 de enero de 2022 se modificó a un plazo fijo hasta diciembre de 2022 y nuevamente, con fecha 14 de octubre de 2022, hasta el 31 de agosto de 2023.

A 31 de diciembre de 2022, ADI ha realizado un test de deterioro que permite determinar la recuperación del importe de sus participaciones en asociadas y control conjunto, no resultando necesario registrar deterioro de valor en ningún caso.

A 31 de diciembre de 2022, ADI ha recibido dividendos procedentes de SACSA por importe de 1.820 miles de euros (2021: 2.553 miles de euros), de Aerocali por importe de 1.945 miles de euros (2021: 2.247 miles de euros) y de AMP por importe de 21.811 miles de euros (2021: 0 miles de euros).

11.3.1 Aerocali

El 29 de mayo de 2014 la Sociedad dependiente Aena Desarrollo Internacional S.M.E, S.A., efectuó la compra de 63.335 acciones ordinarias adicionales de Aerocali, S.A., un 16,67 %. Con esta adquisición Aena Desarrollo Internacional S.M.E, S.A. pasó a tener el 50 % de participación sobre esta empresa. El importe pagado por esta adquisición ascendió a 2.036 miles de euros. De acuerdo con el análisis efectuado por la dirección de Aena Desarrollo Internacional S.M.E, S.A. con esta adquisición no se pasaría a tener control de la participada ya que existe control conjunto, por lo que a 31 de diciembre de 2022 y 31 de diciembre de 2021 se continúa registrando en las cuentas anuales consolidadas por el método de puesta en equivalencia con el cambio en el porcentaje de participación desde la adquisición de las nuevas acciones.

El 1 de septiembre de 2020 finalizó la concesión del aeropuerto internacional Alfonso Bonilla Aragón, Cali, gestionado por la Sociedad Aerocali S.A. El contrato fue prorrogado por seis meses adicionales de duración. Con la situación generada por la COVID-19, en marzo de 2021 Aerocali llegó a un acuerdo con la Agencia Nacional de Infraestructuras (ANI) de Colombia por el cual se acuerdan los mecanismos de compensación y se determina que el plazo máximo de prórroga compensatorio es julio de 2022. Con fecha 22 de noviembre de 2021, se suscribió una prórroga del contrato de concesión hasta el día 31 de diciembre de 2022.y, posteriormente, con fecha 15 de noviembre de 2022, se prorrogó hasta el 31 de octubre de 2023.

11.3.2 Aeropuertos Mexicanos del Pacífico (AMP)

Con fecha 24 de febrero de 2006, Grupo Aeroportuario del Pacífico, S.A. (compañía participada por AMP) comenzó a cotizar en la bolsa de México y de Nueva York a través de una OPV realizada por el Gobierno Mexicano (propietario anterior del 85 % restante del capital). Adicionalmente, Aeropuertos Mexicanos del Pacífico adquirió en la Bolsa un 2,296 % de Grupo Aeroportuario del Pacífico, S.A. por importe de 286.297.895 pesos mexicanos (MXN), hasta alcanzar el 17,296 % de su

capital. En el mes de mayo de 2008 se adquirieron en la bolsa 640.000 acciones por un importe de 26.229.376 pesos mexicanos (MXN), un 0,11396 %, alcanzando un 17,40996 % de Grupo Aeroportuario del Pacífico, S.A. El día 19 de diciembre de 2019, en cumplimiento de lo determinado en el consejo, AMP realizó la venta de 250.000 acciones de la serie B que represento el 1.85% del 2.41% que se tenía de estas acciones, por lo cual, se ha vendido el 0,04% manteniendo el 17,4% (17,36996% vs 17,40996%) de GAP con un resultado de 29,6 millones de pesos mexicanos.

El precio medio de adquisición de las acciones que Aeropuertos Mexicanos del Pacífico posee de Grupo Aeroportuario del Pacífico asciende a 23,12 pesos mexicanos (MXN), mientras que el valor de la cotización a 31 de diciembre de 2022 fue de 279,40 MXN (2021: 282,16 MXN) y la cotización media del último trimestre fue de 300,16 MXN en 2021 (2021: 265,26 MXN). En este sentido, en relación con el test de deterioro realizado por la Sociedad de su participación en ADI, existe una plusvalía tácita relevante proveniente de la diferencia entre el valor contable y el valor de cotización anteriormente mencionado. En este sentido, y como se ha indicado anteriormente, la dirección y los administradores de ADI estiman que la valoración de su inversión en AMP al 31 de diciembre de 2022, realizada a partir del valor recuperable esa fecha, ascendería a 452.105 miles de euros, mientras que el valor neto contable de la inversión de la Sociedad en AMP al 31 de diciembre de 2022 asciende a 50.555 miles de euros, existiendo una plusvalía tácita relevante de 401.550 miles de euros.

El 27 de abril de 2021, en Asamblea General Extraordinaria de accionistas de GAP se aprueba la cancelación de 35.424.453 acciones que estaban en tesorería, lo cual incrementará la participación de AMP en GAP, alcanzando el 18,5359%, cuando la CNBV formalice la cancelación de acciones de GAP.

AMP ha comunicado que la cancelación se había formalizado por la CNBV en el primer semestre de 2022, sin que a la fecha se haya recibido la confirmación formal. Adicionalmente, la Asamblea de Accionistas de GAP, en reunión celebrada el 22 de abril de 2022, aprobó la cancelación de 13.273.970 acciones adquiridas por la propia sociedad, lo que supone un incremento en el porcentaje de participación de AMP en GAP del 18,54% al 19,02%, estando igualmente pendiente la formalización de la cancelación por la CNBV.

El 31 de mayo de 2021 en Asamblea General de Accionistas de la empresa participada Aeropuertos Mexicanos del Pacífico, S.A.P.I. de C.V. se aprobó la reducción del capital social en su parte variable por 375.000 miles de acciones, quedando establecido en 931.400 miles de pesos mexicanos. Como consecuencia de esta operación el grupo ha reconocido una entrada de caja por 5.208 miles de euros, ha reducido la participación en la asociada en 5.018 miles de euros y ha registrado en patrimonio la diferencia como consecuencia de esta operación. Asimismo, el 27 de septiembre de 2021 en Asamblea General de Accionistas de la empresa participada Aeropuertos Mexicanos del Pacífico, S.A.P.I. de C.V. se aprobó la reducción del capital social en su parte variable por 759.900 miles de acciones, quedando establecido en 171.500 miles de pesos mexicanos. Como consecuencia de esta operación el grupo reconoció una entrada de caja por 10.668 miles de euros, redujo la participación en la asociada en 10.664 miles de euros y registró en patrimonio la diferencia como consecuencia de esta operación. Estas operaciones no generaron cambios en el porcentaje de participación.

11.4 Otras participaciones

Con fecha 4 de febrero de 2022, Aena llevó a cabo la compra de participaciones sociales de la sociedad mercantil INFRA GRANADILLA 2, S.L., alcanzando un porcentaje de participación del 13,76%. El valor en libros de dicha participación a 31 de diciembre de 2022 asciende a 26 miles de euros.

Los importes de capital, patrimonio, resultados y valor en libros relacionados con otras participaciones al cierre del ejercicio 2022 expresados en miles de euros son los siguientes:

	31 de diciembre de 2022							
Denominación / Domicilio / Actividad	**Fracción del Capital directo (%)**	**Capital**	**Beneficio/(Pérdidas) Explotación**	**Neto**	**Reservas**	**Resto de patrimonio**	**Total patrimonio**	**Valor en libros**
INFRA GRANADILLA 2 S.L.	13,76 %	3	(15)	(15)	-	188	176	26
C/ Rioja nº 25 Sevilla								
Producción, venta, almacenamiento y comercialización de energía eléctrica y térmica de origen renovable, así como la explotación y desarrollo de proyectos relacionados con energías renovables de origen renovable -eólica, fotovoltaica y de cualquier otro tipo-.								
Total								**26**

12.Operaciones y saldos con partes vinculadas

El detalle de los saldos deudores y acreedores mantenidos con empresas del grupo y vinculadas al cierre del ejercicio 2022 y 2021 es el siguiente:

Ejercicio 2022

	Deudor c/p	Deudor l/p	Créditos a largo plazo	Otros activos financieros corto plazo	Deudas a largo plazo	Otros pasivos a largo plazo (fianzas)	Deudas a corto plazo	Deudas a corto plazo (Impuestos)	Otros pasivos a corto plazo (fianzas)	Proveedor Inmovilizado	Anticipo de clientes	Acreedores
Nota	**13**				**15**	**10**	**15**	**15**	**10**	**15**	**16**	**16**
Entidad dominante:												
ENAIRE	81	-	-	-	(3.110.718)	(553)	(525.286)	-	-	-	-	(22.732)
Operaciones con empresas del grupo y asociadas:												
Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. (ADI)	85	-	374.934	-	-	-	-	(10.004)	-	-	-	-
Aena, Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia S.M.E., S.A. (AIRM)	200	-	3.000	1.727	-	-	-	(429)	-	(2)	-	-
Aeroportos do Nordeste do Brasil, S.A.(ANB)	-	1.567	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Operaciones con vinculadas:												
Servicios y Estudios para la Navegación Aérea y la Seguridad Aeronáutica, S.A.U. (SENASA)	32	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agencia Estatal de Meteorología (AEMET)	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(1.220)
Ingeniería de Sistemas para la Defensa de España, S.A. (ISDEFE)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(289)	-	(183)
Ingeniería y Economía del Transporte, S.A. (INECO)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(543)	-	(440)
Otras partes vinculadas	2.530	-	-	-	-	(192)	-	-	(26)	(2.186)	(3)	(980)
	2.934	**1.567**	**377.934**	**1.727**	**(3.110.718)**	**(745)**	**(525.286)**	**(10.433)**	**(26)**	**(3.020)**	**(3)**	**(25.555)**

Ejercicio 2021

	Deudor	Créditos a largo plazo	Créditos a corto plazo	Créditos a corto plazo (Impuestos)	Otros activos financieros corto plazo	Deudas a largo plazo	Otros pasivos a largo plazo	Deudas a corto plazo (Impuestos)	Otros pasivos a largo plazo	Proveedor Inmovilizado	Anticipo de clientes	Acreedores
Nota	**13**			**22**	**10**	**15**	**10**	**15**	**10**	**15**	**16**	**16**
Entidad dominante:												
ENAIRE	95	-	-	-	-	(3.624.598)	(553)	(545.693)	(30.393)	-	-	(7.605)
Operaciones con empresas del grupo y asociadas:												
Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. (ADI)	148	370.000	93	1.040	-	-	-	-	-	-	(3)	(92)
Aena, Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia S.M.E., S.A. (AIRM)	218	-	-	470	531	-	-	-	-	-	-	-
Aeroportos do Nordeste do Brasil, S.A.(ANB)	899	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(24)	-
Operaciones con vinculadas:												
Servicios y Estudios para la Navegación Aérea y la Seguridad Aeronáutica, S.A.U. (SENASA)	26	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agencia Estatal de Meteorología (AEMET)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(1.199)
Ingeniería de Sistemas para la Defensa de España, S.A. (ISDEFE)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(390)	-	(271)
Ingeniería y Economía del Transporte, S.A. (INECO)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(763)	-	(276)
Otras partes vinculadas	5	-	-	-	-	-	(198)	-	(27)	(2.311)	(3)	(1.076)
	1.391	**370.000**	**93**	**1.510**	**531**	**(3.624.598)**	**(751)**	**(545.693)**	**(30.420)**	**(3.464)**	**(30)**	**(10.519)**

El detalle de las transacciones realizadas con empresas del grupo y vinculadas durante el ejercicio 2022 es el siguiente (en miles de euros):

	Notas	ENAIRE (Ente Público)	ADI	AIRM	ANB	SENASA	AEMET	ISDEFE	INECO	Otras partes vinculadas
Ingresos por prestación de servicios		(933)	(476)	(980)	(669)	(34)	-	-	(5)	(4.631)
Servicios recibidos		35	-	-	-	10	-	1.084	2.004	1.633
Aprovisionamientos: Trabajos realizados por otras empresas	**23.2**	123.060	124	-	-	-	11.994	-	-	45
Adquisiciones de inmovilizado	**6 7**	156	22	2	-	-	-	2.329	778	4.772
Reservas voluntarias		36	-	-	-	-	-	-	-	-
Otros resultados		-	-	(2)	-	-	-	-	-	-
(Ingresos)/gastos financieros	**23.6**	37.047	(4.841)	-	-	-	-	-	-	-

El detalle de las transacciones realizadas con empresas del grupo y vinculadas durante el ejercicio 2021 es el siguiente (en miles de euros):

	Notas	ENAIRE (Ente Público)	ADI	AIRM	ANB	SENASA	AEMET	ISDEFE	INECO	Otras partes vinculadas
Ingresos por prestación de servicios		(612)	(201)	(1.012)	(108)	(36)	-	-	-	(2.430)
Servicios recibidos		19	-	-	-	3	-	1.353	3.064	4.182
Aprovisionamientos: Trabajos realizados por otras empresas	**23.1**	119.219	1.028	-	-	-	11.664	-	-	-
Adquisiciones de inmovilizado	**6 7**	-	101	-	-	-	-	3.060	1.498	5.197
Reservas voluntarias		20	-	-	-	-	-	-	-	-
Otros resultados		-	-	-	-	-	-	-	-	3
(Ingresos)/gastos financieros	**23.6**	31.083	(3.751)	-	-	-	-	-	-	-

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

12.1 Principales contratos

A continuación, se enumeran los contratos formalizados por la Sociedad con su accionista mayoritario, la entidad pública empresarial "ENAIRE", y el resto de empresas del grupo y vinculadas para el ejercicio 2022 y 2021:

12.1.1 ENAIRE

Con fecha 20 de diciembre de 2016 fue aprobado por el Consejo de Administración de AENA S.M.E., S.A. el Acuerdo de ATM (Air Traffic Management) y CNS (Communication, Navigation, Surveillance) "Acuerdo de prestación de servicios de navegación aérea entre ENAIRE y Aena", que fue asimismo aprobado por el Consejo de Administración de ENAIRE con fecha 23 de diciembre de 2016. Dicho acuerdo se extiende al periodo 2017-2021, por un importe total de 662.367 miles de euros. Al vencimiento del mismo, se firmó un nuevo acuerdo que entró en vigor el 1 de enero de 2022 y finaliza el 31 de diciembre de 2026.

El 26 de mayo de 2020, el Consejo de Administración de Aena aprobó una adenda al "Acuerdo de prestación de servicios de navegación aérea entre ENAIRE y Aena" que implicaba una reducción de la anualidad en 12 millones de euros en los importes totales de los servicios ATM y CNS de aeródromo repartida entre los meses de mayo a diciembre de 2020. El 21 de diciembre de 2021, el Consejo de Administración de Aena aprobó una nueva adenda al "Acuerdo de prestación de servicios

de navegación aérea entre ENAIRE y Aena" que implicaba una reducción adicional de 9,7 millones de euros motivada por la consideración de los servicios ATS efectivamente prestados en el Aeropuerto de Palma de Mallorca en 2020 y 2021 y la reducción de la demanda de transporte aéreo en 2021 ocasionada por el COVID-19.

Con fecha 31 de diciembre de 2021, Aena firma con ENAIRE el contrato de prestación del servicio de verificación en vuelo con una duración de 5 años.

Con fecha 31 de octubre de 2017, Aena y ENAIRE firmaron un contrato de prestación de servicios de aparcamiento de la red de Aena para el uso gratuito del aparcamiento durante 15 días al año por parte de los empleados de ENAIRE. Derivado de este contrato las prestaciones económicas entre las partes durante 2022 han ascendido a 95 miles de euros (2021: 53 miles de euros) registrados a valor de mercado, si bien el importe satisfecho por ENAIRE ha ascendido a 24 miles de euros (2021: 13 miles de euros).

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

El 1 de octubre de 2014 y con efectos desde 1 de abril de 2012 Aena suscribió un contrato con la dependiente Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. por un periodo de 3 años y prórrogas anuales salvo denuncia expresa, en la que ésta prestaba a AENA servicios de verificación en vuelo, empleando para ello una aeronave y equipamiento de su propiedad. Para la operación de la aeronave ADI recurría a una encomienda de servicio firmada con la sociedad mercantil estatal Servicios y Estudios para la Navegación Aérea y la Seguridad Aeronáutica (SENASA). Al no renovarse el acuerdo con SENASA, Aena licitó mediante un procedimiento abierto la contratación de los servicios de verificación en vuelo, incluyendo en el objeto del expediente la necesaria adquisición a ADI, por parte del adjudicatario, de la aeronave con que se presta el servicio. El precio de compra de la misma se estableció en 1.425 miles de euros, correspondiente a la valoración realizada por un perito tasador, resultando adjudicatario ENAIRE al presentar la oferta más económica. El beneficio para ADI de esta operación fue de 922 miles de euros. La compra a ADI por parte de ENAIRE de la aeronave tuvo lugar el 30 de marzo de 2022.

Con fecha 1 de diciembre de 2017, con el objeto de realizar una eficiente y adecuada implantación de las políticas del Grupo y para una mejor eficiencia en la gestión de la sociedad, Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A., procedió a contratar con Aena S.M.E., S.A la prestación de determinados servicios de asesoramiento y apoyo a la gestión que se determinan en el Acuerdo firmado al efecto. El periodo de vigencia del Acuerdo es de tres años con prórrogas anuales hasta un máximo de cuatro, siempre que exista acuerdo entre las partes. El precio de los servicios prestados se fija anualmente y es revisado en función del volumen de los servicios prestados. En 2022 los servicios prestados alcanzan el importe de 472 miles de euros (2021: 199 miles de euros).

El 20 de junio de 2019 y con efectos de este día, se suscribió un contrato de línea de crédito entre AENA (acreditante) y Aena Desarrollo Internacional (acreditada) por 400 millones de euros, de los que 30 millones de euros fueron reembolsados antes del 31 de diciembre de 2019, para financiar las necesidades de tesorería de la aportación de capital de los aeropuertos del nordeste de Brasil. La duración es de 4 años y podrá ser prorrogado por periodos de 2 años hasta un máximo de tres prórrogas, siempre que ninguna de las partes solicite la cancelación 15 días antes de la fecha de vencimiento. Dicha línea de crédito devenga intereses referenciados al Euribor 1 mes más un diferencial del 1%. Al cierre de los ejercicios 2022 y 2021 no hay saldo dispuesto de esta línea de crédito.

A efectos de reforzar los fondos propios de Aena Desarrollo Internacional, con fecha 23 de diciembre de 2021 se ha convertido la parte correspondiente al Principal Pendiente de Amortización de la línea de crédito anteriormente descrita (370.000 miles de euros), en un préstamo participativo en los términos del artículo 20 del Real Decreto-Ley 7/1996, de 7 de junio, sobre Medidas Urgentes de carácter Fiscal y de Fomento y Liberalización de la Actividad Económica. Se pacta expresamente que ADI sólo podrá amortizar anticipadamente el Préstamo Participativo si dicha amortización anticipada se compensa con una ampliación de igual cuantía de sus fondos propios y siempre que ésta no provenga de la actualización de activos. El principal devengará un interés variable de Euribor +100 puntos básicos. El Préstamo Participativo vencerá el día 23 de diciembre de 2023, con prórrogas automáticas de 2 años, si ninguna de las partes solicita su cancelación quince (15) días antes de la fecha de vencimiento o de la fecha de vencimiento de cada una de las prórrogas (hasta un máximo de 2 prórrogas).

Por otra parte, el 16 de marzo de 2018 y con efectos de este día, se suscribió un contrato de línea de crédito entre y Aena Desarrollo Internacional (acreditante) y AENA (acreditada) en un límite máximo de 100 millones de euros para financiar las necesidades generales de tesorería. La duración era de 2 años y fue prorrogado por 2 años más, siendo su vencimiento en marzo de 2022.

12.1.3 Aena, Sociedad Concesionaria del Aeropuerto de la Región Internacional de Murcia S.M.E., S.A.

Con fecha 25 de abril de 2018, se firmó un acuerdo por el cual Aena, Sociedad Concesionaria del Aeropuerto de la Región Internacional de Murcia S.M.E., S.A. contrata a Aena, S.M.E., S.A. para la prestación de servicios de asesoramiento y asistencia en la planificación, organización, coordinación y gestión de las áreas de actividad empresarial, por una duración de 3 años desde la firma del mismo.

Con fecha 26 de abril de 2021, se firma un nuevo Acuerdo con una duración de 3 años prorrogable hasta un máximo de 1 año, destacando los siguientes servicios prestados por Aena:

- Dirección General de Aeropuertos.
- Dirección General Comercial e Inmobiliario.
- Dirección de Oficina de Presidencia, Regulación y Políticas Públicas.
- Dirección Económico Financiera.
- Secretaría General Corporativa.
- Dirección de Organización y Recursos Humanos.
- Dirección de Comunicación.
- Dirección de innovación, Sostenibilidad y Experiencia a Clientes.
- Dirección de Auditoría Interna.

En 2022 los servicios prestados derivados de este acuerdo alcanzan el importe de 980 miles de euros (2021: 977 miles de euros).

Con la finalidad de fortalecer los fondos propios de AIRM y dotarla de los recursos financieros que le permitan llevara a cabo su actividad, con fecha 10 de febrero de 2022 Aena otorgó un préstamo participativo de 3.000 miles de euros en los términos del artículo 20 del Real Decreto-Ley 7/1996, de 7 de junio, sobre Medidas Urgentes de carácter Fiscal y de Fomento y Liberalización de la Actividad Económica. El principal devengará un interés variable de Euribor incrementado en un diferencial del 1%, siempre que en alguno de los ejercicios que transcurran hasta la fecha de vencimiento, AIRM obtenga un EBITDA de los últimos 12 meses cerrados y auditados a la fecha de pago de Intereses que sea superior al interés variable devengado sobre el Principal.

El Préstamo Participativo vencerá el día 15 de diciembre de 2023, con prórrogas de 2 años (hasta un máximo de 2 prórrogas).

Adicionalmente, el 10 de febrero de 2022, Aena concede una línea de crédito de 12.000 miles de euros a AIRM a un interés variable de Euribor incrementado en un diferencial del 1%. La línea de crédito vence el 15 de diciembre de 2023, con prórrogas de 2 años (hasta un máximo de 2 prórrogas).

12.1.4 Aeroportos do Nordeste do Brasil S.A. (ANB)

Con fecha 1 de septiembre de 2020, se formalizó un acuerdo por el cual Aeroportos do Nordeste do Brasil S.A. contrata a Aena, S.M.E., S.A. y Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. para la prestación de servicios de asesoramiento y asistencia en la planificación, organización, coordinación y gestión de las áreas de actividad empresarial. El contrato tiene una duración de 2 años desde la firma del mismo con prórrogas anuales de 1 año de duración hasta un máximo de 4, acordándose una suspensión de facturación y cobro durante 2021 y 2022 a causa de la pandemia.

En 2022 los servicios prestados derivados de este acuerdo alcanzan el importe de 592 miles de euros (2021: 105 miles de euros).

12.1.5 INECO

Existe un acuerdo de colaboración con Ingeniería y Economía del Transporte, S.A. (INECO) para la redacción y revisión de proyectos, dirección de obra y asistencia técnica de control de vigilancia, ingeniería para la certificación, mantenimiento y operación de instalaciones y procesos aeroportuarios, planificación, desarrollo aeroportuario y medioambiente, desarrollo

comercial aeroportuario y estudios y diseños logísticos en edificios terminales para mejorar la eficiencia operativa y conseguir una mayor reducción de costes, cuyo anexo de actuaciones se viene renovando con carácter anual.

12.1.6 ISDEFE

La sociedad vinculada ISDEFE viene prestando a Aena una serie de servicios, que se enmarcan en alguna de las actividades de su objeto social, entre las que se encuentran las siguientes actividades de conformidad con el contrato firmado en diciembre de 2016 y que sustituyó al anteriormente en vigor de fecha 8 de noviembre de 2013, cuyo anexo de actuaciones se viene renovando con carácter anual:

- Coordinación general de Tecnologías de la Información y de la Comunicación, en adelante TIC.
- Definición de sistemas e infraestructuras TIC.
- Gestión del ciclo de vida de aplicaciones informáticas.
- Gestión de oficinas de proyectos TIC.
- Calidad y pruebas de aplicaciones informáticas e infraestructuras TIC.
- Integración de sistemas y apoyo a la puesta en explotación.

12.1.7. AEMET

La Agencia Estatal de Meteorología (AEMET), en su condición de autoridad meteorológica del Estado y como proveedor de servicios certificado, es el único organismo oficialmente designado en España para proporcionar los servicios meteorológicos a la actividad aeronáutica. Para que se produzca la designación de más proveedores de este servicio es necesario un desarrollo normativo previo. AEMET también proporciona los servicios de meteorología al resto de los aeropuertos españoles no gestionados por AENA S.M.E., S.A.

Adicionalmente, AEMET es propietaria de las instalaciones y equipamiento básico para prestar los servicios meteorológicos para la navegación aérea.

Motivado por la necesidad de dichos servicios Aena y AEMET firmaron un Convenio que regulaba dicha prestación de servicios que cubría el período comprendido entre el 30 de diciembre de 2014 y el 29 de diciembre de 2016, firmándose un nuevo contrato con entrada en vigor el 30 de diciembre del 2016 y una duración de un año, contado a partir de la anterior fecha, prorrogable por mutuo acuerdo de las partes año a año, hasta un máximo de dos años adicionales y que ha sido renovado para el periodo 2020-2024 por un importe total de 60,2 millones de euros.

Aena, desde 2014, ha retribuido los servicios prestados por AEMET con un pago inicial de 7.500 miles de euros, por el periodo marzo-noviembre del citado año 2014, y pagos mensuales de 833 miles de euros desde entonces y hasta junio de 2020, fecha a partir de la cual el pago mensual asciende a 953 miles de euros. A partir de julio de 2021 el importe mensual ascendió a 991 miles de euros, alcanzando el importe de 1.008 miles de euros desde julio de 2022.

13.Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar

El saldo del epígrafe "Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar" del balance adjunto al cierre del ejercicio 2022 y 2021 se desglosa de la siguiente manera:

	Notas	2022	2021 (**)
Clientes por prestación de servicios		594.052	571.877
Clientes de dudoso cobro		119.071	106.573
Menos: provisión por deterioro		(148.532)	(136.903)
Clientes, empresas del grupo, y asociadas	12	367	1.360
Deudores varios (*)		827	7.968
Personal		783	674
Activos por impuesto corriente	22	9.087	-
Otros créditos con las Administraciones Públicas	22	25.352	33.390
		601.007	**584.939**

(*) El epígrafe de deudores varios recogía, principalmente, el saldo pendiente de cobro correspondiente al incidente por invasión de las pistas en el Aeropuerto del Prat el 28 de julio de 2006 por importe de 7.423 miles de euros, que se encontraba totalmente provisionado. La Sociedad ha dado de baja el saldo en este ejercicio debido a su incobrabilidad.

(**) Cifras reexpresadas

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

13.1 Concentración del riesgo de crédito

Una parte significativa de los saldos recogidos en el epígrafe "Clientes por prestación de servicios" pertenecen a las siguientes empresas:

	Miles de euros		Miles de euros
	2022		**2021(*)**
World Duty Free (DUFRY)	173.626	World Duty Free (DUFRY)	151.948
Áreas, S.A	66.262	Áreas, S.A	58.992
Vueling Airlines	54.054	Vueling Airlines	43.538
Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A.	32.824	Air Europa Líneas Aéreas, S.A.	18.926
Select Service Partner, S.A.	20.749	Eurodivisas S.A.	17.948
Sinapsis Trading	16.837	Select Service Partner, S.A.	17.573
AB Servicios Selecta España S.A.	15.147	Sinapsis Trading	16.934
Pansfood S.A	12.872	Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A.	16.281
Air Nostrum	9.561	UTE Sistemas -Exterior Plus	14.492
Eurodivisas S.A.	8.970	Sistemas e Imagen publicitaria, SLU	13.190
Bull wrapping global, S.L.	8.937	Pansfood S.A.	12.737
Whsmith spain, S.L.	7.008	AB Servicios Selecta España S.A.	12.501
UTE New business media ceco	6.940	UTE Exact Change 2	12.206
UTE Eurodivisas travel tax free	6.931	Maxelga 93 S.L.	9.560
Lagardere travel retail, S.A.	6.105	Air Nostrum	8.070
Priority pass Ltd	5.510	UTE New business Media ceco	6.396
Exterior plus s.l.-sistemas e	4.934	Airfoods restauración y catering,S.L.	5.809
Sistemas e imagen publicitaria, SLU	4.461	Bull Wrapping Global, S.L.	5.716
Otros	132.324	Lagardere Travel Retail, S.A.	5.452
		Otros *	123.608
	594.052		**571.877**

(*) Cifras reexpresadas

13.2 Correcciones por deterioro del valor originadas por el riesgo de crédito

La Sociedad ha analizado de manera individual la totalidad de la exposición al riesgo de crédito, resultando que, al cierre del ejercicio, el mismo se ve atenuado prácticamente en su totalidad, en un 82,37%, gracias a las garantías y mejoras crediticias de las que dispone la Sociedad.

En los casos en los que la pérdida por deterioro ya se considera incurrida, se ha estimado el deterioro en base a la mejor información disponible con respecto al importe recuperable.

El movimiento de la cuenta de provisiones por operaciones comerciales en los ejercicios 2022 y 2021 ha sido el siguiente:

	Miles de euros	
	2022	2021
Saldo inicial	**136.903**	**131.400**
Dotación deterioro por operaciones comerciales	21.724	12.406
Reversión deterioro por operaciones comerciales	(2.674)	(6.903)
Otros movimientos	(7.421)	-
	148.532	**136.903**

Adicionalmente a la variación de 19.050 miles de euros (2021: 5.503 miles de euros) en la provisión de deterioro por operaciones comerciales, durante el ejercicio 2022 se han registrado, en el epígrafe "Pérdidas, deterioro y variación provisiones por operaciones" de la cuenta de pérdidas y ganancias, pérdidas por importe de 200 miles de euros (2021: 174 miles de euros), por bajas definitivas dadas por la Agencia Estatal de Administración Tributaria de deudas enviadas a la vía de apremio.

13.3 Modificaciones o reestructuraciones de crédito

Considerando las circunstancias extraordinarias actuales, consecuencia de la caída del tráfico aéreo derivada de la pandemia, la Sociedad ha realizado aplazamientos de las facturas de los clientes Aeronáuticos y Agentes Handling. Todos los aplazamientos fueron pagados en los plazos establecidos sin incidencias.

Durante el ejercicio, la Sociedad ha obtenido activos financieros convertibles en efectivo, mediante la incautación de fianzas y avales bancarios que aseguraban el cobro, por un importe en libros de 7.977 miles de euros. (2021: 15.636 miles de euros)

13.4 Otra información

A 31 de diciembre de 2022 y de 2021 no existen saldos a cobrar en moneda distinta al euro.

14.Inversiones financieras a corto plazo

El saldo de las cuentas del epígrafe "Inversiones financieras a corto plazo" al cierre de los ejercicios 2022 y 2021 es el siguiente:

		Miles de euros	
		2022	2021
Créditos a empresas		53	16
Derivados	Nota 15.5	31.514	-
Fianzas y depósitos a corto plazo		4.272	1.560
		35.839	**1.576**

15.Deudas financieras

Los préstamos y créditos de la Sociedad están formalizados en un 80 % a tipos de interés fijos (ver Nota 5), y el porcentaje restante está formalizado a tipos variables generalmente referenciados al Euribor (2021: 59% a tipos de interés fijos/fijos revisables y el porcentaje restante está formalizado a tipos variables generalmente referenciados al Euribor). El tipo medio de la deuda durante 2022 ha sido del 1,04 % (2021: 0,992%) (Nota 5).

15.1 Deudas con empresas del grupo y asociadas

Con motivo de la aportación no dineraria descrita en la Nota 1, la Sociedad y su accionista único en aquel momento firmaron un contrato de financiación por el cual las deudas correspondientes a la rama de la actividad aportada en la

ampliación de capital descrita en dicha Nota 3 se traspasaban de la entidad pública empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" a la Sociedad AENA S.M.E., S.A. En dicho contrato entre ambas partes se reconocía la deuda inicial y las condiciones de cancelación futuras de dicha deuda, así como el procedimiento para la liquidación de los intereses y repago de la deuda. También se especificaba que la titularidad ante las instituciones financieras prestamistas le correspondía a la entidad pública empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea", aun cuando se reconocía que AENA S.M.E., S.A. se obligaba a satisfacer el porcentaje del saldo vivo de la deuda del ente público Aena imputable a la rama de actividad aeroportuaria en el momento de la aportación de cualesquiera pagos que la entidad pública empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" debiera satisfacer a las entidades financieras de acuerdo con las condiciones financieras y demás términos y condiciones previstos en los Acuerdos de Financiación. El tipo medio de dicha deuda durante 2022 ha sido del 1,40 % (2021: 1,38%).

Por otra parte, en Consejo de Ministros de 11 de julio de 2014, se autoriza a la entidad pública empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" a iniciar los trámites para el proceso de venta del capital social de AENA S.M.E., S.A. y a enajenar hasta un 49 % de su capital.

En dicho marco del proceso de apertura del capital social de la Sociedad a inversores privados, y con la finalidad de hacer compatibles con dicho proceso los acuerdos de financiación (endeudamiento financiero a largo y corto plazo) y acuerdos de cobertura suscritos con la totalidad de las entidades financieras, con fecha de 29 de julio de 2014, la entidad pública empresarial "ENAIRE", AENA S.M.E., S.A. y las respectivas entidades financieras acordaron la novación modificativa y no extintiva de los correspondientes acuerdos de financiación. Esta novación viene a modificar el contrato firmado con fecha 1 de julio de 2011 por el que se aportaron a AENA S.M.E., S.A. la totalidad de los bienes, derechos, deudas y obligaciones de la entidad pública empresarial "ENAIRE" afectos al desarrollo de actividades aeroportuarias, comerciales y otros servicios estatales vinculados a la gestión aeroportuaria, incluidos los afectos a los servicios de tránsito aéreo de aeródromo, por la cantidad de 11.672.857 miles de euros.

En virtud de dicha novación, las Partes acordaron modificar determinados aspectos del contrato de reconocimiento de deuda con efectos meramente novatorios y en ningún caso extintivos, a los efectos de precisar, entre otros, i) el importe actualizado del endeudamiento reconocido, ii) la regulación del abono por entidad pública empresarial "ENAIRE" y AENA S.M.E., S.A. de los importes debidos bajo los acuerdos de financiación, iii) el ejercicio de las facultades por los co-acreditados al amparo de dichos acuerdos de financiación, iv) la obligatoriedad de cumplimiento por parte de AENA S.M.E., S.A. de los mismos ratios financieros, tal como vienen detallados en las novaciones de los acuerdos de financiación, v) el compromiso de constitución futura de prenda sobre derechos de crédito (el importe correspondiente a un año de servicio de la deuda que se devengue bajo los acuerdos de financiación) por parte de la Sociedad a favor de la entidad pública empresarial "ENAIRE" en caso de incumplimiento de sus obligaciones bajo el contrato de reconocimiento de deuda o perdida de la mayoría del capital social de AENA S.M.E., S.A. por parte de la entidad pública empresarial "ENAIRE".

En el proceso de novación de la deuda las partes convinieron expresamente que, sin perjuicio de su condición de co-deudores y responsables solidarios del cumplimiento de las obligaciones previstas en los acuerdos de financiación, los pagos que por cualquier concepto se debieran hacer al amparo de dichos acuerdos de financiación, serían hechos por la entidad pública empresarial "ENAIRE", y, por tanto, se mantiene la relación contractual entre AENA S.M.E., S.A. y la entidad pública empresarial "ENAIRE" a través del contrato de reconocimiento de deuda.

Sin perjuicio de la responsabilidad solidaria y principal que AENA S.M.E., S.A. y la entidad pública empresarial "ENAIRE" asumen frente a las entidades financieras bajo los acuerdos de la financiación, los pagos hechos por AENA S.M.E., S.A. reducirán proporcionalmente, frente a la entidad pública empresarial "ENAIRE", sus obligaciones de pago derivadas de la aportación.

En todo caso, el impago por AENA S.M.E., S.A. de sus obligaciones derivadas del contrato de reconocimiento de deuda, no liberará a la entidad pública empresarial "ENAIRE" de cumplir con sus compromisos de pago en virtud de lo previsto en los acuerdos de financiación.

Mediante estas novaciones, no se alteraron las condiciones financieras de las operaciones de los préstamos concedidos en su momento a la entidad pública empresarial "ENAIRE" ni, por tanto, los reflejados en los préstamos espejo en su momento suscritos con AENA S.M.E., S.A. (entre otros: amortización de principal, fechas de vencimiento, régimen de tipos de intereses, plazos de amortización, etc.).

Por todo ello, las modificaciones acordadas en los contratos de financiación con las entidades bancarias y con la entidad pública empresarial "ENAIRE", no modificaron el tratamiento contable de la deuda financiera de la Sociedad con la Sociedad dominante última, la entidad pública empresarial "ENAIRE".

Las cláusulas principales que fueron objeto de modificación se resumen a continuación:

- El carácter solidario de las prestatarias, la entidad pública empresarial "ENAIRE" y AENA S.M.E., S.A., que se obligan solidariamente entre sí frente al banco con respecto a la obligación de reembolsar el importe del

préstamo que hubiera sido dispuesto por cualquiera de ellos y de pagar intereses, comisiones, costes, gastos y cualquier otro concepto adeudado por cualquiera de ellas directamente al banco en virtud de los contratos. Los bancos reconocen expresamente que el pago que por cualquier concepto reciba efectivamente de cualquiera de las prestatarias de conformidad con lo previsto en los contratos, tendrá plenos efectos liberatorios por dicho concepto e importe.

- La eliminación de las cláusulas que imponían limitaciones sobre la transmisión de acciones de AENA S.M.E., S.A. y la venta de un porcentaje de acciones superior al 49 %.
- La obligatoriedad del cumplimiento de ciertos ratios financieros, sobre la base de las cuentas anuales consolidadas del Grupo Aena, que se certificará mediante la entrega de un certificado acreditando el cumplimiento de dichos ratios de forma semestral y anual con los siguientes límites:

Ratio	2022	2023	2024 y siguientes
Deuda Financiera Neta/EBITDA Menor o igual a:	7,00x	7,00x	7,00x
EBITDA / Gastos Financieros Mayor o igual a:	3,00x	3,00x	3,00x

Al cierre del presente ejercicio, la Sociedad cumple con las ratios mencionadas (ver Nota 5.2.3).

- En lo relativo a la posibilidad de otorgar cargas y gravámenes se establece un marco más favorable con respecto al que estaba previsto en los contratos de financiación iniciales, al permitirse el otorgamiento de ciertas garantías reales sobre activos internacionales en operaciones de financiación internacionales sin recurso a AENA S.M.E., S.A. ni a la entidad pública empresarial "ENAIRE", frente a la prohibición que existía en muchos contratos iniciales y que en muchos casos hacían difícil la expansión empresarial.
- La unificación de las cláusulas que restringen la disposición de activos: AENA S.M.E., S.A. conservará, directa o indirectamente, la titularidad dominical de todos los activos aeroportuarios y no los enajenará ni en una sola operación ni en una serie de operaciones relacionadas o no, con algunas excepciones en relación con activos aeroportuarios situados fuera de España.
- Se unifican ciertas cláusulas con el fin de calificar los eventos en los que los contratos de financiación podrían ser objeto de vencimiento anticipado, como consecuencia de impagos derivados de las relaciones comerciales de AENA S.M.E., S.A.

Los acuerdos de financiación incluyen las siguientes causas de vencimiento anticipado tasadas en términos ordinarios de mercado:

- Incumplimiento de cualquiera de las obligaciones de pago derivadas de cada uno de los acuerdos de financiación.
- Incumplimiento de obligaciones de pago derivadas de otros contratos de financiación.
- El incumplimiento de cualquier obligación de pago derivada de relaciones comerciales habituales en el tráfico ordinario de AENA S.M.E., S.A., salvo que ésta se haya opuesto judicial o extrajudicialmente a la correspondiente reclamación de pago derivada de dicho incumplimiento y/o haya interpuesto, o vaya a interponer, las correspondientes acciones procesales a los que AENA S.M.E., S.A. esté amparada en derecho, sin que haya recaído sentencia condenatoria al pago en su contra.
- Embargos generalizados de bienes de AENA S.M.E., S.A. y/o ENAIRE.
- La constitución por parte de ENAIRE y/o por las Sociedades, entes y entidades del grupo ENAIRE (con excepción de AENA S.M.E., S.A. y las Sociedades de su grupo, que se rigen por la limitación indicada en el punto siguiente) de cualquier derecho real, carga, gravamen o privilegio sobre cualquiera de los activos o derechos, presentes o futuros.
- La constitución por AENA S.M.E., S.A. y/o las Sociedades de su grupo de cualquier derecho real, carga, gravamen o privilegio sobre cualquiera de los activos o derechos existentes en su balance, con excepción de cualquier derecho real, carga, gravamen o privilegio constituido sobre activos situados fuera de España (incluidas en dicha excepción, las acciones o participaciones de Sociedades domiciliadas en España siempre que la totalidad de sus activos operativos estuvieran situados fuera de España) exclusivamente, en garantía de financiaciones u otras obligaciones sin recurso a AENA S.M.E., S.A. contraídas por filiales y/u otras compañías del grupo Aena.

- Salvo que el banco hubiera dado su autorización por escrito: Aena conservará, directa a indirectamente, la titularidad dominical de todos sus activos aeroportuarios y no los enajenará ni en una sola operación ni en una serie de operaciones relacionadas o no, con la excepción, en relación exclusivamente con activos aeroportuarios situados fuera de España de titularidad directa o indirecta de Aena, de enajenaciones hasta un importe agregado conjunto durante toda la vida del contrato que no exceda del 20 % del activo consolidado de Aena, determinándose el valor tanto del activo consolidado como del activo enajenado en cada momento por referencia a los valores contabilizados en el balance consolidado de Aena correspondiente al 31 de diciembre del último ejercicio contable cerrado en el momento de suscribirse el acuerdo de enajenación de activos. A los efectos de la presente cláusula, "Activos Aeroportuarios" significa cualesquiera bienes que formen parte de la actividad aeroportuaria incluidos en el inmovilizado material consolidado de Aena.
- El cambio en la ponderación de riesgo de ENAIRE o de los préstamos o créditos concedidos por medio de los acuerdos de financiación.

Únicamente el acaecimiento de dichas causas de vencimiento anticipado, facultaría eventualmente a las entidades financieras, de acuerdo con los términos y condiciones específicas de sus respectivos acuerdos, a la declaración de vencimiento anticipado de sus respectivos acuerdos de financiación. Todo ello, sin perjuicio de la necesidad de concurrencia de buena fe y de carácter esencial de la causa esgrimida.

En caso de incumplimiento por parte de AENA S.M.E., S.A. de sus obligaciones bajo el contrato de reconocimiento de deuda:

- AENA S.M.E., S.A. se compromete a la constitución futura de un contrato de prenda de primer rango sobre ciertos derechos de crédito (el importe correspondiente a un año de servicio de la deuda que se devengue bajo los acuerdos de financiación) en favor de ENAIRE (esta obligación también surge en caso de pérdida de control de AENA S.M.E., S.A. por parte de ENAIRE).
- Los importes impagados por AENA S.M.E., S.A. devengarán intereses de demora.
- En el caso de que ENAIRE hubiese tenido que abonar cualquier cantidad a las entidades financieras que conforme al contrato de reconocimiento de deuda hubiese debido pagar AENA S.M.E., S.A., ENAIRE se subrogará en los derechos y garantías del acreedor frente a AENA S.M.E., S.A. y la deuda reconocida en el contrato de reconocimiento de deuda se incrementará automáticamente en el importe satisfecho por ENAIRE.
- Asimismo, en el caso de que, como consecuencia del incumplimiento de una obligación por parte de AENA S.M.E., S.A. bajo los contratos de financiación, se produjera el vencimiento anticipado de uno o varios contratos de financiación y la reclamación de pago efectivo de cualesquiera importes, AENA S.M.E., S.A. deberá satisfacer a ENAIRE una penalidad equivalente al 3 % del principal total vencido del respectivo contrato de financiación incumplido. Esta previsión también aplicaría para el supuesto de que la parte incumplidora hubiese sido ENAIRE, en cuyo caso, ésta sería la que debería satisfacer la mencionada penalidad a AENA S.M.E., S.A.

El desglose del total de la "**Deuda financiera en la que la Sociedad figura como acreedor solidario en ENAIRE**" (en adelante, "Deuda co-acreditada") con las entidades financieras a 31 de diciembre de 2022, es el siguiente (en miles de euros):

Entidades Financieras	Importe
Entidad 1	2.172.691
Entidad 2	1.048.645
Entidad 3	379.600
TOTAL Co-acreditada	**3.600.936**

Los 3.600.936 miles de euros que, AENA S.M.E., S.A adeuda a la entidad pública "ENAIRE" a 31 de diciembre de 2022 (2021: 4.132.407 miles de euros), se corresponde con la deuda derivada de la aportación de la actividad aeroportuaria tras la escisión (nota 1). Adicionalmente a ese importe, AENA S.M.E., S.A. adeuda a la entidad pública "ENAIRE" en concepto de otros préstamos 25.740 miles de euros (2021: 30.105 miles de euros). El calendario de vencimientos de ambas partidas, al cierre del ejercicio, se detalla más adelante.

En cuanto a las causas de declaración de vencimiento anticipado, AENA como titular de los contratos de financiación no incumple ninguna de las condiciones de vencimiento anticipado, por lo que no afectaría al balance al 31 de diciembre de 2022 y 31 de diciembre de 2021 de la Sociedad.

El calendario de vencimiento de las cuotas pendientes del principal de la deuda a corto y largo plazo con la entidad pública ENAIRE por la financiación de los aeropuertos (Nota 10) al cierre del ejercicio 2022 y 2021, es el siguiente:

Cuotas con Vencimiento	Miles de euros (*) 2022
2023	514.364
2024	765.707
2025	396.710
2026	376.402
2027	345.492
Siguientes	1.228.001
Total	**3.626.676**

Cuotas con Vencimiento	Miles de euros (*) 2021
2022	535.836
2023	514.364
2024	765.707
2025	396.710
2026	376.402
Siguientes	1.573.493
Total	**4.162.512**

(*) Las cuotas mostradas en el detalle del calendario de vencimientos no incluyen el importe de las comisiones tanto para el ejercicio 2022 como para el 2021.

El detalle de los epígrafes "Deudas a largo plazo con empresas del grupo y asociadas" y "Deudas a corto plazo con empresas del grupo y asociadas" del pasivo del balance al 31 de diciembre de 2022 y 2021 se muestra a continuación:

		Miles de euros					
	Nota	2022			2021		
Deudas con empresas del grupo y asociadas	**12**	**Largo Plazo**	**Corto Plazo**	**Total**	**Largo Plazo**	**Corto Plazo**	**Total**
Deudas con ENAIRE		3.112.312	514.364	3.626.676	3.626.676	535.836	4.162.512
Deuda comisiones		(1.594)	(231)	(1.825)	(2.078)	(272)	(2.350)
Intereses devengados		-	11.153	11.153	-	10.129	10.129
Deudas por efecto impositivo		-	10.433	10.433	-	-	-
Proveedor de inmovilizado		-	2	2	-	-	-
Total		**3.110.718**	**535.721**	**3.646.439**	**3.624.598**	**545.693**	**4.170.291**

A 31 de diciembre de 2022 y 2021 las deudas a largo y corto plazo están denominadas en euros.

Las variaciones en el saldo del préstamo de ENAIRE, producidas durante el ejercicio 2022, corresponden principalmente a amortización de principal por importe de 535.836 miles de euros, tal y como ha sido indicado anteriormente.

La conciliación entre los saldos iniciales y finales en el Balance de los componentes de la Deuda financiera con Enaire es la siguiente:

		Flujos de efectivo					
	31 de diciembre de 2021	Actividades financiación Cobros	Actividades financiación Pagos	Actividades explotación Pagos intereses	Traspasos corto/largo plazo	Devengo intereses y comisiones	31 de diciembre de 2022
No corriente							
Préstamo de AENA S.M.E., S.A. con ENAIRE	3.626.676	-	-	-	(514.364)	-	3.112.312
Ajuste saldo préstamo con ENAIRE por criterio coste efectivo	(2.078)	-	-	-	484	-	(1.594)
Subtotal deuda a largo plazo de AENA S.M.E., S.A. con ENAIRE	**3.624.598**	**-**	**-**	**-**	**(513.880)**	**-**	**3.110.718**
Corriente							
Préstamo con ENAIRE	535.836	-	(535.836)	-	514.364	-	514.364
Ajuste saldo préstamo con ENAIRE por criterio coste efectivo	(272)	-	-	-	(484)	525	(231)
Intereses devengados por préstamos con ENAIRE	10.129	-	-	(35.498)	-	36.522	11.153
Subtotal deuda a corto plazo de AENA S.M.E., S.A. con ENAIRE	**545.693**	**-**	**(535.836)**	**(35.498)**	**513.880**	**37.047**	**525.286**
Total	**4.170.291**	**-**	**(535.836)**	**(35.498)**	**-**	**37.047**	**3.636.004**

Las variaciones en el saldo del préstamo de ENAIRE, producidas durante el ejercicio 2021, corresponden principalmente a amortización de principal por importe de 546.349 miles de euros. La conciliación entre los saldos iniciales y finales en el balance de los componentes de la Deuda financiera con matriz es la siguiente:

		Flujos de efectivo					
	31 de diciembre de 2020	Actividades financiación Cobros	Actividades financiación Pagos	Actividades explotación Pagos intereses	Traspasos corto/largo plazo	Devengo intereses	31 de diciembre de 2021
No corriente							
Préstamo de AENA S.M.E., S.A. con ENAIRE	4.162.512	-	-	-	(535.836)	-	3.626.676
Ajuste saldo préstamo con ENAIRE por criterio coste efectivo	(2.630)	-	-	-	552	-	(2.078)
Subtotal deuda a largo plazo de AENA S.M.E., S.A. con ENAIRE	**4.159.882**	**-**	**-**	**-**	**(535.284)**	**-**	**3.624.598**
Corriente							
Préstamo con ENAIRE	546.349	-	(546.349)	-	535.836	-	535.836
Ajuste saldo préstamo con ENAIRE por criterio coste efectivo	(316)	596	-	-	(552)	-	(272)
Intereses devengados por préstamos con ENAIRE	11.656	-	-	(32.014)	-	30.487	10.129
Subtotal deuda a corto plazo de AENA S.M.E., S.A. con ENAIRE	**557.689**	**596**	**(546.349)**	**(32.014)**	**535.284**	**30.487**	**545.693**
Total	**4.717.571**	**596**	**(546.349)**	**(32.014)**	**-**	**30.487**	**4.170.291**

Los valores contables y los valores razonables de las deudas con ENAIRE no corrientes son los siguientes:

	Nota	Importe en libros		Valor razonable	
		31 de diciembre de		31 de diciembre de	
		2022	2021	2022	2021
Deuda con ENAIRE		3.110.718	3.624.598	2.945.693	3.617.722
Total	**12**	**3.110.718**	**3.624.598**	**2.945.693**	**3.617.722**

El valor razonable de los recursos ajenos corrientes no difiere significativamente de su valor en libros, ya que el impacto de aplicar el descuento no es significativo. Los valores razonables para la deuda con un plazo superior a un año se basan en los flujos de efectivo descontados a los tipos libre de riesgo (curva OIS) más un *spread* igual al CDS de Aena de 5 años modelizado por Bloomberg (106 bps) (2021: a los tipos libre de riesgo (curva OIS) más un *spread* igual al CDS de Aena de 5 años modelizado por Bloomberg (116 bps)).

15.2 Deudas con entidades de crédito

El saldo de Deudas con entidades de crédito a largo plazo de Aena S.M.E., S.A. asciende a 3.300.000 miles de euros a 31 de diciembre de 2022 (31 de diciembre de 2021: 3.295.630 miles de euros) y su detalle es el siguiente:

– El detalle de los importes pendientes de los préstamos a largo plazo es:

	31/12/2022		31/12/2021	
Entidad financiera	**Saldo**	**Tasa Media**	**Saldo**	**Tasa Media**
Entidad 1	490.000	0,69	475.630	0,26
Entidad 2	400.000	0,63	425.000	0,52
Entidad 3	230.000	0,32	290.000	0,32
Entidad 4	300.000	0,65	300.000	0,65
Entidad 5	250.000	0,48	250.000	0,37
Entidad 6	280.000	0,44	280.000	0,31
Entidad 7	300.000	0,88	300.000	0,29
Entidad 8	-	-	75.000	0,56
Entidad 9	150.000	-	-	-
Entidad 10	300.000	0,85	300.000	0,01
Entidad 11	100.000	0,56	100.000	0,01
Entidad 12	500.000	0,84	500.000	-
TOTAL	**3.300.000**	**0,63**	**3.295.630**	**0,39**

– A 31 de diciembre de 2022 el importe de las comisiones asociadas a estos préstamos registradas contablemente como menor valor de los mismos y pendientes de imputar al resultado asciende a 1.952 miles de euros (2021: 2.896 miles de euros) (véase Nota 10).

Del importe anterior, los saldos correspondientes a la entidad 1, 3 y 4 están sujetos a los mismos covenants establecidos para el préstamo con ENAIRE. A 31 de diciembre de 2022 la Sociedad cumple con estos ratios.

– A 31 de diciembre de 2022 los importes de los préstamos a largo plazo con un vencimiento determinado o determinable clasificados por año de vencimiento son los siguientes (en miles de euros):

	2024	**2025**	**2026**	**2027**	**2028 y siguientes**	**Total**
Entidad 1	-	-	26.667	26.667	436.666	490.000
Entidad 2	-	400.000	-	-	-	400.000
Entidad 3	60.000	110.000	60.000	-	-	230.000
Entidad 4	-	-	-	-	300.000	300.000
Entidad 5	250.000	-	-	-	-	250.000
Entidad 6	20.000	120.000	20.000	120.000	-	280.000
Entidad 7	100.000	-	200.000	-	-	300.000
Entidad 8	-	150.000	-	-	-	150.000
Entidad 9	300.000	-	-	-	-	300.000
Entidad 10	-	-	100.000	-	-	100.000
Entidad 11	500.000	-	-	-	-	500.000
TOTAL	**1.230.000**	**780.000**	**406.667**	**146.667**	**736.666**	**3.300.000**

El saldo de Deudas con Entidades de crédito de AENA S.M.E., S.A. a corto plazo a 31 de diciembre de 2022 asciende a 88.548 miles de euros (31 de diciembre de 2021: 633.737 miles de euros), de los cuales 8.548 miles de euros corresponden a intereses devengados pendientes de pago (31 de diciembre de 2021: 3.737 miles de euros provenientes de intereses devengados pendientes de pago), siendo su detalle es el siguiente:

– El detalle de los importes pendientes de los préstamos a corto plazo a 31 de diciembre de 2022 es:

Entidad financiera	2022	2021
Entidad 1	-	225.000
Entidad 2	-	200.000
Entidad 3	20.000	20.000
Entidad 4	-	75.000
Entidad 5	-	50.000
Entidad 6	60.000	60.000
Intereses devengados	8.548	3.737
TOTAL	**88.548**	**633.737**

– A 31 de diciembre de 2022 el importe de las comisiones asociadas a estos préstamos registradas contablemente como menor valor de los mismos y pendientes de imputar al resultado asciende a 1.066 miles de (2021: 830 miles de euros miles de euros) (véase Nota 10).

15.3 Facilidades crediticias

1.La Línea de Crédito Sindicada Sostenible (ESG-linked RCF) por importe de 800 millones de euros tiene el siguiente detalle por entidades:

ENTIDAD BANCARIA	IMPORTE (miles de euros)
Entidad 1	190.000
Entidad 2	160.000
Entidad 3	100.000
Entidad 4	100.000
Entidad 5	100.000
Entidad 6	100.000
Entidad 7	50.000
TOTAL	**800.000**

El vencimiento de esta línea es diciembre de 2025. No hay saldo dispuesto a 31 de diciembre de 2022 ni 2021. El tipo de interés es variable, con un spread inicial (0,275 % anual) sobre el Euribor a 1/3/6 meses.

El *spread* inicial se revisa anualmente en función de las dos variables siguientes:

- La evolución crediticia Moody´s y/o Fitch de AENA.
- La evolución de parámetros de sostenibilidad de Aena en cuestiones ambientales, sociales y de buen gobierno (rating ESG “Enviromental, Social and Governance”) evaluados por el proveedor de puntuación ESG seleccionado por AENA (Sustainalytics), de manera que, si la puntuación aumenta o disminuye en 5 o más puntos respecto de la inicial, el margen aplicable resultante se reducirá en 0,025% en el primer caso y aumentará en el segundo.

2.El 27 de julio de 2022 se ha firmado una nueva Línea de Crédito Sindicada Sostenible (ESG-linked RCF) por importe de 650 millones de euros con el siguiente detalle por entidades:

ENTIDAD BANCARIA	IMPORTE (miles de euros)
Entidad 1	143.000
Entidad 2	143.000
Entidad 3	143.000
Entidad 4	70.000
Entidad 5	70.000
Entidad 6	40.500
Entidad 7	40.500
TOTAL	**650.000**

El vencimiento de esta línea es el 27 de julio de 2024 con posibilidad de una prórroga de un año más. No hay saldo dispuesto a 31 de diciembre de 2022. El tipo de interés es variable, con un spread inicial (0,4 % anual) sobre el Euribor a 1/3/6 meses.

El *spread* inicial se revisa anualmente en función la evolución de parámetros de sostenibilidad de Aena en cuestiones ambientales, sociales y de buen gobierno (rating ESG "Enviromental, Social and Governance") evaluados por el proveedor de puntuación ESG seleccionado por AENA (MSCI), de manera que, si la puntuación aumenta o disminuye en un 5% respecto de la inicial, el margen aplicable resultante se reducirá en 0,025% en el primer caso y aumentará en el segundo.

3.Según se hacía referencia en la Nota 5, la Sociedad dispone de 654.500 miles de euros de financiación disponible (no dispuesta) correspondiente a préstamos BEI e ICO. Los vencimientos de los préstamos se detallan a continuación:

Entidad	Importe (Millones de euros)	Vencimiento
BEI	110	Máximo 20 años desde desembolso
BEI	200	Máximo 20 años desde desembolso
BEI	95	Máximo 20 años desde desembolso
ICO	250	Octubre de 2031
Total	**655**	

15.4 Valores negociables

El 30 de octubre de 2019, AENA S.M.E., S.A. registró en la CNMV un Programa de Pagarés (Euro Commercial Paper) de 900.000 miles de euros de saldo máximo en el Mercado de Renta Fija de BME. Con este instrumento, Aena puede colocar de forma flexible a lo largo de un año pagarés con nominales unitarios mínimos de 500 miles de euros y con vencimientos comprendidos entre 3 y 364 días. Este citado programa venció el 30 de octubre de 2020.

El 24 de noviembre de 2020, la Sociedad registró en la CNMV un Programa de Pagarés (Euro Commercial Paper) por el mismo importe (900.000 miles de euros) de saldo máximo en el Mercado de Renta Fija de BME y en las mismas condiciones que el anterior. Este programa venció el 24 de noviembre de 2021.

El 27 de diciembre de 2021 AENA S.M.E., S.A publicó otro Programa de Pagarés (Euro Commercial Paper) al amparo de la nueva Ley 5/2021 del Mercado de Valores, aprobada el 12 de abril de 2021. El programa ha sido admitido a negociación y cotización por un importe máximo de 900.000 miles de euros por el mercado de renta fija AIAF (integrado en el grupo BME) y en las mismas condiciones que el Programa precedente.

El 21 de diciembre de 2022 AENA S.M.E., S.A. ha publicado un nuevo Programa de pagarés (Euro Commercial Paper) al amparo de la nueva Ley 5/2021 del Mercado de Valores, aprobada el 12 de abril de 2021. El programa ha sido admitido a negociación y cotización por un importe máximo de 900.000 miles de euros por el mercado de renta fija AIAF (integrado en el grupo BME) y en las correspondientes que el Programa precedente.

Bajo ambos programas solo se emitió papel por importe de 55 millones de euros en 2020.

15.5 Coberturas de flujos de efectivo

El desglose del valor razonable de los instrumentos financieros derivados existente a 31 de diciembre de 2022 y 31 de diciembre de 2021 se muestra en el cuadro siguiente:

	31 de diciembre de 2022		31 de diciembre de 2021	
	Activos	Pasivos	Activos	Pasivos
Permutas tipo de interés - coberturas flujos efectivo	99.184	-	-	73.558
Permuta sobre electricidad española - coberturas flujos efectivo	-	1.162	-	-
Total	**99.184**	**1.162**	**-**	**73.558**
Parte corriente	**31.514**	**1.162**	**-**	**27.607**
Parte no corriente	**67.670**	**-**	**-**	**45.951**

El valor razonable total de un derivado de cobertura se clasifica como un activo o pasivo no corriente si el vencimiento restante de la partida cubierta es superior a 12 meses y como un activo o pasivo corriente si el vencimiento restante de la partida cubierta es inferior a 12 meses.

Durante los períodos terminados el 31 de diciembre de 2022 y 31 de diciembre de 2021 los derivados de cobertura son efectivos al 100 % y cumplen con los requisitos necesarios para aplicar contabilidad de coberturas, de modo que no existe inefectividad registrada en la cuenta de pérdidas y ganancias.

El valor razonable de las permutas financieras de intereses se ha obtenido actualizando los flujos netos de caja esperados durante el período contractual, utilizando en cada momento de valoración los factores de descuento obtenidos de la curva cupón cero. Para estimar los flujos de caja variables se utilizan los tipos *forward* o tipos implícitos obtenidos a partir de los tipos de interés cupón cero existentes en el mercado en el momento de realizar la valoración de la permuta de intereses. El valor razonable así obtenido se ajusta por el riesgo de crédito, entendiendo por riesgo de crédito tanto el riesgo de crédito de la contraparte como el riesgo de crédito propio cuando sea necesario. Con el objetivo de cuantificar el riesgo de crédito de un agente financiero existen tres metodologías comúnmente aceptadas en el mercado, que se aplican por el orden de prioridad siguiente:

- Siempre y cuando existan *Credit Default Swap* (CDS) cotizados en mercado, el riesgo de crédito se cuantifica en función de su cotización en mercado.
- Siempre y cuando existan emisiones de deuda aceptadas a cotización en los diferentes mercados financieros, la cuantificación del riesgo de crédito se puede obtener como el diferencial entre la tasa interna de retorno (*yield*) de los bonos y la tasa libre de riesgo.
- Si no es posible obtener la cuantificación del riesgo siguiendo las dos metodologías anteriores, es generalmente aceptado el uso de comparables, es decir, tomar como referencia compañías o bonos de compañías del mismo sector que la que se desea analizar.

Derivados de Aena S.M.E., S.A.

De acuerdo con lo explicado en la Nota 5.2.1 , con fecha 10 de junio de 2015 Aena suscribió con entidades financieras con rating crediticio igual o superior a BBB (Standard&Poors) una operación de cobertura de tipo de interés variable a fijo, a fin de evitar el riesgo de fluctuación de los tipos de interés de varios créditos por un importe nocional de 4.196 millones de euros.

Sus principales características son las siguientes:

	Clasificación	Tipo	Importe Contratado (Miles Euros)	Nocional Pendiente 31/12/2022	Nocional Pendiente 31/12/2021	Fecha de contratación	Fecha de inicio del derivado	Vencimiento	Fecha designación de la cobertura
Swap de tipo de interés	Cobertura de flujo de efectivo	Swap de tipo de interés fijo al 0,144 % contra tipo de interés variable(Eur6 M)	300.000	-	-	27/6/2015	29/6/2015	15/12/2020	27/6/2015
Swap de tipo de interés	Cobertura de flujo de efectivo	Swap de tipo de interés fijo al 1,1735 % contra tipo de interés variable(Eur6 M)	854.100	474.500	521.950	15/6/2015	15/6/2015	15/12/2026	15/6/2015
Swap de tipo de interés	Cobertura de flujo de efectivo	Swap de tipo de interés fijo al 0,9384 % contra tipo de interés variable(Eur3 M)	3.041.833	1.194.579	1.373.956	15/6/2015	15/6/2015	15/12/2026	15/6/2015
		TOTAL	**4.195.933**	**1.669.079**	**1.895.906**				

El saldo reconocido en la reserva de cobertura del patrimonio neto en contratos de permuta de tipo de interés y contratos de permuta de electricidad a 31 de diciembre de 2022 se irá transfiriendo a la cuenta de resultados cuando las partidas cubiertas afecten resultados, como gasto financiero y gastos de explotación, respectivamente. Durante el ejercicio 2022 se han imputado a la cuenta de pérdidas y ganancias 20.927 miles de euros en concepto de gastos financieros por liquidación de instrumentos de cobertura (en 2021: 31.491 miles de euros) sin que se haya transferido importe alguno por los derivados de energía contratados en 2022.

El detalle de los derivados sobre el precio de la energía que fueron considerados contablemente como cobertura de flujos de efectivo a 31 de diciembre de 2022 es el siguiente:

	Clasificación	Tipo	Importe Contratado (Mwh)	Nocional Pendiente 31/12/2022	Fecha de contratación	Fecha de inicio del derivado	Vencimiento	Fecha designación de la cobertura
Swap de electricidad	Cobertura de flujo de efectivo	Swap sobre subyacente no financiero a precio fijo	8	-	8/11/2022	1/12/2022	31/12/2022	11/8/2022
Swap de electricidad	Cobertura de flujo de efectivo	Swap sobre subyacente no financiero a precio fijo	24	24	11/8/2022	1/1/2023	31/03/2023	11/8/2022

Los importes del principal nocional de los contratos de energía eléctrica pendientes a 31 de diciembre de 2022 ascienden a 23.749 Mwh.

Para obtener el valor razonable de las permutas de energía eléctrica, se determina el valor de mercado de las estructuras contratadas, ajustadas posteriormente por el riesgo de crédito. Para el cálculo del valor de mercado la Sociedad utiliza un método de valoración generalmente aceptado (descuento de flujos netos de caja), en el que se compara el precio contratado en el derivado con el precio a futuro de la energía eléctrica, por cada uno de los volúmenes de consumo contratado en cada plazo. Para el ajuste por riesgo de crédito se ha aplicado una técnica basada en el cálculo, a través de simulaciones, de la exposición total esperada (que incorpora tanto la exposición actual como la exposición potencial) ajustada por la probabilidad de default a lo largo del tiempo y por la severidad (o pérdida potencial) asignada a la Sociedad .

El valor razonable de estos derivados asciende a activo 99.184 miles de euros y pasivo a 1.162 miles de euros a 31 de diciembre de 2022 (31 de diciembre de 2021: pasivo por 73.558 miles de euros), y su desglose entre la parte corriente y no corriente es el siguiente:

Valor razonable registrado en el "Activo no corriente" a 31 de diciembre de 2022 (en miles de euros)	Valor razonable registrado en el "Activo corriente" a 31 de diciembre de 2022 (en miles de euros)	Valor razonable registrado en el "Pasivo no corriente" a 31 de diciembre de 2022 (en miles de euros)	Valor razonable registrado en el "Pasivo corriente" a 31 de diciembre de 2022 (en miles de euros)
67.670	31.514	-	1.162
Valor razonable registrado en el "Activo no corriente" a 31 de diciembre de 2021 (en miles de euros)	**Valor razonable registrado en el "Activo corriente" a 31 de diciembre de 2021 (en miles de euros)**	**Valor razonable registrado en el "Pasivo no corriente" a 31 de diciembre de 2021 (en miles de euros)**	**Valor razonable registrado en el "Pasivo corriente" a 31 de diciembre de 2021 (en miles de euros)**
-	-	45.951	27.607

16.Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar

El detalle de los saldos acreedores por operaciones comerciales es el siguiente:

	Notas	Miles de euros	
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar		**2022**	**2021**
Proveedores, empresas del grupo y asociadas	**12**	22.732	7.697
Acreedores varios		178.365	161.731
Personal		34.518	27.674
Otras deudas con las Administraciones Públicas	**22.1**	30.251	21.003
Anticipos de clientes		58.089	41.490
Total		**323.955**	**259.595**

La información sobre el periodo medio de pago a proveedores es como sigue:

	Días	
	2022	**2021**
Periodo medio de pago a proveedores	34	37
Ratio de las operaciones pagadas	35	40
Ratio de las operaciones pendientes de pago	17	22

Estos parámetros han sido calculados de acuerdo con lo establecido en el Art. 5 de la Resolución *de 29 de enero de 2016, del Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas, sobre la información a incorporar en la memoria de las cuentas anuales en relación con el periodo medio de pago a proveedores en operaciones comerciales,* de la siguiente forma:

- Periodo medio de pago a proveedores = (Ratio operaciones pagadas * importe total pagos realizados + Ratio operaciones pendientes de pago* importe total pagos pendientes) / (Importe total de pagos realizados + importe total pagos pendientes).
- Ratio de las operaciones pagadas = Σ (número de días de pago * importe de la operación pagada) / Importe total de pagos realizados.

  Se entiende por número de días de pago, los días naturales que hayan transcurrido desde la fecha en que se inicie el cómputo del plazo hasta el pago material de la operación.
- Ratio de las operaciones pendientes de pago = Σ (número de días pendientes de pago * importe de la operación pendiente de pago) / Importe total de pagos pendientes.

  Se entiende por número de días pendientes de pago, los días naturales que hayan transcurrido desde la fecha en que se inicie el cómputo del plazo hasta el último día del periodo al que se refieran las cuentas anuales.

– Para el cálculo tanto del número de días de pago como del número de días pendientes de pago, la sociedad computa el plazo desde la fecha de prestación de los servicios. No obstante, a falta de información fiable sobre el momento en que se produce esta circunstancia, se toma la fecha de recepción de la factura.

	Miles de euros	
	Importe 2022	**Importe 2021**
Total pagos realizados	1.260.580	1.643.151
Total pagos pendientes	127.324	384.834

El cálculo del PMP se realiza sobre las facturas recibidas y conformadas pendientes de pago correspondientes a los proveedores que, por su naturaleza, son suministradores de bienes y servicios, de modo que solo se consideran los datos relativos a la partida "Acreedores varios" del epígrafe "Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar".

Con fecha 29 de septiembre de 2022 se ha publicado en el Boletín Oficial del Estado la nueva Ley 18/2022, de 28 de septiembre, de creación y crecimiento de empresas. Esta nueva norma establece nuevos requerimientos de transparencia vinculados al aplazamiento de los pagos a proveedores, imponiendo a las sociedades mercantiles cotizadas y a las no cotizadas que no presenten cuentas anuales abreviadas un requisito adicional consistente en el desglose en la memoria de las cuentas anuales de nueva información, en concreto del volumen monetario y número de facturas pagadas en un periodo inferior al máximo establecido en la normativa de morosidad, y el porcentaje que suponen sobre el número total de facturas y sobre el total monetario de los pagos a sus proveedores.

En este sentido, el detalle del volumen monetario y el número de facturas pagadas en un periodo inferior al máximo establecido para los ejercicios 2022 y 2021 es el siguiente:

	Miles de euros	**%**	**Número de facturas**	**%**
31 de diciembre de 2022	1.392.208	99,5 %	35.448	98,7 %
31 de diciembre de 2021	1.027.605	98,7 %	33.148	96,8 %

En los ejercicios 2022 y 2021 los plazos medios de pago se adaptan a los plazos que marca la Ley 15/2010. Los casos en que, excepcionalmente, se ha producido un pago fuera del plazo máximo legal responden, principalmente, a causas ajenas a la Sociedad: facturas no recibidas a tiempo, certificados caducados de la AEAT, y falta de certificados justificativos de las cuentas bancarias de los proveedores, entre otras.

17.Existencias

El saldo del epígrafe "Existencias" al cierre de los ejercicios 2022 y 2021 se desglosa en las siguientes partidas:

	Nota	**Miles de euros**	
		2022	**2021**
Repuestos		5.597	5.309
Derechos de emisión de efecto invernadero	**27**	176	205
		5.773	**5.514**

El saldo de existencias incluye, principalmente, materiales y repuestos utilizados por la Sociedad en las operaciones aeroportuarias.

18.Efectivo y otros activos líquidos equivalentes

El detalle del epígrafe "Efectivo y otros activos líquidos equivalentes" es como sigue:

	Miles de Euros	
	2022	**2021**
Caja y bancos	435.404	783.069
Otros activos líquidos equivalentes	1.000.000	600.000
	1.435.404	**1.383.069**

A 31 de diciembre de 2022 y 2021, no existen saldos de efectivo y otros activos líquidos equivalentes que no estén disponibles para ser utilizados.

19.Patrimonio neto

19.1 Capital social

La Sociedad fue creada el 31 de mayo de 2011 con un capital inicial de 61.000 euros (1.000 euros por 61 acciones) aportadas en su totalidad por la entidad pública empresarial ENAIRE. El 6 de junio de 2011 la Junta de Accionistas de ENAIRE aprobó una ampliación del capital con la aportación no dineraria de la rama de actividad aeroportuaria, donde se acuerda:

- Reducir el valor nominal mediante el desdoblamiento de las 61 acciones, quedando a 10 euros por acción, por lo que serían 6.100 acciones.
- Ampliar el capital social a 1.500.000 miles de euros, mediante la aportación de 1.499.939 miles de euros (se emiten 149.993.900 acciones a 10 euros cada una). Estas acciones se emiten con una prima de 1.100.868 miles de euros. Por lo que el capital y la prima de emisión ascenderían a 2.600.807 miles de euros.

Con fecha 23 de enero de 2015 el Consejo de Ministros aprueba la venta del 49 % de la entidad Aena mediante Oferta Pública de Venta, registrándose el folleto de la OPV en la CNMV el 23 de enero de 2015. El inicio de la cotización en el Mercado Continuo de los títulos de AENA S.M.E., S.A., en las cuatro bolsas españolas, se produjo el 11 de febrero de 2015.

La salida a Bolsa de la Sociedad, conforme lo explicado anteriormente, mediante la OPV del 49 % del capital de AENA S.M.E., S.A., supuso que la entidad ENAIRE pasara a disponer de una participación del 51 % de AENA S.M.E., S.A., frente al 100 % anterior.

A 31 de diciembre de 2022 y 2021 el capital social de AENA S.M.E., S.A. está representado por 150.000.000 acciones ordinarias de 10 euros de valor nominal cada una, totalmente desembolsadas. Estas acciones gozan de iguales derechos políticos y económicos. Su valor de cotización en Bolsa ascendía a 31 de diciembre de 2022 a 117,3 euros.

Asimismo, a 31 de diciembre de 2022 y 2021 no existen ampliaciones de capital en curso, ni autorizaciones para operar con acciones propias.

Según la información disponible a 31 de diciembre de 2022 y 2021, las participaciones superiores al 3% son las siguientes:

ENAIRE	51,00 %
HOHN, CHRISTOPHER ANTHONY	6,575%
THE CHILDREN'S INVESTMENT MASTER FUND	3,607%
BLACKROCK INC.	3,071%
VERITAS ASSET MANAGEMENT LLP	3,024%

19.2 Reservas

19.2.1 Prima de emisión

El texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital permite expresamente la utilización del saldo de la prima de emisión para ampliar el capital y no establece restricción específica alguna en cuanto a la disposición de dicho saldo.

Esta reserva es de libre disposición siempre y cuando, como consecuencia de su distribución, el valor de patrimonio neto de la Sociedad no resulte inferior a la cifra de capital social.

A 31 de diciembre de 2022 y 2021, la Prima de Emisión de la Sociedad asciende a 1.100.868 miles de euros.

19.2.2 Reserva de capitalización

La Reserva de capitalización por importe de 164.176 miles de euros (2021: 164.176 miles de euros) procede de la aprobación de la distribución de beneficios de la Sociedad de los ejercicios finalizados desde el 31 de diciembre de 2015. Dicha reserva de capitalización ha sido dotada de conformidad con los artículos 25 y 62 de la Ley del Impuesto sobre Sociedades, que establece que se dote la reserva por el importe del derecho a la reducción de la base imponible del grupo fiscal del ejercicio. El derecho a la reducción de la base imponible del grupo fiscal asciende al 10% del incremento de los fondos propios del grupo fiscal, según quedan definidos en dicho artículo, sin que en ningún caso pueda exceder del importe del 10% de la base imponible positiva del grupo fiscal del periodo impositivo previa a la reducción y a la integración a la que se refiere el apartado 12 del artículo 11 de la Ley y a la compensación de bases imponibles negativas. No obstante, en caso de insuficiente base imponible del grupo fiscal para aplicar la reducción, las cantidades pendientes pueden ser objeto de aplicación en los periodos impositivos que finalicen en los dos años inmediatos y sucesivos al cierre del periodo impositivo en que se haya generado el derecho a la reducción, conjuntamente con la reducción que pudiera corresponder en dicho ejercicio y con el límite indicado.

La Reserva es indisponible y está condicionada a que se mantenga el incremento de fondos propios del grupo fiscal durante un plazo de 5 años desde el cierre del periodo impositivo al que corresponda la reducción, salvo por existencia de pérdidas contables. Una vez trascurrido dicho plazo de 5 años, y habiéndose cumplido la condición establecida, la reserva dotada para cubrir la reducción aplicada en la declaración del Impuesto de Sociedades del ejercicio finalizado a 31 de diciembre de 2015 por 42.406 miles de euros, pasó a ser disponible a partir del 1 de enero de 2021.

En el ejercicio 2021 se procedió a la reclasificación de reservas voluntarias a reserva de capitalización, por un importe de 4.299 miles de euros, tal y como se describe en la Nota 3. Asimismo, para el ejercicio 2022, dejan de ser indisponibles las reservas dotadas relativas al ejercicio 2016 en Aena por importe de 28.160 miles de euros, registradas al cierre dentro del epígrafe de reservas de capitalización.

19.2.3 Reserva legal

La reserva legal se debe dotar de conformidad con el artículo 274 de la Ley de Sociedades de Capital. Este artículo exige que, en todo caso, una cifra igual al 10 % del beneficio del ejercicio se destine a reserva legal, hasta que ésta alcance, al menos, el 20 % del capital social.

La reserva legal, mientras no supere el límite indicado, solo podrá destinarse a la compensación de pérdidas en el caso de que no existan otras reservas disponibles para este fin.

Al cierre del ejercicio 2022 la reserva legal asciende a 300.000 miles de euros (31 de diciembre de 2021: 300.000 miles de euros), igualando el límite mínimo legalmente establecido conforme al artículo 274 de la Ley de Sociedades de Capital.

19.2.4 Otras Reservas

Al cierre del ejercicio 2022 y 2021, se incluyen en este epígrafe reservas voluntarias íntegramente disponibles siempre que, a consecuencia de su distribución, el valor del patrimonio neto de la Sociedad no resulte inferior a la cifra de capital social.

19.3 Ajustes cambio de valor

El movimiento producido en los ejercicios 2022 y 2021 en esta reserva con motivo de las correcciones valorativas de los derivados designados como cobertura de flujos de efectivo (ver Nota 15) es el siguiente:

	2022			
	Saldo inicial	**Variaciones Valor Razonable**	**Imputaciones a resultados**	**Saldo 31/12/2022**
Cobertura de flujos de caja				
Permutas tipos de interés Aena	73.557	(150.653)	(20.927)	(98.023)
Efecto impositivo	(18.389)	37.663	5.232	24.506
Total	**55.168**	**(112.990)**	**(15.695)**	**(73.517)**

	2021			
	Saldo inicial	**Variaciones Valor Razonable**	**Imputaciones a resultados**	**Saldo 31/12/2021**
Cobertura de flujos de caja				
Permutas tipos de interés Aena	128.479	(23.431)	(31.491)	73.557
Efecto impositivo	(32.120)	5.858	7.873	(18.389)
Total	**96.359**	**(17.573)**	**(23.618)**	**55.168**

El desglose de los ejercicios en los cuales se espera que esta reserva afecte a la cuenta de pérdidas y ganancias se incluye en la Nota 10, en el apartado "Derivados" del Análisis por vencimientos.

19.4 Subvenciones, donaciones y legados recibidos

El detalle y movimiento de este epígrafe al 31 de diciembre de 2022 y 2021 es el siguiente:

	2022			
	Saldo inicial	**Altas**	**Imputaciones a resultados**	**Saldo 31/12/2022**
Subvenciones de capital de organismos oficiales europeos				
Importe	425.381	4.806	(34.466)	395.721
Efecto impositivo	(106.346)	(1.202)	8.617	(98.931)
Neto	**319.035**	**3.604**	**(25.849)**	**296.790**

	2021			
	Saldo inicial	**Altas**	**Imputaciones a resultados**	**Saldo 31/12/2021**
Subvenciones de capital de organismos oficiales europeos				
Importe	460.622	284	(35.525)	425.381
Efecto impositivo	(115.156)	(71)	8.881	(106.346)
Neto	**345.466**	**213**	**(26.644)**	**319.035**

Las altas del ejercicio 2022 se corresponden con derechos de emisión de gases de efecto invernadero de asignación gratuita correspondientes al aeropuerto de Barcelona- El Prat y el cobro recibido de la Junta de Castilla y León por un terreno del aeropuerto de Burgos.

Las altas del ejercicio 2021 se corresponden con derechos de emisión de gases de efecto invernadero de asignación gratuita correspondientes al aeropuerto de Barcelona- El Prat.

19.4.1 Cobros de Subvenciones

El detalle de las subvenciones brutas que han sido cobradas durante el ejercicio 2022 y 2021 es el siguiente en miles de euros:

	Miles de euros	
	2022	**2021**
Subvención terreno Aeropuerto de Burgos	4.685	-
Subvención depuradora Aeropuerto de Menorca	192	192
Total Fondos Feder Cobros	**4.877**	**192**

Al cierre del ejercicio 2022 y 2021 la Sociedad entiende cumplidas todas las condiciones necesarias para la percepción y disfrute de las subvenciones detalladas anteriormente.

20.Periodificaciones

20.1 Periodificaciones de pasivo

El detalle de las periodificaciones de pasivo es el siguiente:

	2022	2021
Fianzas	3.094	3.844
Otras periodificaciones	4.454	5.102
Total ajustes por periodificación	**7.548**	**8.946**
Corriente	447	209
No corriente	7.101	8.737

Dentro de las periodificaciones a largo plazo se registran las reversiones anticipadas de los derechos sobre los bienes construidos. La cuenta de periodificación a largo plazo, inicialmente registrada por el importe recibido (278.933 miles de euros) es objeto de actualización anual contra gastos financieros. Estos gastos financieros han ascendido en 2022 a 98 miles de euros (2021: 106 miles de euros). El saldo pendiente de imputar a resultados al cierre del ejercicio asciende a 4.454 miles de euros (2021: 4.892 miles de euros).

20.2 Periodificaciones de activo

	2022	2021 (*)
Otras periodificaciones	6.007	5.580
Total ajustes por periodificación	**6.007**	**5.580**
Corriente	6.007	5.580
No corriente	-	-

(*) Cifras reexpresadas

En este epígrafe del activo corriente se han registrado, principalmente, gastos anticipados de primas de seguro por importe de 5.945 miles de euros (2021: 5.522 miles de euros) y 59 miles de euros por gastos anticipados de tarjetas prepago (2021: 58 miles de euros).

21.Provisiones

El movimiento habido en los ejercicios 2022 y 2021 en las cuentas incluidas bajo este epígrafe ha sido el siguiente:

	2022						
	Provisión para Compromisos Laborales	**Expropiaciones e intereses de demora**	**Responsabilidades**	**Impuestos**	**Actuaciones Medioambientales**	**Otras provisiones de explotación**	**Total**
Saldo inicial	**9.358**	**5.972**	**14.531**	**5.659**	**104.510**	**7.682**	**147.712**
Dotaciones	623	-	6.638	472	4.231	41.805	53.769
Adiciones descuento	48	-	-	-	866	-	914
Reversiones / Excesos	(2.713)	(317)	(6.164)	(1.857)	(36.769)	(47)	(47.867)
Aplicaciones	(609)		(1.034)	1.154	(10.267)	(17.838)	(28.594)
Saldo final	**6.707**	**5.655**	**13.971**	**5.428**	**62.571**	**31.602**	**125.934**
Porción a corto plazo	-	1.092	10.958	2.154	9.591	31.152	**54.947**
Porción a largo plazo	6.707	4.563	3.013	3.274	52.980	450	**70.987**

	2021						
	Provisión para Compromisos Laborales	**Expropiaciones e intereses de demora**	**Responsabilidades**	**Impuestos**	**Actuaciones Medioambientales**	**Otras provisiones de explotación**	**Total**
Saldo inicial	**9.671**	**7.658**	**17.804**	**8.153**	**71.240**	**6.929**	**121.455**
Dotaciones	405	1	5.525	35	49.022	60.805	115.793
Adiciones descuento	15	-	-	-	-	-	15
Reversiones / Excesos	-	(1.687)	(8.355)	(2.091)	(8.210)	(1.768)	(22.111)
Aplicaciones	(733)	-	(443)	(438)	(7.542)	(58.284)	(67.440)
Saldo final	**9.358**	**5.972**	**14.531**	**5.659**	**104.510**	**7.682**	**147.712**
Porción a corto plazo	-	1.409	12.819	2.501	11.269	7.682	**35.680**
Porción a largo plazo	9.358	4.563	1.712	3.158	93.241	-	**112.032**

21.1 Provisión para compromisos laborales

El movimiento de las cuentas de Provisión para compromisos laborales durante los ejercicios 2022 y 2021, en miles de euros, ha sido el siguiente:

	2022		
	Provisión Premios de permanencia	**Provisión premios de jubilación anticipada**	**Total Provisión compromisos laborales**
Saldo inicial 1 de enero 2022	**8.579**	**779**	**9.358**
Dotaciones	586	37	623
(Ganancias)/Pérdidas actuariales	(2.370)	(343)	(2.713)
Incremento por descuento	44	4	48
(Aplicaciones)/ Extornos	(573)	(36)	(609)
Saldo final 31 de diciembre 2022	**6.266**	**441**	**6.707**

	2021		
	Provisión Premios de permanencia	**Provisión premios de jubilación anticipada**	**Total Provisión compromisos laborales**
Saldo inicial 1 de enero 2021	**8.882**	**789**	**9.671**
Dotaciones	625	39	664
(Ganancias)/Pérdidas actuariales	(265)	6	(259)
Incremento por descuento	14	1	15
(Aplicaciones)/ Extornos	(677)	(56)	(733)
Saldo final 31 de diciembre 2021	**8.579**	**779**	**9.358**

21.1.1 Provisión premios de permanencia

A 31 de diciembre de 2022, el saldo del pasivo reconocido en balance para esta provisión es de 6.266 miles de euros (2021: 8.579 miles de euros). La dotación del ejercicio 2022 ha ascendido a 630 miles de euros (2021: 639 miles de euros), de los que 44 miles de euros corresponden al coste financiero (2021: 14 miles de euros). Las ganancias actuariales de 2.370 miles de euros (2021: ganancias actuariales de 265 miles de euros) en este ejercicio se han registrado como un exceso de provisión.

21.1.2 Provisión premios de jubilación anticipada

A 31 de diciembre de 2022, el saldo del pasivo reconocido en balance es de 441 miles de euros (2021: 779 miles de euros), que corresponde a la diferencia entre el valor presente de la obligación devengada a 31 de diciembre de 2022 de 441 miles de euros (2021: 779 miles de euros) y el valor razonable de los activos afectos al Plan de 0 miles de euros (2021: 0 miles de euros). Las adiciones netas del ejercicio han correspondido al coste normal de servicios del ejercicio por importe de 37 miles de euros (2021: 39 miles de euros), coste financiero aparte de 4 miles de euros (2021: 1 miles de euros). Ganancias actuariales de 343 miles de euros, aplicaciones por 36 miles de euros y rendimientos activos afectos 0 miles de euros (2021: pérdidas actuariales de 6 miles de euros, aplicaciones por 56 miles de euros y rendimientos activos afectos 0 miles de euros).

21.1.3 Otros compromisos laborales

El convenio estipula un plan de pensiones como retribución post-empleo a los trabajadores. Para este beneficio la Sociedad ha efectuado aportaciones definidas al fondo durante los ejercicios previos a 2013. Sin embargo, para los ejercicios 2017, 2016, 2015, 2014 y 2013, la Sociedad no ha efectuado estas aportaciones debido a la supresión establecida en la Ley 3/2017 de 27 de junio, Ley 48/2015, de 29 de octubre, Ley 36/2014, de 26 de diciembre, Ley 22/2013 de 23 de diciembre y el

RDL17/2012 de 27 de diciembre, respectivamente. En ellos se establece que las empresas públicas empresariales no pueden realizar aportaciones a planes de pensiones de empleados o contratos de seguro colectivo que incluyan cobertura de la contingencia de jubilación.

Para los ejercicios 2018, 2019, 2020, 2021 y 2022 se realizaron aportaciones extraordinarias al Plan de Pensiones con base en la aplicación del último párrafo del Art. 18.2 de la LPGE 2019, el Art. 3.2 del RD-Ley 24/2019, y el párrafo final del artículo 3 Dos del Real Decreto-ley 2/2020 por importes de 494, 650, 2.444, 1.965 y 1.977 miles de euros, respectivamente.

21.2 Expropiaciones e intereses de demora

La provisión por expropiaciones e intereses de demora recoge la mejor estimación del importe correspondiente a la diferencia entre los justiprecios pagados en las expropiaciones de los terrenos adquiridos en las ampliaciones de los aeropuertos y las estimaciones de los precios que la Sociedad tendría que pagar, considerando que fuera probable que ciertas reclamaciones judiciales en curso sobre algunos de los justiprecios pagados tuvieran un éxito favorable para los reclamantes. En el importe estimado de dichas diferencias en los justiprecios la Sociedad ha tenido en cuenta los intereses de demora, tomando como base de cálculo el tipo de interés legal del dinero vigente en cada año.

A 31 de diciembre de 2022 existen dotadas provisiones que corresponden, principalmente, a contenciosos relacionados con expropiaciones de terrenos, destacando el aeropuerto de Vigo. El conjunto de estos procedimientos ha dado lugar a una provisión por importe de 5.655 miles de euros, de los cuales 4.713 miles de euros corresponden a diferencias de justiprecio, que han tenido como contrapartida mayor valor de terrenos, y 942 miles de euros a intereses de demora devengados a 31 de diciembre de 2022, que han tenido como contrapartida gasto por intereses de demora de expropiaciones (2021: 5.972 miles de euros, de los cuales 4.956 miles de euros correspondían a diferencias de justiprecio y 1.016 miles de euros a intereses de demora devengados a 31 de diciembre de 2021, que tuvieron como contrapartida gasto por intereses de demora de expropiaciones).

Las reversiones realizadas durante el ejercicio 2022 son consecuencia, principalmente, de resoluciones favorables a los intereses de Aena, destacando la reversión de la provisión del aeropuerto de La Palma. De los 317 miles de euros revertidos, 244 miles de euros se han abonado al valor del inmovilizado contra el que se dotaron en su día, y el resto, por importe de 73 mil euros, se han abonado a resultados (en su día se dotaron contra gasto por intereses de demora de expropiaciones) (2021: 1.405 miles de euros revertidos se han abonado al valor del inmovilizado contra el que se dotaron en su día, y el resto, por importe de 282 mil euros, se han abonado a resultados).

El ingreso financiero de intereses por expropiaciones a 31 de diciembre de 2022, una vez tenidas en cuenta las reversiones citadas, ha ascendido a 73 miles de euros (31 de diciembre de 2021: 282 miles de euros) (véase Nota 21.6).

21.3 Provisión para responsabilidades

Dentro de este epígrafe se recogen, principalmente, provisiones realizadas sobre la base de las mejores estimaciones de la dirección de la Sociedad para hacer frente a riesgos relacionados con litigios, reclamaciones y compromisos en curso conocidos a la fecha de cierre del ejercicio para los que se espera que sea probable una salida de recursos en el medio o largo plazo. A 31 de diciembre de 2022 y 2021, los saldos de la Provisión corresponden, principalmente, a sentencias desfavorables en reclamaciones efectuadas por arrendatarios, así como a reclamaciones laborales y otras efectuadas por empresas contratistas.

Durante el ejercicio 2022 las dotaciones efectuadas por la Sociedad, por un importe total de 6.638 miles de euros, han correspondido, principalmente, a reclamaciones de intereses de demora por 2.686 miles de euros, a reclamaciones por acuerdos de colaboración por 1.175 miles de euros y a reclamaciones de origen laboral por importe de 2.676 miles de euros.

Durante el ejercicio 2021 las dotaciones efectuadas por la Sociedad, por un importe total de 5.525 miles de euros, han correspondido, principalmente, a reclamaciones de intereses de demora por 762 miles de euros, reclamaciones efectuadas por compañías aéreas por importe de 900 miles de euros, y a reclamaciones de origen laboral por importe de 3.447 miles de euros.

Durante el ejercicio 2022 las reversiones, por un importe total de 6.164 miles de euros, se producen por la resolución favorable a la Sociedad de contenciosos laborales por un importe de 3.042 miles de euros, y otros riesgos, destacando entre ellos reclamaciones efectuadas por compañías aéreas que han ascendido a 2.449 miles de euros. Las reversiones se han abonado en la cuenta de pérdidas y ganancias, en el epígrafe de "Provisiones de Personal" o “Exceso de provisiones”, según su naturaleza.

Durante el ejercicio 2021 las reversiones, por un importe total de 8.355 miles de euros, se producen por la resolución favorable a la Sociedad de contenciosos laborales y otros riesgos, destacando las correspondientes a reclamaciones comerciales que han ascendido a 5.523 miles de euros. Las reversiones se han abonado en la cuenta de pérdidas y ganancias, principalmente en el epígrafe "Exceso de provisiones".

Los administradores de la Sociedad no estiman que, del conjunto de responsabilidades en curso, puedan surgir pasivos adicionales que afectaran significativamente a estas cuentas anuales.

21.4 Impuestos

Dentro de éste epígrafe se recogen, principalmente, aquellas provisiones dotadas en relación con recursos presentados por la Sociedad por disconformidad con las liquidaciones recibidas por la Administración Fiscal de ciertos tributos locales ligados a los activos aeroportuarios y que están pendientes de resolución, de los que se espera una salida probable de efectivo, cuyo importe definitivo y cuya fecha de liquidación definitiva son inciertos a la fecha de preparación de estas Cuentas anuales.

El importe de las reversiones, íntegramente abonadas en la cuenta de pérdidas y ganancias en su epígrafe "Exceso de provisiones", se relaciona, principalmente, con resoluciones favorables en liquidaciones que se encontraban en controversia o prescripciones de dichas liquidaciones tributarias locales en favor de la Sociedad.

21.5 Provisión para actuaciones medioambientales

Dentro de este epígrafe se reconocen provisiones por importe de 60.500 miles de euros (2021: 102.365 miles de euros) relacionadas con las obligaciones previstas para llevar a cabo las obras de aislamiento acústico e insonorización de zonas residenciales para cumplir con la normativa vigente en materia de ruidos generados por las infraestructuras aeroportuarias.

Adicionalmente, se reconoce una provisión medioambiental de 1.400 miles de euros (2021: 1.400 miles de euros) en relación con las medidas adicionales contempladas en la Resolución de 9 de abril de 2015, de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, por la que se modifica la condición novena de la Declaración de Impacto Ambiental del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas de 30 de noviembre de 2001, y que prevé actuaciones en el río Jarama. En la provisión de 2022 se recogen también los derechos de emisión de gases de efecto invernadero adquiridos por la Sociedad para su consumo, por un importe de 671 miles de euros (2021: 745 miles de euros), que se corresponden con la mejor estimación de los derechos consumidos durante 2022, realizado en base a las emisiones realmente producidas durante 2021 (ver Nota 27).

En el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2022, se han dotado 4.923 miles de euros en la provisión para actuaciones medioambientales la actualización de huellas acústicas de algunos planes de aislamiento, de los cuales 866 miles de euros se corresponden al coste financiero. En el cálculo de la provisión se ha utilizado un coste medio unitario de 7.560 euros/vivienda (excepto para el caso del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, para el que se estimó un coste de 23.323 euros/vivienda debido a la tipología de las viviendas y edificios pendientes de aislar en este aeropuerto, y para otros 7 aeropuertos, cuyo importe medio estimado es de 4.949 euros/vivienda). La contrapartida de dichas dotaciones se encuentra recogida en el "Inmovilizado material".

En el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2021, se dotaron 48.570 miles de euros por la inclusión de tres nuevos planes aislamiento acústico para los aeropuertos de Vitoria, Tenerife Sur y Lanzarote. En el caso del Aeropuerto de Vitoria el plan de aislamiento acústico se requiere en la Resolución de 21 de enero de 2021, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula informe de impacto ambiental del proyecto "Cambios operacionales aeropuerto de Vitoria". En el caso de los aeropuertos de Tenerife Sur y Lanzarote el plan de aislamiento acústico forma parte del plan de acción de las servidumbres acústicas aprobadas por el Real Decreto 92/2021, de 9 de febrero y el Real Decreto 783/2021, de 31 de agosto. En el cálculo de la provisión se utilizó un coste medio unitario de 11.484 euros/vivienda (excepto para el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, para el que se estimó un coste de 26.839 euros debido a la tipología de las viviendas y edificios pendientes de aislar en este aeropuerto, y para otros 8 aeropuertos, cuyo importe medio estimado es de 5.200 euros/vivienda).

La reversión acontecida durante el ejercicio 2022 por importe de 36.769 miles de euros se relaciona, fundamentalmente, con un descenso en el importe medio del coste estimado de aislamiento por vivienda, en cada uno de los aeropuertos, respecto al 2021. En este sentido, los importes medios se han fijado en 7.560 euros/vivienda (excepto para el caso del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, para el que se estimó un coste de 23.323 euros/vivienda debido a la tipología de las viviendas y edificios pendientes de aislar en este aeropuerto, y para otros 7 aeropuertos, cuyo importe medio estimado

es de 4.949 euros/vivienda), siendo en el 2021 de 11.484 euros/vivienda, 26.839 euros/vivienda y 5.200 euros/vivienda, respectivamente. Tal reversión se ha efectuado contra el valor del inmovilizado contra el que se dotó en su día la provisión. En cualquier caso, esta reducción es debida únicamente al alcance de las actuaciones que ha sido necesario realizar, dado que los precios aplicados se mantienen sin variación al estar sujetos al Acuerdo Marco aprobado en el año 2.016.

La reversión acontecida durante el ejercicio 2021 por importe de 8.210 miles de euros se relaciona, fundamentalmente, con un descenso en el importe medio del coste estimado de aislamiento por vivienda para cuatro aeropuertos de la red que ha pasado de 8.943 euros/vivienda a 5.200 euros/vivienda.

La normativa en materia de evaluación ambiental (actualmente Ley 21/2013), exige el sometimiento a evaluación de impacto ambiental de determinados proyectos de AENA S.M.E., S.A. (en particular las ampliaciones de pista superiores a 2.100 metros) y concluyen con la formulación por parte del Ministerio para la Transición Ecológica de las correspondientes declaraciones de impacto ambiental, que recogen la obligación de llevar a cabo la elaboración y ejecución de Planes de Aislamiento Acústico (PAA).

En materia de ruidos, la Ley 5/2010, de 17 de marzo, por la que se modifica la Ley 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea, obliga a aprobar planes de acción, que incluyan las correspondientes medidas correctoras, cuando se establezcan servidumbres acústicas que permitan superar los objetivos de calidad acústica en el exterior de las edificaciones, los sobrevuelos, frecuencias e impactos ambientales asociados para aquellos aeropuertos que superen 50.000 operaciones/ año.

La Sociedad reconocerá contablemente las provisiones correspondientes en el momento en que surja la obligación de aislar viviendas, esto es, bien en el momento en que se apruebe una nueva huella acústica con trascendencia en términos de aislamiento acústico, una servidumbre y su plan de acción (mediante Real Decreto), bien mediante la aprobación de una nueva Declaración de Impacto Ambiental como consecuencia de la evaluación ambiental de proyectos que así lo requieran. Dichas normas publicadas son las que se consideran a la hora de realizar las provisiones, independientemente de que sea con posterioridad cuando se ejecuten las actuaciones de aislamiento sobre las edificaciones afectadas, lo que provoca una diferencia temporal entre la provisión y la ejecución de las obras. Los administradores de la Sociedad no esperan que se produzcan pasivos o contingencias adicionales por este concepto que pudieran ser significativos.

21.6 Otras provisiones

Este epígrafe recoge, principalmente, la provisión por bonificaciones aplicables a las prestaciones patrimoniales de aterrizaje y salida de pasajeros, devengadas por las compañías aéreas que operan durante determinados días de la semana en los aeropuertos de las islas Canarias. Asimismo, la Ley de Presupuestos Generales del Estado para el ejercicio 2016, establecía incentivos en la prestación patrimonial pública de salida de pasajeros por el crecimiento de pasajeros en las rutas operadas en la red de Aena.

El impacto de la Covid-19 en la actividad aeroportuaria provocó que estos incentivos se quedarán sin efecto por lo que, con el fin de contribuir a la reactivación del tráfico aéreo en España, para la temporada de invierno 2021, el Consejo de Administración aprobó el incentivo extraordinario de recuperación de operaciones aplicable entre noviembre 2021 y marzo 2022, en el que se reembolsó la tarifa media mensual de aterrizaje de las operaciones que superaron el umbral del 75%, en referencia a las operaciones realizadas en los meses equivalentes de la temporada de 2019, por el porcentaje de recuperación que corresponda a cada aerolínea.

Para el año 2022, el Consejo de Administración aprobó el incentivo comercial Extraordinario para vuelos a la Isla de La Palma. El incentivo consistiría en un 100% de reembolso por el importe de la tarifa de utilización de infraestructuras (pasajero) en todos los vuelos que tengan lugar desde el 1 de enero de 2022 hasta el 31 de diciembre de 2022, con origen en el Aeropuerto de La Palma y destino a la península, Islas Baleares, o a un destino internacional.

Para la temporada de verano 2022, el Consejo de Administración aprobó el incentivo comercial de incremento del tráfico de pasajeros. Este incentivo estará en vigor desde el día 1 de abril hasta el día 31 de octubre de 2022. El incentivo reembolsa la tarifa media aplicada a los pasajeros comerciales de salida que ésta transporte siempre que el número de pasajeros de salida que transporte la compañía supere los umbrales definidos por zonas geográficas. La programación de asientos al finalizar la temporada debe haber igualado o superado el “umbral de asientos programados” EOS (End Of Season) respecto a HBD (Historic Baseline Date).

Para la temporada de verano 2022 e invierno 2022 el Consejo de Administración también aprobó el incentivo por las operaciones regulares comerciales de helicópteros con origen en los helipuertos de Ceuta y Algeciras. Las compañías aéreas tendrán derecho a un incentivo por mantenimiento de los pasajeros transportados en las rutas operadas desde los helipuertos de Algeciras y Ceuta. El incentivo se cifrará en un importe equivalente al 50% de la cuantía media de la prestación pública por salida de pasajeros y de seguridad de la compañía en la ruta, y se aplicará al número total de

pasajeros comerciales de salida de la ruta en cuestión, siempre y cuando en la ruta se mantenga, al menos, el 75% de los pasajeros de salida transportados en la temporada análoga anterior. La compañía deberá mantener en el helipuerto correspondiente, al menos el 75 por ciento de los pasajeros registrados en la temporada análoga anterior.

Para la temporada de invierno 2022, el Consejo de Administración aprobó una prórroga del incentivo en vigor para la temporada de verano 2022, que se aplicará entre el 1 de noviembre 2022 y el 31 de marzo de 2023. Las compañías que cumplan las condiciones requeridas sobre programación de asientos y factor de ocupación podrán beneficiarse de un reembolso en su tarifa media de pasajero.

El efecto conjunto de todos los incentivos al tráfico ha supuesto una dotación de 41.308 miles de euros en el ejercicio 2022 (neta de la reversión de 46 miles de euros de provisiones de años anteriores) frente a 59.037 miles de euros en el mismo período de 2021 (neta de la reversión de 1.768 miles de euros de dotaciones de ejercicios anteriores). En las cifras del 2021 se refleja el ajuste registrado en ese ejercicio en la provisión de incentivos por crecimiento debido a que, como consecuencia de la drástica disminución del tráfico de pasajeros ocasionada por la pandemia, muchas aerolíneas dejaron de cumplir los requisitos necesarios para devengarlos.

Se han producido aplicaciones de 17.838 miles de euros contra esta provisión de incentivos a compañías aéreas durante el ejercicio 2022 (2021: 58.284 miles de euros).

A 31 de diciembre de 2022 el saldo de la cantidad provisionada por todos estos conceptos asciende a un importe de 31.152 miles de euros (2021: 7.682 miles de euros). Asimismo, este epígrafe también recoge una provisión por el desmantelamiento del aparcamiento que se está construyendo en las inmediaciones del edificio de Piovera, en Madrid, por un importe de 450 miles de euros. Dicho aparcamiento revertirá al Ayuntamiento una vez finalice el periodo de arrendamiento, estando previsto que entre en funcionamiento durante 2023.

22.Administraciones Públicas y situación fiscal

22.1 Saldos con las Administraciones Públicas

La composición de los saldos deudores y acreedores con las Administraciones Públicas es la siguiente:

Hacienda Pública, Deudora	**Nota**	**Miles de Euros**			
		2022		**2021 (*)**	
		Corriente	**No Corriente**	**Corriente**	**No Corriente**
Activos por impuesto diferido	**22.3**	-	186.902	-	308.272
Activos por impuesto corriente	**22.2**	9.087	-	-	-
Hacienda Pública deudora por IVA		24.583	-	32.425	-
Hacienda Pública deudora por IGIC		3	-	4	-
Hacienda Pública deudora por subvenciones concedidas	**7.5**	769	-	961	-
Otros conceptos		(3)	-	-	-
		34.439	**186.902**	**33.390**	**308.272**

(*) Cifras reexpresadas

El epígrafe Hacienda Pública deudora por subvenciones concedidas recoge al 31 de diciembre de 2022 un importe de 769 miles de euros relacionado con una subvención para la construcción de una depuradora en un aeropuerto de la red. Al cierre del ejercicio 2021 existía un saldo deudor de 961 miles de euros relacionado con dicha subvención. Durante el ejercicio 2022 la Sociedad ha cobrado 192 miles de euros de esta subvención (véase Nota 19.4).

Hacienda Pública, Acreedora	Nota	Miles de Euros			
		2022		2021	
		Corriente	No Corriente	Corriente	No Corriente
Pasivos por impuesto diferido	22.3	-	104.306	-	111.722
Hacienda Pública acreedora por IRPF		11.025	-	7.773	-
Hacienda Pública acreedora por IGIC		1.087		-	-
Organismos de la Seguridad Social acreedores		17.971	-	13.106	-
Hacienda pública acreedora por otros impuestos		52	-	1	-
Hacienda pública acreedora por IVA		116	-	123	-
		30.251	**104.306**	**21.003**	**111.722**

22.2 Conciliación resultado contable y base imponible fiscal

La conciliación entre el resultado contable y la base imponible del Impuesto de Sociedades en el ejercicio 2022 es la siguiente:

	Miles de euros					
	2022					
	Cuenta de pérdidas y ganancias			Ingresos y gastos imputados directamente al patrimonio neto		
Saldo ingresos y gastos del ejercicio			864.861			
	Aumentos	Disminuciones	Total	Aumentos	Disminuciones	Total
Impuesto sobre Sociedades	245.528		245.528			
Resultado antes de impuestos			1.110.389			
Diferencias permanentes	2.314	(14.095)	(11.781)			
Diferencias temporarias:						
- Amortización	42.821	(67.946)	(25.125)			
- Pérdidas por deterioro	21.071	(2.039)	19.032			
- Planes de pensiones	2.775	(4.953)	(2.178)			
- Provisiones	153	(486)	(333)			
- Provisión deterioro inmovilizado	11	(90)	(79)			
- Derivado de cobertura				171.580		171.580
- Subvenciones, donaciones y legados recibidos				4.806	(34.466)	(29.660)
- Otros				343	-	343
	66.831	(75.514)	(8.683)	176.729	(34.466)	142.263
Compensación bases imponibles negativas			(115.605)			
Base imponible (resultado fiscal)			**974.321**			
Cuota íntegra			243.580			35.566
Deducciones			(76.274)			
Cuota líquida			167.306			
Retenciones y pagos a cuenta			(165.317)			
Cuota a cobrar a Hacienda			**1.989**			

	Miles de euros 2021 (*)					
	Cuenta de pérdidas y ganancias			Ingresos y gastos imputados directamente al patrimonio neto		
Saldo ingresos y gastos del ejercicio			(458.133)			
	Aumentos	Disminuciones	Total	Aumentos	Disminuciones	Total
Impuesto sobre Sociedades		(196.938)	(196.938)			
Resultado antes de impuestos			(655.071)			
Diferencias permanentes	1.557	(6.894)	(5.337)			
Diferencias temporarias:						
- Amortización	42.574	(68.970)	(26.396)	-	-	-
- Pérdidas por deterioro	10.237	(1.323)	8.914	-	-	-
- Planes de pensiones	2.395	(3.124)	(729)	-	-	-
- Provisiones		(109)	(109)	-	-	-
- Provisión deterioro inmovilizado	15	(24)	(9)	-	-	-
- Derivado de cobertura	-	-	-	28.830	(83.751)	(54.921)
- Subvenciones, donaciones y legados recibidos	-	-	-	284	(35.525)	(35.241)
- Otros	-	-	-	6	-	6
	55.221	(73.550)	(18.329)	29.120	(119.276)	(90.156)
Compensación bases imponibles negativas						
Base imponible (resultado fiscal)			**(678.737)**			
Cuota íntegra			-			(22.539)
Deducciones			-			
Cuota líquida			-			
Retenciones y pagos a cuenta			-			
Cuota a cobrar a Hacienda			**-**			

(*) Cifras reexpresadas

En régimen de declaración consolidada del Impuesto sobre Sociedades, surge una cuota a cobrar de Hacienda por importe de 9 millones de euros (2021: no surge cuota a cobrar ni a pagar a Hacienda).

Las principales diferencias permanentes del ejercicio 2022 corresponden a gastos no deducibles y a la reversión del deterioro dotado en el ejercicio 2020 relativo a la inversión en su filial Aena Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia, S.M.E. En 2021, en su caso, se corresponden también con dotaciones por deterioro de la inversión financiera de esta filial.

En cuanto a las principales diferencias temporarias del ejercicio 2022, éstas se corresponden con:

– Deterioro de valor de los créditos por operaciones comerciales.

– Diferencias entre amortización contable y fiscal.

En 2021, las diferencias temporarias se generaron fundamentalmente por el deterioro o reversión de deterioro del inmovilizado de dicha Sociedad SCAIRM, la diferencia entre la amortización fiscal y contable, la dotación a la provisión de insolvencias y provisiones de riesgos y gastos de personal.

Adicionalmente, como consecuencia del cambio de política contable comentado en la Nota 2.8 , la Sociedad ha registrado un menor ingreso contable por arrendamiento comercial en 2021 por importe de 584.215 miles de euros y en 2020 por importe de 48.196 miles de euros. Por aplicación de lo establecido en el artículo 11 de la Ley del Impuesto sobre Sociedades el menor ingreso contable correspondiente a los ejercicios 2020 y 2021 deberá imputarse fiscalmente a dichos ejercicios, instándose para ello la rectificación de las declaraciones correspondientes a dichos años al objeto de que se reconozca en cada uno de ellos los gastos correspondientes y las mayores bases imponibles negativas resultantes por importe total de 158.103 miles de euros, correspondientes al crédito fiscal que surge como consecuencia del ajuste por reexpresión de 2020 por importe de 12.049 miles de euros y al de 2021, por importe de 146.054 miles de euros (Nota 22.3)

El importe del impacto de la aplicación de la nueva política contable ha supuesto el aumento de las pérdidas del ejercicio 2021 por importe de 438,2 millones de euros y de las pérdidas del ejercicio 2020 por importe de 36,1 millones de euros.

El tipo impositivo general del Impuesto sobre Sociedades para el ejercicio 2022 es del 25%, al igual que en 2021.

El epígrafe de Impuesto sobre las ganancias de la cuenta de pérdidas y ganancias adjunta se compone de:

	Nota	Miles de euros	
(-) Gasto / (+) Ingreso		2022	2021 (*)
Impuesto corriente		(243.580)	-
Impuesto diferido		(2.171)	141.472
Créditos por pérdidas a compensar del ejercicio		(28.901)	23.631
Deducciones fiscales registradas	22.3	29.620	30.652
Otros		(496)	1.183
		(245.528)	**196.938**

(*) Cifras reexpresadas

La partida "Otros" corresponde principalmente a la regularización entre la estimación efectuada al cierre del ejercicio y la presentación del impuesto de sociedades en el año siguiente.

El detalle por sociedad de los créditos y débitos entre empresas del grupo consecuencia del efecto impositivo generado por el régimen de tributación consolidada es el siguiente:

	Miles de Euros			
	2022		2021	
	Corriente	No Corriente	Corriente	No Corriente
Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A.	-	(10.004)	-	2.638
Aena Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia S.M.E.	-	(429)	-	470
	-	**(10.433)**	**-**	**3.108**

22.3 Impuestos diferidos

El detalle de los impuestos diferidos a 31 de diciembre de 2022 y 2021 es el siguiente:

	Nota	Miles de euros	
		2022	2021 (*)
Activos por impuestos diferidos:			
- Diferencias temporarias	22.1	186.902	308.272
		186.902	**308.272**
Pasivos por impuestos diferidos:			
- Diferencias temporarias	22.1	(104.306)	(111.722)
		(104.306)	**(111.722)**
Impuestos diferidos		**82.596**	**196.550**

(*) Cifras reexpresadas

El detalle de los activos y pasivos por impuesto diferido cuyo plazo de realización o reversión es superior a 12 meses es como sigue:

	Miles de euros	
	2022	2021 (*)
Activos por impuestos diferidos:		
- Diferencias temporarias	100.912	235.127
	100.912	**235.127**
Pasivos por impuestos diferidos:		
- Diferencias temporarias	(96.890)	(111.854)
	(96.890)	**(111.854)**
	4.022	**123.273**

(*) Cifras reexpresadas

El movimiento durante los ejercicios 2022 y 2021 en los activos y pasivos por impuestos diferidos, ha sido como sigue:

	Activos por impuesto diferido										
	Amortización (**)	Pérdidas deterioro	Planes de pensiones	Deterioro inmovilizado	Provisiones Responsab.	Derivados cobertura	Incremento de valor de las participaciones	Créditos por B.I.N´s (*)	Deducciones pdtes. de aplicar	Otros	Total
Saldo al inicio	**46.970**	**10.788**	**1.035**	**185**	**5.018**	**18.389**	**(920)**	**186.514**	**40.235**	**58**	**308.272**
Cargo (abono) a cuenta de pérdidas y ganancias	(13.285)	4.758	(570)	(20)	(58)	-	-	-	29.621	-	**20.446**
Cargo (abono) a patrimonio neto	-	-	(86)	-	-	(42.895)	-	-	-	-	**(42.981)**
Empresas grupo consolidado fiscal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Utilización créditos en ej.	-	-	-	-	-	-	-	(28.901)	(69.270)	-	**(98.171)**
Otros (***)	72	(713)	-	-	(6)	-	-	577	(586)	(8)	**(664)**
Saldo a 31 de diciembre de 2022	**33.757**	**14.833**	**379**	**165**	**4.954**	**(24.506)**	**(920)**	**158.190**	**-**	**50**	**186.902**

	Activos por impuesto diferido										
	Amortización (**)	Pérdidas deterioro	Planes de pensiones	Deterioro inmovilizado	Provisiones Responsab.	Derivados cobertura	Incremento de valor de las participaciones	Créditos por B.I.N´s (***)	Deducciones pdtes. de aplicar	Otros	Total
Saldo al inicio	**53.608**	**9.161**	**2.343**	**195**	**5.045**	**32.120**	**(920)**	**18.512**	**8.018**	**58**	**128.140**
Cargo (abono) a cuenta de pérdidas y ganancias	(6.599)	2.229	(182)	(2)	(27)	-	-	168.002	32.217	-	**195.638**
Cargo (abono) a patrimonio neto	-	-	1	-	-	(13.731)	-		-	-	**(13.730)**
Empresas grupo consolidado fiscal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Utilización créditos en ej.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Otros (***)	(39)	(602)	(1.127)	(8)	-	-	-	-	-	-	**(1.776)**
Saldo a 31 de diciembre de 2021	**46.970**	**10.788**	**1.035**	**185**	**5.018**	**18.389**	**(920)**	**186.514**	**40.235**	**58**	**308.272**

(*) Cifras reexpresadas.

(**) En el epígrafe "Amortización" se recogen 4.668 miles de euros (2021: 11.671 miles de euros) del saldo pendiente del crédito inicialmente reconocido por importe de 21.928 miles de euros, una vez considerados los 7.003 miles de euros utilizados durante 2022 (2021: 0 miles de euros) (ver tabla de deducciones más adelante).

(***) En el epígrafe "Otros" se recoge, principalmente, los efectos derivados de las diferencias en el gasto por impuesto sobre sociedades contabilizado al cierre de cada ejercicio y el gasto registrado con la declaración definitiva del Impuesto ante la AEAT.

Tal y como se indica en la Nota 22.2, como consecuencia del cambio de criterio contable que ha tenido lugar en el ejercicio 2022 y aplicado de forma retrospectiva (Nota 2.8) en las cifras reexpresadas de los créditos fiscales por bases imponibles negativas de pendientes de compensación, se han reconocido los correspondientes al crédito fiscal que surge como consecuencia del ajuste por reexpresión de 2020 por importe de 12.049 miles de euros y al de 2021, por importe de 146.054 miles de euros.

	Miles de euros		
	Subvenciones	**Incremento de valoración de participaciones**	**Total**
Pasivos por impuestos diferidos			
Saldo al inicio	**(106.345)**	**(5.377)**	**(111.722)**
Cargo a patrimonio neto	7.416	-	7.416
Saldo a 31 de diciembre de 2022	**(98.929)**	**(5.377)**	**(104.306)**
Pasivos por impuestos diferidos			
Saldo al inicio	**(115.155)**	**(5.377)**	**(120.532)**
Cargo a patrimonio neto	8.810	-	8.810
Saldo a 31 de diciembre de 2021	**(106.345)**	**(5.377)**	**(111.722)**

22.3.1 Ejercicios pendientes de comprobación y actuaciones inspectoras

Aena SME, S.A. tributa en España en régimen de declaración consolidada. El grupo fiscal a 31 de diciembre de 2022 está formado por tres compañías. Aena SME. S.A. como sociedad dominante y Aena Internacional S.M.E. S.A. y la Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de Murcia S.M.E., S.A. como sociedades dependientes.

El régimen de consolidación fiscal aplica de forma indefinida en la medida en que se sigan cumpliendo los requisitos exigidos al efecto por la normativa que la regula, o no se renuncie expresamente a su aplicación.

Según establece la legislación vigente, los impuestos no pueden considerarse definitivamente liquidados hasta que las declaraciones presentadas hayan sido inspeccionadas por las autoridades fiscales o haya transcurrido el plazo de prescripción de cuatro años. En este sentido, las sociedades integrantes del Grupo fiscal AENA tienen abiertos a inspección fiscal el ejercicio 2018 y siguientes; en el caso de la Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de Murcia S.M.E., S.A. el primer ejercicio abierto a inspección fiscal es el 2018, año de su incorporación al grupo. No obstante, a cierre del ejercicio 2022 ninguna sociedad del Grupo tiene abierto procedimiento de inspección fiscal alguno.

Los administradores de AENA consideran que se han practicado adecuadamente las liquidaciones de los impuestos, por lo que, aún en caso de que surgieran discrepancias en la interpretación normativa vigente por el tratamiento fiscal otorgado a las operaciones, los eventuales pasivos resultantes, en caso de materializarse, no afectarían de manera significativa a las Cuentas anuales consolidadas adjuntas.

22.3.2 Deducciones fiscales

En el ejercicio 2022 y 2021 las siguientes deducciones han sido aplicadas en la liquidación del Impuesto sobre Sociedades:

Deducciones fiscales ejercicio 2022

	Año de Generación (1)	Importe pendiente a 31.12.2021	Importe Reconocido en 2022	Importe aplicado	Importe pendiente a 31.12.2022	Año Vencimiento (2)
Deducciones en Canarias por inversiones en activos fijos (2)	2020	7.035	-	7.035	-	2035
	2021	28.877	-	28.877	-	2036
	2022	-	29.579	29.579	-	2037
Deducción por inversiones en I+D+I (2)	2020	412	-	412	-	2038
	2021	1.745	(885)	860	-	2039
	2022	-	21	21	-	2040
Deducción por donaciones (2)	2020	970	-	970	-	2030
	2021	29	299	328	-	2031
	2022	-	21	21	-	2032
Deducción doble imposición internacional	2020	689	-	689	-	
	2021	478	-	478	-	
Subtotal		**40.235**	**29.035**	**69.270**	**-**	
Deducción 30 % Amortización (3)		4.668	2.335	7.003	-	
	Total	**44.903**	**31.370**	**76.273**	**-**	

Deducciones fiscales ejercicio 2021

	Año de Generación (1)	Importe pendiente a 31.12.2020	Importe Reconocido en 2021	Importe aplicado	Importe pendiente a 31.12.2021	Año Vencimiento (2)
Deducciones en Canarias por inversiones en activos fijos (2)	2020	7.191	(156)	-	7.035	2035
	2021	-	28.877	-	28.877	2036
Deducción por inversiones en I+D+I (2)	2020	135	277	-	412	2038
	2021	-	1.745	-	1.745	2039
Deducción por donaciones (2)	2020	3	967	-	970	2030
	2021	-	29	-	29	2031
Deducción doble imposición internacional	2020	689	-	-	689	
	2021		478		478	
Subtotal		**8.018**	**32.217**	**-**	**40.235**	
Deducción 30 % Amortización (3)		2.335	2.333	-	4.668	
	Total	**10.353**	**34.550**	**-**	**44.903**	

(1) *El año de generación responde al período en el cual los activos o personal que cualifican para la generación de la misma estaban asociados a la rama de actividad aeroportuaria.*

(2) *Deducción en Canarias por inversiones en activos fijos: el RD Ley 15/2014, Disposición Transitoria Cuarta, establece un período de utilización de 15 años; Deducción por I+D+i en el art 39 de la Ley 27/2014 del Impuesto sobre Sociedades se establece un período de utilización de 18 años. Deducción por donaciones: la Ley 49/2002 de régimen fiscal de las entidades sin fines lucrativos y de los incentivos fiscales al mecenazgo establece en su artículo 20 que las cantidades correspondientes al período impositivo no deducidas podrán aplicarse en las liquidaciones de los períodos impositivos que concluyan en los 10 años inmediatos y sucesivos.*

(3) *Deducción recuperabilidad 30 % ajuste amortización: Ley Impuesto Sociedades: Disposición Transitoria Trigésimo Séptima, no establece límite en su utilización. Los 2.335 miles de euros de esta deducción reconocidos y aplicados fiscalmente en 2019, no minoran el gasto por impuesto de dichos periodos dado que se reconocieron contablemente ya en 2015. Incluyen 2 miles de euros correspondientes a ADI, al ser AENA S.M.E., S.A. la cabecera del grupo fiscal.*

23.Ingresos y gastos

23.1 Distribución del importe neto de la cifra de negocios

La actividad de la Sociedad se desarrolla geográficamente en el territorio nacional, habiéndose obtenido los ingresos en el ejercicio 2022 y 2021 que se detallan a continuación:

	2022			2021 (*)		
Miles de euros	**Ingresos contractuales**	**Descuentos formalizados (Nota 4.5.2)**	**Total**	**Ingresos contractuales**	**Descuentos formalizados (Nota 4.5.2)**	**Total**
Servicios aeroportuarios	**3.598.080**	**(17.445)**	**3.580.635**	**2.139.685**	**(693.865)**	**1.482.413**
Servicios Aeronáuticos	**2.367.379**	**-**	**2.367.379**	**1.283.395**	**-**	**1.283.395**
Aeronáuticos - Prestaciones Patrimoniales	**2.293.529**	**-**	**2.293.529**	**1.232.864**	**-**	**1.232.864**
Aterrizajes/Servicio Tránsito Aéreo/Servicio Meteorología	598.456	-	598.456	340.294	-	340.294
Estacionamientos	43.497	-	43.497	61.152	-	61.152
Pasajeros	952.365	-	952.365	512.052	-	512.052
Pasarelas telescópicas	77.114	-	77.114	59.247	-	59.247
Seguridad	338.845	-	338.845	179.346	-	179.346
Handling	93.821	-	93.821	59.715	-	59.715
Carburante	25.291	-	25.291	15.842	-	15.842
Catering	8.456	-	8.456	5.216	-	5.216
Recuperación costes COVID ley 2/2021	155.684	-	155.684	-	-	-
Resto servicios aeronáuticos (1)	**73.850**	**-**	**73.850**	**50.531**	**-**	**50.531**
Servicios Comerciales	**1.230.701**	**(17.445)**	**1.213.256**	**856.290**	**(693.865)**	**199.018**
Arrendamientos	34.557	-	34.557	31.290	(2.550)	28.740
Tiendas	90.617	-	90.617	1.214	(41.947)	(37.795)
Tiendas Duty Free	332.928	-	332.928	278.135	(413.456)	(108.754)
Restauración	243.622	119	243.741	194.515	(210.488)	(8.910)
Rent a car	148.390	(51)	148.339	129.472	-	129.472
Aparcamientos	146.423		146.423	76.036		76.036
Publicidad	23.868	(16.837)	7.031	22.122	(4.261)	17.861
Servicios VIP (2)	82.792	(127)	82.665	29.771	(675)	29.096
Resto ingresos comerciales (3)	**127.504**	**(549)**	**126.955**	**93.735**	**(20.488)**	**73.272**
Servicios inmobiliarios	**86.423**	**-**	**86.423**	**74.217**	**(5.872)**	**68.345**
Arrendamientos	17.141	-	17.141	15.017	(281)	14.736
Terrenos	27.536	-	**27.536**	21.123	(1.470)	**19.653**
Almacenes y hangares	6.546	-	6.546	8.361	(897)	7.464
Centros Logísticos de Carga	21.555	-	21.555	20.218	(2.644)	17.574
Explotaciones Inmobiliarias	13.645	-	13.645	9.498	(580)	8.918
Total Importe Neto de la Cifra de Negocio - Servicios aeroportuarios	**3.684.503**	**(17.445)**	**3.667.058**	**2.213.902**	**(699.737)**	**1.550.758**

(*) Cifras reexpredadas

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

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

(3) Incluye Explotaciones Comerciales (Servicios bancarios, Máquinas vending, Telecomunicaciones, Máquinas de plastificado de equipajes, etc.), Suministros Comerciales, Utilización de Salas y Filmaciones Grabaciones.

En el ejercicio 2021, a pesar de la recuperación del tráfico aéreo, se produjo una disminución de los ingresos aeroportuarios consecuencia del impacto de los descuentos a las rentas comerciales, principalmente debida a la DF7. En 2022 la recuperación del tráfico continúa consolidándose lo que se ha reflejado en un incremento de los ingresos aeronáuticos de un 136,5% respecto al ejercicio anterior.

Durante el ejercicio 2022 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. Los ingresos comerciales siguen siendo impactados por las reducciones en las RMGA que han supuesto la entrada en vigor de la DF7 (Nota 5.1).

Durante el ejercicio 2022 se han registrado pagos variables dentro de los ingresos por arrendamiento operativo por importe de 1.201 millones de euros (2021: 601 millones de euros).

23.2 Aprovisionamientos

El desglose del epígrafe "Aprovisionamientos" de los ejercicios 2022 y 2021 es el siguiente:

	Miles de euros	
	2022	**2021**
Compras de otros aprovisionamientos	231	1.102
Trabajos realizados por otras empresas	161.492	156.901
Total	**161.723**	**158.003**

Los trabajos realizados por otras empresas corresponden, principalmente, a los servicios de comunicaciones, navegación y vigilancia (CNS), servicios de tránsito aéreo (ATM) e información aeronáutica (AIS) prestados por ENAIRE en virtud de los acuerdos suscritos con dicha entidad (Nota 12), que ascienden a 123.060 miles de euros (2021: 119.219 miles de euros). En este epígrafe también se incluyen los gastos derivados del convenio firmado con la Agencia Española de Meteorología (AEMET) para la prestación de servicios meteorológicos a la red de aeropuertos gestionados por Aena (Nota 12) por importe de 11.994 miles de euros (2021: 11.664 miles de euros), y los servicios prestados por el Ministerio de Defensa derivados del convenio suscrito con el mismo (Nota 4.21), que ascienden a 8.664 miles de euros (2021: 5.082 miles de euros).

23.3 Gastos de personal

Los gastos de personal en los ejercicios 2022 y 2021 se desglosan de la forma siguiente:

	Miles de euros	
	2022	**2021**
Sueldos y salarios e indemnizaciones	325.150	296.008
Seguridad Social a cargo de la empresa y otros gastos sociales	128.403	118.266
Aportaciones a compromisos laborales	1.977	1.965
Exceso de provisión retribuciones y otras prestaciones	(9.579)	(6.301)
Otros	622	400
Total	**446.573**	**410.338**

Los gastos de personal en 2022 son superiores a los de 2021, resultado, principalmente, de la provisión de la revisión salarial para el año 2022 prevista en la Ley 22/2021, de 28 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2022, que establece una subida del 2 %, una subida adicional del 1,5% aprobada en la Resolución de 24 de octubre de 2022 y el impacto de ambas sobre la seguridad social (2021: subida del 0,9 %), así como a la retribución variable asociada al desempeño y en sentido contrario, del aumento del exceso de provisión de retribuciones y la disminución de la aportación a compromisos laborales.

23.4 Servicios exteriores

El desglose de este epígrafe en los ejercicios 2022 y 2021 es el siguiente:

	Miles de euros	
	2022	**2021**
Arrendamientos y cánones	5.485	4.839
Reparaciones y conservación	267.407	213.454
Servicios profesionales independientes	46.875	41.558
Primas de seguros	13.126	12.634
Servicios bancarios	2.210	930
Publicidad y relaciones públicas	6.577	1.540
Suministros	283.213	131.673
Servicios vigilancia y seguridad	183.912	128.438
Otros servicios	165.718	99.655
Total	**974.523**	**634.721**

El epígrafe “Reparaciones y conservación” recoge, principalmente, reparaciones de las infraestructuras aeroportuarias, el mantenimiento del sistema SATE (sistema automático tratamiento equipajes) y la limpieza de los edificios y terminales de pasajeros. Los suministros se corresponden con los gastos de luz, agua y teléfono, principalmente. Los “Otros servicios” corresponden, principalmente, a servicios de gestión de los aparcamientos, coste por servicio de asistencia a pasajeros con movilidad reducida y servicios de información al público.

El aumento del gasto está motivado fundamentalmente por el notable incremento del precio de la energía eléctrica en la red española de aeropuertos, incluido en la partida de suministros que en 2022 ha ascendido a 266,7 millones de euros frente a los 121,5 millones de euros registrados en 2021.

Adicionalmente, los gastos de explotación se han visto incrementados por el aumento de los costes fijos de estructura derivados de la apertura de terminales en los aeropuertos como consecuencia del paulatino aumento del tráfico durante el ejercicio 2022, al igual que en el ejercicio 2021.

23.5 Tributos

El saldo recogido en Tributos se corresponde fundamentalmente con los importes satisfechos en concepto de Impuestos locales, principalmente IBI e IAE.

23.6 Resultados financieros

Los resultados financieros obtenidos en el ejercicio 2022 y 2021 han sido los siguientes:

	Notas		Miles de euros	
			2022	2021
Ingresos financieros			**15.976**	**9.666**
De valores negociables y otros instrumentos financieros				
- De empresas del grupo y asociadas	12		5.208	7.914
- De intereses de expropiaciones	21		-	282
- De terceros			8.715	494
Activación de gastos financieros	6	7	2.053	976
Gastos financieros			**(88.588)**	**(79.260)**
- Por deudas con empresas del grupo y asociadas	12		(37.047)	(31.083)
- Por deudas con terceros			(29.694)	(16.671)
- Derivados	15	19.3	(20.927)	(31.491)
-De intereses de expropiaciones	21		-	-
- Por actualización de provisiones			(920)	(15)
Diferencias de cambio			**(6)**	**(12)**
Deterioro y resultado de enajenaciones de instrumentos financieros			**9.386**	**6.806**
Deterioro de participaciones en empresas del Grupo	11		9.386	6.806
RESULTADO FINANCIERO			**(63.232)**	**(62.800)**

En este capítulo, las principales variaciones del ejercicio 2022 respecto a 2021 son las siguientes:

- En cuanto a los ingresos financieros, se ha producido un descenso en los ingresos de valores negociables de empresas del grupo (-2.706 miles de euros) por el descenso de la deuda media, produciéndose un incremento en este capítulo por los intereses recibidos por los depósitos a plazo realizados (8.221 miles de euros) por el aumento de los tipos de interés.
- El aumento en los “Gastos financieros por deudas con empresas del grupo” y “Gastos financieros por deudas con terceros” se produce como consecuencia de un aumento de los tipos de interés.
- La disminución de 10,6 millones de euros en el epígrafe “Derivados” es debido al aumento de los tipos de interés. (Nota 15 y Nota 19.3)
- En el ejercicio 2022 se ha registrado reversión de parte del deterioro de la participación en la sociedad del grupo Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia, S.A. por importe de 9,4 millones de euros (Nota 11).

23.7 Excesos de provisiones

Del importe total de 4.942 miles de euros (2021: 9.427 miles de euros) incluido en el epígrafe "Excesos de Provisiones" de la cuenta de pérdidas y ganancias de 2022, 2.259 miles de euros corresponden a resoluciones favorables en liquidaciones de impuestos locales que se encontraban en controversia (2021: 3.693 miles de euros) y 2.683 miles de euros corresponden a excesos de Provisiones por responsabilidades de distinta naturaleza (Contratos comerciales, resoluciones judiciales que modifican el importe del litigio, etc.) (2021: 5.734 miles de euros).

24.Otra información

24.1 Información sobre empleados

El número de empleados de AENA S.M.E., S.A., al cierre de los ejercicios 2022 y 2021, por categoría y sexo, ha sido el siguiente:

	31 de diciembre de 2022			31 de diciembre de 2021		
Categoría Profesional	**Hombres**	**Mujeres**	**Total**	**Hombres**	**Mujeres**	**Total**
Alta Dirección	5	6	11	6	5	11
Directivos y Titulados	1.125	931	2.056	1.060	871	1.931
Coordinadores	871	375	1.246	837	367	1.204
Técnicos	2.876	1.447	4.323	2.825	1.383	4.208
Personal de apoyo	206	246	452	204	229	433
Total	**5.083**	**3.005**	**8.088**	**4.932**	**2.855**	**7.787**

En las cifras anteriores se incluyen 752 empleados temporales al cierre del ejercicio 2022 (2021: 640).

El número medio de empleados de AENA S.M.E., S.A., durante los ejercicios 2022 y 2021, por categoría y sexo, ha sido el siguiente:

	Año 2022			Año 2021		
Categoría Profesional	**Hombres**	**Mujeres**	**Total**	**Hombres**	**Mujeres**	**Total**
Alta Dirección	5	6	**11**	6	5	**11**
Directivos y Titulados	1.096	899	**1.995**	1.037	853	**1.890**
Coordinadores	857	370	**1.227**	838	330	**1.168**
Técnicos	2.850	1.427	**4.277**	2.824	1.383	**4.207**
Personal de apoyo	205	236	**441**	200	225	**425**
Total	**5.013**	**2.938**	**7.951**	**4.905**	**2.796**	**7.701**

En las cifras anteriores se incluyen, de media, 634 empleados temporales (2021: 526).

A 31 de diciembre de 2022 AENA S.M.E., S.A. cuenta con 115 empleados con discapacidad (2021: 108).

24.2 Retribución de los administradores y la alta dirección

Las retribuciones percibidas durante los ejercicios 2022 y 2021 por los Administradores y la Alta Dirección de la Sociedad clasificados por conceptos, han sido las siguientes (en miles de euros):

	Año 2022			Año 2021		
Concepto	**Alta Dirección**	**Consejo de Administración**	**Total**	**Alta Dirección**	**Consejo de Administración**	**Total**
Sueldos	1.515	-	**1.515**	1.469	-	**1.469**
Dietas	24	128	**152**	11	120	**131**
Planes de pensiones	10	-	**10**	10	-	**10**
Primas de seguros	7	-	**7**	7	-	**7**
Total	**1.556**	**128**	**1.684**	**1.497**	**120**	**1.617**

El Consejo de Administración de AENA S.M.E., S.A., estaba formado por 15 miembros (9 hombres y 6 mujeres) a 31 de diciembre de 2022 (2021: 11 hombres y 4 mujeres).

Dentro de la cifra de Sueldos de la Alta Dirección se incluyen 333 miles de euros (2021: 327 miles de euros) correspondientes a sueldos y salarios del Presidente-Consejero delegado y del Director General de Aeropuertos que, a su vez, son miembros del Consejo de Administración.

Las retribuciones percibidas durante el ejercicio 2022, se corresponden con las percibidas en AENA S.M.E., S.A. por diez puestos de Alta Dirección y por el Presidente-Consejero Delegado. Asimismo, los Administradores y la Alta Dirección no

tienen concedidos anticipos o créditos, ni se han asumido obligaciones por cuenta de ellos a título de garantía, ni se han pagado primas de seguro de responsabilidad civil por daños ocasionados por actos u omisiones en el ejercicio del cargo.

24.3 Transacciones ajenas al tráfico ordinario o en condiciones distintas de mercado realizadas por los Administradores de la Sociedad

Durante el ejercicio 2022 y 2021, los Administradores no han realizado con ésta ni con sociedades del Grupo operaciones ajenas al tráfico ordinario o en condiciones distintas a las de mercado.

24.4 Participaciones, cargos y actividades de los miembros del Consejo de Administración análogas

Durante los ejercicios 2022 y 2021 los miembros del Consejo de Administración no han mantenido participaciones en el capital de Sociedades que directamente mantengan actividades con el mismo, análogo o complementario género al que constituye el objeto social de la Sociedad. Asimismo, no han realizado ni realizan actividades por cuenta propia o ajena del mismo, análogo o complementario género de actividad el que constituye el objeto social de la Sociedad.

A 31 de diciembre de 2022 y 2021 no hay miembros del Consejo de Administración que asuman cargos de administradores o directivos de otras Sociedades que forman parte del Grupo, con las siguientes excepciones:

- D. Maurici Lucena Betriu es Presidente del Consejo de Administración de Aena Desarrollo Internacional, SME, S.A.
- D. Javier Marín San Andrés es Consejero Delegado de Aena, Desarrollo Internacional, SME, S.A. y Presidente del Consejo de Administración de Aeroportos do Nordeste do Brasil S.A. (ANB) y de Bloco Do Onze Aeroportos do Brasil (BOAB).
- D. Juan Carlos Alfonso Rubio, que hasta el 3 de mayo de 2022 ha sido Secretario del Consejo de Administración de Aena SME, S.A., es Consejero de Aeroportos do Nordeste do Brasil S.A. (ANB).
- El Vicesecretario del Consejo de Administración, D. Pablo Hernández-Lahoz Ortiz, es Secretario del Consejo de Administración de Aena Desarrollo Internacional, SME, S.A.

Ninguna de las personas vinculadas a los miembros del Consejo de Administración ostenta participación alguna en el capital social de Sociedades, ni ejerce cargo o función alguna en ninguna/s Sociedad/es con el mismo, análogo o complementario objeto social de la Sociedad.

En el deber de evitar situaciones de conflicto con el interés de la Sociedad, durante el ejercicio los administradores que han ocupado cargos en el Consejo de Administración han cumplido con las obligaciones previstas en el artículo 228 del texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital. Asimismo, tanto ellos como las personas a ellos vinculadas, se han abstenido de incurrir en los supuestos de conflicto de interés previstos en el artículo 229 de dicha Ley, excepto en los casos en que haya sido obtenida la correspondiente autorización.

25.Honorarios de auditoría

La empresa auditora KPMG Auditores, S.L. de las cuentas anuales ha cargado durante los ejercicios terminados el 31 de diciembre de 2022 y 31 de diciembre de 2021, honorarios y gastos profesionales, según el siguiente detalle:

	Miles de euros	
	2022	**2021**
Servicios de auditoría	215	215
Otros servicios de verificación exigidos por la legislación vigente	44	44
Otros servicios	77	77
Total	**336**	**336**

Otros servicios de verificación exigidos por la legislación vigente y otros servicios se corresponden con servicios de aseguramiento sobre cumplimiento regulatorio y servicios de procedimientos acordados sobre información financiera

prestados por KPMG Auditores, S.L. a AENA S.M.E. S.A. durante los ejercicios terminados el 31 de diciembre de 2022 y 31 de diciembre de 2021. No se han realizado servicios fiscales durante los ejercicios terminados el 31 de diciembre de 2022 y 31 de diciembre de 2021.

Los importes incluidos en el cuadro anterior, incluyen la totalidad de los honorarios relativos a los servicios realizados durante los ejercicios 2022 y 2021, con independencia del momento de su facturación.

En relación a los datos expresados en las Cuentas Anuales de 2021, se ha producido una reclasificación de 17 miles de euros entre los servicios de auditoría y otros servicios de verificación exigidos por la legislación vigente, correspondiente a los trabajos de revisión limitada de los estados financieros intermedios consolidados.

26.Avales, compromisos y otras garantías

Los avales bancarios presentados ante diversos Organismos a 31 de diciembre de 2022 ascienden a 17.647 miles de euros (31 de diciembre de 2021: 18.946 miles de euros).

La mayor parte de estos avales se presentan como requisito de las autoridades públicas estatales o Comunidades Autónomas en el momento de la solicitud administrativa para la instalación de Plantas Solares Fotovoltaicas (PSFV) en varios aeropuertos de la red. Los avales garantizan las obligaciones de Aena por el acceso a la red de distribución eléctrica.

Los administradores de la Sociedad no esperan que generen pasivos significativos.

27.Compromisos medioambientales

La dirección de la Sociedad, fiel a su compromiso de preservación del medioambiente y de la calidad de vida de su entorno, viene acometiendo inversiones en esta área, que permiten la minimización del impacto medioambiental de sus actuaciones y la protección y mejora del medioambiente.

El inmovilizado material al 31 de diciembre de 2022 incluye inversiones de carácter medioambiental por importe de 567,1 millones de euros, cuya amortización acumulada asciende a 305,7 millones de euros (2021: inversiones por 594,9 millones de euros y amortizaciones por 289,7 millones de euros).

Las inversiones de naturaleza medioambiental realizadas durante el ejercicio 2022, que comprenden los elementos incorporados al patrimonio de la Sociedad con el objeto de ser utilizados de forma duradera en su actividad, cuya finalidad principal es la minimización del impacto medioambiental y la protección y mejora del medioambiente, incluyendo el control, prevención, reducción o eliminación de la contaminación futura de las operaciones de la entidad, han ascendido a 19.814 miles de euros (2021: 59.467 miles de euros), según el siguiente desglose:

	Miles de euros	
	2022	**2021**
Palma Mallorca	5.673	659
Madrid/Barajas	2.537	8.322
Alicante	2.513	3.732
Ibiza	2.208	648
Tenerife Sur	693	23.203
Menorca	475	37
A Coruña	450	31
Gran Canaria	437	373
Lanzarote	428	11.887
Málaga	425	630
Jerez	343	51
Valencia	340	1.247
Bilbao	333	2.618
Resto Aeropuertos	2.959	6.029
Total	**19.814**	**59.467**

La cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2022 y 2021 incluye los siguientes gastos incurridos de carácter medioambiental detallados por conceptos:

	Miles de euros	
	2022	**2021**
Reparaciones y conservación	9.184	10.310
Servicios profesionales independientes	2.717	2.605
Otros servicios medioambientales	3.164	2.409
Total	**15.065**	**15.324**

Las provisiones y contingencias de naturaleza medioambiental se detallan en la Nota 21. La normativa en materia de evaluación ambiental (actualmente Ley 21/2013), exige el sometimiento a evaluación de impacto ambiental de determinados proyectos de AENA S.M.E., S.A. (en particular las ampliaciones de pista superiores a 2.100 metros) y concluyen con la formulación por parte del Ministerio para la Transición Ecológica de las correspondientes declaraciones de impacto ambiental, que recogen la obligación de llevar a cabo la elaboración y ejecución de Planes de Aislamiento Acústico (PAA).

A 31 de diciembre de 2022 en aplicación de los Planes de Aislamiento Acústico se han insonorizado un total de 27.574 viviendas y edificaciones de usos sensibles (2021: 25.711 viviendas), destacando las 12.922 viviendas en el entorno del aeropuerto de Adolfo Suárez Madrid-Barajas (2021: 12.919 viviendas), 3.180 en Alicante-Elche (2021: 2.998 viviendas), 3.953 viviendas en Valencia-Manises (2021: 2.758 viviendas), 1.681 en Bilbao (2021: 1.580), 1.099 en Tenerife Norte (2021: 1093 viviendas), 1.176 en Palma de Mallorca (2021: 1.031), y 814 en Málaga-Costa del Sol (2021: 814 viviendas).

Así mismo, de acuerdo con las resoluciones del Ministerio para la Transición Ecológica por las que se formulan declaraciones de impacto ambiental, correspondientes a los aeropuertos de la Sociedad, se están llevando a cabo las medidas preventivas, correctoras y compensatorias que se indicaban en los estudios del impacto ambiental preceptivos y en las citadas Declaraciones de Impacto Ambiental, cumpliendo con una serie de condiciones relacionadas principalmente con la protección del sistema hidrológico e hidrogeológico, protección y conservación de los suelos, protección de la calidad del aire, protección acústica, protección de la vegetación, fauna y hábitats naturales, protección del patrimonio cultural, reposición servicios y vías pecuarias, ubicación de canteras, de zonas de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares.

27.1 Información sobre derechos de emisión de gases de efecto invernadero

Hasta enero de 2021, Aena contaba con ocho aeropuertos afectados por la normativa del Régimen del Comercio de Derechos, que eran Josep Tarradellas Barcelona- El Prat, Palma de Mallorca, Alicante- Elche Miguel Hernández, Valencia, Málaga-Costa del Sol, Fuerteventura, Gran Canaria y Tenerife Sur. A partir del 1 de enero de 2021 entró en vigor la exclusión del Régimen para los aeropuertos de Miguel Hernández Alicante-Elche, Valencia, Málaga- Costa del Sol, Fuerteventura, Gran Canaria y Tenerife Sur, por cumplir los condicionantes de la ley para su obtención. De forma que estos aeropuertos sólo están obligados realizar el Informe anual de emisiones y someterlo a verificación, para demostrar a los organismos competentes que siguen siendo instalaciones de bajas emisiones, y que, por tanto, continúan cumpliendo los requerimientos de la exclusión concedida. Por tanto, en 2022 (con asignación, compra y entrega de derechos en 2022) solo quedan dos aeropuertos de la red en el Régimen de Comercio de Derechos de emisión: Barcelona y Palma de Mallorca. Y del mismo modo que en años anteriores, antes del 31 de marzo de 2023, se recibirá la asignación de derechos correspondiente al ejercicio 2022. Algunas de las resoluciones de exclusión concedidas incluyen un compromiso de reducción de emisiones anual para los próximos cinco años, de forma que, los aeropuertos que superen el máximo de emisiones anual fijados en dichos compromisos, deben entregar el exceso de emisiones en forma de derechos de emisión/ EUA. En concreto, los aeropuertos que tienen incluido el compromiso de reducción en su resolución de exclusión son: Miguel Hernández Alicante-Elche, Valencia, Málaga- Costa del Sol, Fuerteventura, Gran Canaria y Tenerife Sur, de los cuales trás el cálculo y verificación de 2021 (realizado en febrero de 2022) se comprobó que tanto Fuerteventura como Tenerife Sur habían superado las emisiones máximas que los organismos competentes les habían marcado para el ejercicio 2022: Tenerife Sur en 10 TCO2 y Fuerteventura en 1 TCO2. Como consecuencia de ello, en la compra de derechos de emisión efectuada en 2022 se compraron los derechos necesarios para los cuatro centros (Barcelona- El Prat, Palma de Mallorca, Fuerteventura y Tenerife Sur).

En cuanto a los tipos de derechos asignados, a todos los aeropuertos se les asignan derechos de emisión tipo EUA que hay que adquirir en el mercado de subastas. Además, el Aeropuerto de Barcelona- El Prat tiene concedida la asignación gratuita, de forma que en 2022 recibió 1.532 derechos gratuitos (2021: 2.408 derechos gratuitos).

Al cierre del ejercicio 2022 figuran registradas existencias (Nota 17) por importe de 176 miles de euros correspondientes a 2.178 derechos de emisión de gases de efecto invernadero, adquiridos o recibidos de forma gratuita por Aena para su consumo. Asimismo, se ha dotado una provisión por 5.594 derechos, valorados en 671 mil euros, que se corresponden con la mejor estimación de los derechos consumidos durante 2022, y que ascienden a 7.772 derechos. Para ello se estima que los valores verificados de emisiones de 2022 (se verificarán en febrero de 2023) sean una media entre los datos de las emisiones en esos aeropuertos de lo emitido en 2020 y 2021, lo que supondrían un total de 7.772 Tm CO2. Además, se descuenta el saldo disponible actualmente en las cuentas de ambos centros y, por último, se estima el precio de la Tonelada de CO2 en el momento de realizarse la compra (antes del 30 de abril de 2023) en 120 €/Tm CO2. Para la estimación del precio por tonelada, se ha tenido en cuenta que los precios fluctúan y además de que es un mercado especulativo, depende de factores como el precio del gas o de la electricidad, de la situación macroeconómica de los principales países emisores o de las políticas de reducción, entre otros factores, por lo que su estimación es muy compleja, pero la tendencia al alza está siendo muy marcada y así a 30 de enero de 2023 el precio es de 88,69 €/Tm.

27.2 Sostenibilidad medioambiental

Las diferentes iniciativas a nivel europeo y nacional hacen imprescindible construir la recuperación del sector del transporte aéreo consecuencia de la pandemia de COVID 19 teniendo en cuenta el pilar de la sostenibilidad medioambiental. Este ámbito, la sostenibilidad, se configura por tanto como un eje estratégico en el DORA 2022-2026. En este sentido, este documento fija las condiciones para el desarrollo sostenible de la red de aeropuertos de Aena estableciendo unos estándares en materia medioambiental que se articulan a través de seis indicadores, por medio de los cuales se podrán cuantificar aspectos concretos en el desempeño medioambiental de los aeropuertos de la red. Los seis indicadores que definen los estándares medioambientales se identifican a continuación:

	Indicador	Nivel objetivo					Aeropuertos de Aena en los que aplica
		2022	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	
MAMB-01	**Emisiones absolutas de CO2**	-60%	-61%	-62%	-72%	-82%	
		Respecto al año 2019					
		2022	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	
MAMB-02	**Eficiencia energética**	n.a. [15]	n.a. [15]	0,0%	-1,6%	-2,3%	**Red de aeropuertos de Aena**
		Respecto al año 2019					
		2022	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	
MAMB-03	**Neutralidad en carbono**	-60%	-69%	-70%	-80%	-100%	
		Respecto al año 2019					
		2022	2023	2024	2025	2026	
MAMB-04	**Agua consumida**	99%	98%	97%	96%	95%	
		Respecto al año 2021					
MAMB-05	**Niveles de ruido**	**Promedio de las diferencias** (Ld y Le) < 1dB y de las diferencias (Ln) < 1dB **Valor máximo de las diferencias** (Ld y Le) < 1dB y de las diferencias (Ln) < 2dB *Respecto al año anterior*					**Aeropuertos con sistema de monitoreado de ruido y sendas de vuelo**
		2022	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	
MAMB-06	**Residuos no peligrosos valorizados**	101%	102%	103%	104%	105%	**Red de aeropuertos de Aena**
		Respecto al año 2021					

El DORA II establece como inversiones relevantes aquellas que, sin haber sido consideradas estratégicas, están relacionadas con la navegación aérea, la dotación de capacidad en infraestructuras, la eficiencia y el ahorro energético, el fomento de la utilización de energías renovables y el esfuerzo en términos de innovación.

28.Contingencias

28.1 Pasivos contingentes

Al cierre de los ejercicios 2022 y 2021 la Sociedad mantiene reclamaciones y controversias legales en su contra, como consecuencia natural del transcurso normal de su negocio, que la Dirección considera obligaciones posibles y, por lo tanto, considera con apoyo de sus abogados que no es probable que se produzca una salida de recursos.

28.1.1 Actividades comerciales

- Respecto a los principales litigios a 31 de diciembre 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 a AENA, 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, mediante sentencia de fecha 16 de septiembre de 2022, el Juzgado de Primera Instancia nº 50 de Madrid, desestimó íntegramente la demanda con imposición de costas a la demandante. Esta sentencia no es firme y frente a la misma CEMUSA ha interpuesto 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 26 sentencias: 22 estimatorias parciales de las pretensiones de los demandantes, 2 estimatorias totales y 2 desestimatorias. Además, se han dictado autos de medidas cautelares en 59 procedimientos de los cuales 12 contienen un pronunciamiento parcial, 28 son desfavorables para AENA y 19 desestiman las medidas solicitadas, siendo favorables a los intereses de Aena.

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

  La DF7, por tanto, es una norma aplicable a gran parte de los contratos de arrendamiento objeto de los diferentes procedimientos judiciales que se están tramitando, pues éstos tienen por finalidad esa misma modificación de los contratos en aplicación de la cláusula "rebus sic stantibus". Por ello, la DF7 necesariamente debe ser considerada por los diferentes órganos judiciales para resolver la citada controversia judicial. Sin embargo, Aena, tras 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 31 de diciembre 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 26 sentencias a las que anteriormente se hizo referencia, 22 de ellas se han dictado tras la entrada en vigor de la DF7 y 20 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%. Además, 9 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 cuatro 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). 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. Esta sentencia es firme.
- 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.
- Sentencia de 2 de diciembre de 2022 dictada por la Audiencia Provincial de Palma de Mallorca (Secc 4). La sentencia de instancia se dictó en julio de 2021, antes de la entrada en vigor de la DF7ª. La Audiencia Provincial desestima el recurso de AENA y estima parcialmente el recurso de AIRFOODS, en el sentido de acordar que los contratos suscritos entre las partes deben adaptarse a lo establecido en la DF 7ª. Contra esta sentencia Aena ha interpuesto recurso de casación ante el Tribunal Supremo.

A la fecha de formulación de las presentes cuentas anuales consolidadas, la Sociedad estima que las sentencias estimatorias de las pretensiones de los arrendatarios podrían llegar a suponer como máximo entre 30 o 40 millones de euros.

28.1.2 Otras contingencias

Con fecha 3 de febrero de 2022, la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia ("CNMC") notificó a Aena la iniciación de un procedimiento de conflicto instado por IATA España y Ryanair DAC frente a la decisión del Consejo de Administración de Aena de 21 de diciembre de 2021 en la que se fijan las tarifas aeroportuarias para 2022.

El 24 de marzo de 2022 la CNMC resolvió desestimar dichos conflictos y declaró aplicable la actualización aprobada por el Consejo de Administración de Aena ("Resolución de 24 de marzo").

El 18 de mayo de 2022, la CNMC notificó a Aena, el emplazamiento para que procediera a comparecer ante la Audiencia Nacional en relación con el recurso contencioso-administrativo número 8/960/2022, interpuesto por Ryanair DAC contra la Resolución de 24 de marzo de 2022.

Con fecha 13 y 14 de junio de 2022 IATA España y Aena se personaron en el procedimiento mencionado.

Asimismo, con fecha 17 y 18 de mayo de 2022 la CNMC notificó a Aena el emplazamiento para que procediera a comparecer ante la Audiencia Nacional en relación con los recursos contenciosos-administrativos número PO 8/770/2022, PO 8/787/2022, PO 8/786/2022, interpuestos por Ryanair DAC, Lufthansa y Emirates, respectivamente.

Estos recursos se presentan frente a la Resolución de la CNMC de supervisión de las tarifas aeroportuarias aplicables por Aena en el ejercicio 2022 de fecha 17 de febrero de 2022.

Con fecha 30 de mayo de 2022 Aena procedió a personarse en los tres procedimientos.

A la fecha de formulación de las presentes cuentas anuales, los procedimientos 8/960/2022 y 8/770/2022 se encuentran pendientes de resolución por parte de la Audiencia Nacional. La Dirección de la Sociedad considera que la resolución de estos procedimientos no tendría impacto significativo en los estados financieros consolidados del Grupo.

En cuanto a los procedimientos PO 8/787/2022 y PO 8/786/2022 ambos han caducado al no haberse interpuesto las correspondientes demandas por parte de las mencionadas compañías.

28.2 Activos contingentes

28.2.1 Recursos contra Resoluciones de la CNMC de 11 de diciembre de 2019.

Con fecha 7 de febrero de 2020, Aena interpuso contra dos Resoluciones de la CNMC dos recursos contenciosos administrativos ante la Sala de lo Contencioso-administrativo de la Audiencia Nacional. Ambas Resoluciones son de fecha 11 de diciembre de 2019.

1. PO 121/2020: Este recurso se presentó contra la Resolución de supervisión de las tarifas aeroportuarias aplicables por Aena, S.M.E., S.A. en el ejercicio 2019. Dicha Resolución tiene por objeto la supervisión del procedimiento de transparencia y consulta en relación con la actualización de las tarifas aeroportuarias para el año 2019. El recurso de Aena se centra en torno al cálculo del parámetro K del IMAAJ –y, en particular, la determinación de la estimación de tráfico o Qt– y sobre la competencia que se ha irrogado la CNMC para determinar una estimación o previsión de tráfico diferente, y basada en sus propias fuentes, a la que figura en el DORA.

Con fecha 24 de junio de 2022 la Sección Octava de la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Nacional dictó sentencia, notificada el 27 de julio, por la que desestima el recurso contencioso administrativo presentado por Aena.

Esta sentencia no se ha recurrido en casación.

2. PO 119/2020: Este recurso se presentó contra la Resolución de los conflictos acumulados presentados por ALA, IATA, ACETA y Norwegian contra el Acuerdo del Consejo de Administración de Aena, S.M.E., S.A. de fecha 30 de julio de 2019 en el que se fijan las tarifas aeroportuarias para el ejercicio 2019. El objeto del recurso es similar al presentado en el marco del PO 121/2020, esto es, impugnar el alcance de la competencia de la CNMC. Aena considera que la Comisión, con ocasión de esta Resolución, se extralimita aplicando unas estimaciones de tráfico distintas.

Con fecha 21 de febrero de 2022 la Sección Octava de la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Nacional dictó sentencia, notificada el 28 de marzo, por la que desestima el recurso contencioso administrativo presentado por Aena.

Esta sentencia no se ha recurrido en casación.

28.2.2 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.

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 el Tribunal Superior de Justicia de Madrid.

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.

29.Hechos posteriores al cierre

Desde el 31 de diciembre y hasta la fecha de formulación de las Cuentas Anuales, se han producido los siguientes hechos relevantes:

- Con fecha 27 de febrero el Consejo de Administración de Aena ha aprobado la adjudicación del concurso para la renovación de la oferta de restauración del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas.

  Los resultados del concurso muestran un incremento del 32% en 2023 en la RMGA de adjudicación sobre la RMGA del año 2019 de los contratos anteriores. Asimismo, el porcentaje de renta variable medio ha aumentado respecto al porcentaje en 2019 desde el 31,2% al 32,2% en 2023.

  La nueva oferta ocupará cerca de 20.000 m².

- Se ha aprobado la aplicación de un nuevo programa de incentivos para las próximas temporadas de verano en invierno para la recuperación del tráfico de pasajeros.

- Conforme al pliego de la Licitación, BOAB debe constituirse con un capital social mínimo de 1.639.249.656 R$, y una vez que se suscriba el contrato de concesión BOAB deberá realizar el pago de la oferta económica a ANAC por importe 2.450 millones de BRL, ajustado al IPCA (Nota 11.2.2.c). Para poder hacer frente a estos pagos se han firmado las siguientes operaciones de financiación Intragrupo:

  -El 28 de noviembre de 2022, se firmó un Préstamo Intragrupo entre AENA y ADI, por importe de 307.515.981,28 euros, dicho préstamo fue desembolsado el día 26 de enero de 2023.

  -El 20 de enero de 2023, se firmó un Préstamo Intragrupo entre AENA y ADI, por importe de 458.742.061,11 euros, dicho préstamo fue desembolsado el día 3 de febrero de 2023.

  -El 20 de enero de 2023, se firmó un Préstamo Intragrupo entre ADI y BOAB, por importe de 2.450.000.000 BRL, dicho préstamo fue desembolsado el día 6 de febrero de 2023.

- Con fecha 24 de febrero de 2023, la Sociedad ha recibido una notificación de la CNMC en la que le informa de la presentación por parte de Ryanair de un recurso contencioso-administrativo ante la Audiencia Nacional contra la resolución de la CNMC de 15 de diciembre de 2022 en la que este organismo resolvía sobre el conflicto planteado por la propia Ryanair, ALA e IATA contra la propuesta de actualización de las tarifas aeroportuarias para 2023.

  En el momento de formular las cuentas anuales la Sociedad desconoce el contenido del recurso. No obstante, dado que el mismo esta referido a las tarifas aeroportuarias aprobadas por la CNMC para 2023, los Administradores estiman que, en ningún caso, afectaría a las presentes cuentas anuales del ejercicio 2022.

Informe de gestión
Aena S.M.E., S.A
2022

1. Aspectos clave

Aena S.M.E., S.A. (en adelante Aena) ha registrado 242,8 millones de pasajeros en 2022, lo que representa un crecimiento interanual del 102,9% y una recuperación del 88,6% del volumen de tráfico del mismo período de 2019.

Aena ha revisado al alza los escenarios de estimación de tráfico en la red de aeropuertos de España para 2023, con una recuperación del volumen de pasajeros de entre el 94% y el 104% respecto a 2019. Se estima que el escenario central es el más probable, con una recuperación del 99% respecto a 2019.

Según se explica en la nota 2.8 Cambios de criterios contables de las cuentas anuales de Aena del ejercicio 2022, Aena ha llevado a cabo un cambio en la política contable aplicada para registrar el impacto de las reducciones en las rentas mínimas anuales garantizadas (en adelante, RMGA), ya sean éstas consecuencia de la Disposición Final 7 de la Ley 13/2021 (en adelante, DF7), de decisiones judiciales o de acuerdos alcanzados con los arrendatarios. En las cuentas anuales del ejercicio 2021, formuladas en 2022, Aena optó por contabilizar el impacto de dichas reducciones como un incentivo al arrendamiento lo que llevó a diferir dichos incentivos a lo largo de la vida remanente de los contratos de arrendamiento.

Sin embargo, con posterioridad a la formulación de las cuentas anuales del ejercicio 2021, el Comité de Interpretaciones de las NIIF (CINIIF) emitió una decisión de agenda sobre la condonación por el arrendador de pagos por arrendamiento. En este sentido, Aena en sus cuentas consolidadas ha procedido a cambiar la política contable aplicada a las reducciones en las RMGA. El nuevo tratamiento supone que el impacto contable de dichas reducciones se registre íntegramente en el momento que se produzcan (anteriormente se distribuían de forma lineal a lo largo de la vida remanente de los contratos de arrendamiento afectados).

Según se explica en la nota 2.8 Cambios de criterios contables de las cuentas anuales de Aena del ejercicio 2022, la Dirección de Aena ha considerado que, pese a que el reflejo en la información financiera individual preparada conforme al Plan General Contable el año anterior sigue siendo correcto, el principio de armonización contable debe prevalecer para reflejar una situación financiera y patrimonial equivalente en las cuentas anuales individuales y consolidadas. Como consecuencia de ello, la Dirección ha optado por proceder a un cambio voluntario de la política contable aplicada para el registro de las reducciones de rentas, es decir, tratándolas como una renta contingente negativa formando parte del resultado de explotación en sus cuentas individuales.

La aplicación de este cambio de política contable con carácter retroactivo ha conducido a la reexpresión de las cuentas anuales de Aena del ejercicio 2021 que se presentan a efectos comparativos.

El efecto del cambio de criterio contable ha supuesto el aumento de las pérdidas del ejercicio 2021 por importe de 438,2 millones de euros y de las pérdidas del ejercicio 2020 por importe de 36,1 millones de euros. En conjunto, esto supone un impacto de 474,3 millones de euros en el patrimonio neto de Aena a 31 de diciembre de 2021.

A continuación, se muestra el efecto de la reexpresión en la cuenta de resultados de Aena:

	31/12/2021	Ajuste	31/12/2021 REEXPRESADO
(miles de euros)			
Importe neto de la cifra de negocios	**2.134.973**	**-584.215**	**1.550.758**
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN	**-8.056**	**-584.215**	**-592.271**
RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS	-70.856	-584.215	-655.071
Impuesto sobre beneficios	**50.884**	**146.054**	**196.938**
RESULTADO DEL EJERCICIO PROCEDENTE DE OPERACIONES CONTINUADAS	**-19.972**	**-438.161**	**-458.133**
RESULTADO DEL EJERCICIO	**-19.972**	**-438.161**	**-458.133**

El cambio de criterio contable introducido supone que 2022 recoge unos ingresos superiores en 308,7 millones de euros a los que se hubieran registrado siguiendo el criterio anterior y el beneficio neto del ejercicio mejora en 231,5 millones de euros.

La reexpresión no tiene efectos sobre la generación de caja.

Los ingresos de Aena se han situado en 3.723,8 millones de euros. Han alcanzado un incremento interanual del 131,0% y de 2.112,1 millones de euros respecto a la cifra de 2021 reexpresada (1.611,7 millones de euros).

Los ingresos de la actividad aeronáutica han ascendido a 2.367,4 millones de euros (+84,5% interanual y +1.084,0 millones de euros) y los ingresos comerciales 1.213,3 millones de euros (509,6 % interanual y +1.014,2 milones de euros respecto a la cifra de ingresos de 2021 reexpresada).

La recuperación del tráfico, el incremento del gasto por pasajero y la apertura progresiva de locales que permanecieron cerrados durante la pandemia, han impulsado la actividad comercial en 2022 a niveles prepandemia. De este modo, los ingresos por rentas fijas y variables

facturadas y cobradas en el periodo ya han superado las cifras de 2019 (+2,6%) y han pasado de 4,25 euros por pasajero en 2019 a 4,93 euros en 2022.

En concreto, es destacable la recuperación de los ingresos en las líneas de duty free, restauración, alquiler de vehículos y servicios VIP. En las tiendas libres de impuestos destaca el aumento del gasto medio del pasajero británico que ha superado el nivel de 2019 así como el efecto que ha tenido la aplicación tras el Brexit del régimen fiscal libre de impuestos a estos pasajeros, el cual conlleva unos porcentajes de renta variable superiores. En 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 la mejora del índice de penetración así como el aumento de los precios.

Los gastos operativos (aprovisionamientos, gastos de personal y otros gastos de explotación) se han situado en 1.763,1 millones de euros. Han registrado un crecimiento interanual del 29,3 % (399,8 millones de euros). Otros gastos de explotación se han situado en 1.154,8 millones de euros, alcanzando un incremento interanual del 45,3% (359,9 millones de euros) que refleja, entre otros, 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. El gasto de energía eléctrica ha supuesto 266,7 millones de euros y un incremento interanual de 145,2 millones de euros (+119,5 %). Excluyendo el impacto de la energía eléctrica, el aumento interanual de otros gastos de explotación ha sido de 214,6 millones de euros (+31,9 %) y respecto a 2019 se han incrementado en 15,9 millones de euros (+1,8 %).

Como consecuencia de la colaboración con las autoridades sanitarias y de las restantes medidas operativas de seguridad e higiene adoptadas por Aena en respuesta a las consecuencias de la pandemia por COVID, Aena ha incurrido en gastos por importe de 60,4 millones de euros (113,6 millones de euros en 2021) 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 por este concepto.

El resultado antes de impuestos asciende a 1.110,4 millones de euros (655,1 millones de euros de pérdida al 31 de diciembre de 2021 reexpresado) y el ejercicio se ha cerrado con un beneficio neto de 864,9 millones de euros (458,1 millones de euros de pérdida al 31 de diciembre de 2021 reexpresado).

El Consejo de Administración ha acordado proponer a la Junta General de Accionistas la distribución de un dividendo bruto de 4,75 euros por acción con cargo al beneficio de 2022.

Por lo que se refiere al efectivo neto generado por actividades de explotación, ha alcanzado 1.696,3 millones de euros (252,2 millones de euros al 31 de diciembre de 2021 que no están afectados por la reexpresión), reflejando la recuperación del tráfico y de la actividad comercial en los aeropuertos.

Respecto al programa de inversiones, el importe pagado ha ascendido a 555,8 millones de euros (653,6 millones de euros al 31 de diciembre de 2021). La inversión ejecutada en 2022 ha alcanzado 527,8 millones de euros. En 2021 el importe ascendió a 773,3 millones de euros debido a la ejecución de inversiones que no fue posible realizar en 2020 como consecuencia de la pandemia.

En cuanto a la posición financiera, la ratio de deuda financiera neta contable a EBITDA de Aena se ha reducido hasta 3,05x frente a 48,87x al 31 de diciembre de 2021 reexpresado (9,96x al 31 de diciembre de 2021 antes de la reexpresión).

Aena tiene firmados préstamos por un importe total pendiente a 31 de diciembre de 2022 de 4.680,9 millones de euros que incluyen la obligación de cumplir con las siguientes ratios financieras:

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

Estas ratios se revisan cada año en junio y diciembre, teniendo en cuenta los datos de EBITDA y gastos financieros de los últimos 12 meses y la deuda financiera neta a cierre del periodo. A 31 de diciembre de 2022, las ratios financieras exigidas en los préstamos mencionados se cumplieron.

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".

La cotización de Aena ha fluctuado entre un mínimo de 103,15 euros y un máximo de 154,65 euros. Ha cerrado el ejercicio en 117,30 euros, lo que implica una caída del precio de la acción del 15,5% desde el 31 de diciembre de 2021. En el mismo período, el IBEX35 ha acumulado una pérdida del 5,6%.

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 (en adelante, 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 ingreso máximo anual por pasajero ajustado (adelante, IMAAJ) aprobado para 2022 fue 9,95 euros por pasajero, lo que ha supuesto una variación tarifaria de un -3,17% con respecto al IMAAJ de 2021.

El 24 de noviembre de 2022 la CNMC emitió su resolución de supervisión de las tarifas aeroportuarias para 2023, declarando que el IMAAJ aplicable a las tarifas de 2023 es de 9,95 euros por pasajero, lo que supone una variación tarifaria de un 0% respecto de las tarifas 2022.

Finalmente, cabe destacar que el 16 de noviembre de 2022 Aena presentó su nuevo Plan Estratégico 2022-2026, centrado en consolidar la recuperación, potenciar la innovación y ser un referente internacional en sostenibilidad. Los principales aspectos a destacar del nuevo Plan son:

- Recuperación del tráfico prepandemia antes de lo esperado.

  Aena espera recuperar los niveles de tráfico previos a la pandemia en 2024 (aproximadamente 275 millones de pasajeros), antes de lo previsto inicialmente, y estima que el número de viajeros en su red en España rondará los 300 millones al finalizar el periodo de vigencia del Plan.

- Potenciación del negocio comercial.

  En el ámbito comercial, Aena espera que el ingreso comercial por pasajero aumente en 2026 al menos un 12% con respecto a 2019, bajo unas hipótesis de inflación que sitúan el pico durante 2022/2023 para converger posteriormente con los objetivos de los bancos centrales, y que los ingresos totales de este negocio incrementen en más de un 23%.

- Objetivos económico-financieros.

  Uno de los principales objetivos económico-financieros de Aena para el periodo del Plan estratégico será la recuperación del EBITDA consolidado de 2019 entre 2024 y 2025.

  El margen de EBITDA en España también protagonizará una senda de mejora sostenida, lo que lo situará por encima del 55% en 2025, y el buen desempeño financiero de los próximos años posibilitará alcanzar una ratio deuda financiera neta/ EBITDA en España entorno a 2x en 2026, mejor que en 2019, lo que reforzará aún más la solvencia financiera de la Compañía.

- Internacional: centrados en la consolidación de las concesiones en Brasil y en oportunidades selectivas.

  En el ámbito internacional, Aena aspira a incorporar activos que representen un 5% adicional del EBITDA de 2026.

- Recuperación de la política de dividendos.

  La recuperación del tráfico se trasladará a los accionistas, ya que Aena propondrá a la Junta de Accionistas la vuelta al pago de dividendo con un pay-out durante todo el periodo del Plan Estratégico del 80% sin aplicar los efectos de la DF7.

- Sostenibilidad medioambiental, elemento transversal de crecimiento.

  En su compromiso con la sostenibilidad ambiental, Aena mantiene unas metas ambiciosas en materia de des carbonización, por delante de las del sector: alcanzar la neutralidad en carbono en 2026 y 0 emisiones netas en 2040. El Plan Fotovoltaico es un ejemplo de que la sostenibilidad medioambiental que es crucial para el futuro del sector aéreo y de que Aena tiene en marcha proyectos clave en su Plan de Acción Climática (PAC).

  Aena extiende además el concepto de “sostenibilidad” a un ámbito más amplio, el social, con acciones que continuamente contribuyen a la creación de valor junto a nuestros empleados y las comunidades en las que se asientan sus aeropuertos.

2. Datos de actividad

El número de pasajeros ha alcanzado 242,8 millones en 2022, lo que representa una recuperación del 88,6 % del volumen de 2019.

(1) Variación interanual

Tras la sexta ola de COVID-19 provocada por la variante Ómicron, 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.

Esta tendencia se ha reflejado progresivamente en los niveles de recuperación del tráfico y en los últimos meses se ha alcanzado un número de pasajeros muy cercano a 2019: en octubre el 97,2% del tráfico de pasajeros pre pandemia, en noviembre el 96,1% y en diciembre el 98,1%, el porcentaje de recuperación más alto desde que comenzó la crisis COVID-19.

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 pre pandemia, 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 82,6 millones de pasajeros se ha recuperado el 96,1% respecto al volumen pre pandemia. El tráfico internacional ha registrado 160,3 millones y una recuperación del 85,1%.

Respecto a las operaciones de aeronaves, se ha recuperado el 93,9% de la operativa pre pandemia.

La actividad de carga continúa evolucionando positivamente y el año 2022 ha finalizado con una recuperación del 93,5% respecto a 2019.

Para 2023, Aena ha revisado al alza los escenarios de estimación de tráfico en la red de aeropuertos de España, con una recuperación del volumen de pasajeros de entre el 94% y el 104% respecto a 2019. Se estima que el escenario central es el más probable, con una recuperación del 99% respecto a 2019. 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.

A continuación, se detallan los datos de actividad por aeropuertos y grupos de aeropuertos para el año 2022:

Aeropuertos y Grupos de aeropuertos	Pasajeros			Aeronaves			Mercancías		
	Millones	Variación interanual (1)	Cuota s/ Total	Miles	Variación interanual (1)	Cuota s/Total	Toneladas	Variación interanual (1)	Cuota s/Total
A.S. Madrid-Barajas	50,6	109,8%	20,9%	351,9	61,8%	15,9%	566.373	8,2%	56,6%
J.T. Barcelona-El Prat	41,6	120,6%	17,1%	283,4	73,1%	12,8%	155.600	14,3%	15,6%
Palma de Mallorca	28,6	97,1%	11,8%	220,7	56,3%	10,0%	7.592	12,4%	0,8%
Total Grupo Canarias	43,5	89,2%	17,9%	406,7	48,3%	18,4%	31.197	5,3%	3,1%
Total Grupo I	65,1	101,4%	26,8%	551,1	51,0%	24,9%	33.335	11,8%	3,3%
Total Grupo II	11,8	102,1%	4,9%	175,1	29,0%	7,9%	132.604	-33,8%	13,3%
Total Grupo III	1,7	61,3%	0,7%	220,9	1,2%	10,0%	73.656	1,5%	7,4%
TOTAL	**242,8**	**102,9%**	**100,0%**	**2.209,7**	**45,8%**	**100,0%**	**1.000.356**	**0,2%**	**100,0%**

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

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

Los datos del año 2019 y su comparativa con 2022 es la siguiente:

Aeropuertos y Grupos de aeropuertos	Pasajeros			Aeronaves			Mercancías		
	Millones	Variación 2022/19 (1)	Cuota s/ Total	Miles	Variación 2022/19 (1)	Cuota s/Total	Toneladas	Variación 2022/19 (1)	Cuota s/Total
A.S. Madrid-Barajas	61,7	-18,0%	22,5%	426,4	-17,5%	18,1%	560.039	1,1%	52,4%
J.T. Barcelona-El Prat	52,7	-21,0%	19,2%	344,6	-17,8%	14,6%	176.798	-12,0%	16,5%
Palma de Mallorca	29,7	-3,9%	10,8%	217,2	1,6%	9,2%	9.022	-15,8%	0,8%
Total Grupo Canarias	45,0	-3,5%	16,4%	410,7	-1,0%	17,5%	37.225	-16,2%	3,5%
Total Grupo I	70,5	-7,7%	25,7%	565,0	-2,5%	24,0%	35.251	-5,4%	3,3%
Total Grupo II	12,8	-7,6%	4,7%	183,3	-4,5%	7,8%	186.543	-28,9%	17,4%
Total Grupo III	1,8	-3,7%	0,6%	206,0	7,2%	8,8%	64.678	13,9%	6,0%
TOTAL	**274,2**	**-11,4%**	**100,0%**	**2.353,1**	**-6,1%**	**100,0%**	**1.069.557**	**-6,5%**	**100,0%**

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

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

Por áreas geográficas, se ha recuperado el 85,7% del tráfico europeo, el 88,6% con Latinoamérica y el 85,1% con Norteamérica respecto al nivel pre pandemia:

Área	Pasajeros (millones)		Variación		Cuota	
	2022	2021	Pasajeros	%	2022	2021
Europa (1)	140,8	59,8	81,0	135,6%	58,0%	49,9%
España	82,6	52,3	30,3	58,1%	34,0%	43,7%
Latinoamérica	7,4	3,3	4,1	126,6%	3,1%	2,7%
Norteamérica (2)	5,8	1,7	4,0	231,6%	2,4%	1,5%
África	3,5	1,7	1,8	106,9%	1,4%	1,4%
Oriente Medio	2,6	0,9	1,7	201,5%	1,1%	0,7%
Asia y otros	0,1	0,1	0,1	113,4%	0,1%	0,1%
TOTAL	**242,8**	**119,7**	**123,2**	**102,9%**	**100,0%**	**100,0%**

(1) Excluye España.

(2) Incluye E.E.U.U., Canadá y México.

	Pasajeros (millones)		Variación		Cuota	
Área	**2022**	**2019**	**Pasajeros**	**%**	**2022**	**2019**
Europa [1]	140,8	164,2	-23,4	-14,3%	58,0%	59,9%
España	82,6	85,9	-3,3	-3,9%	34,0%	31,3%
Latinoamérica	7,4	8,4	-1,0	-11,4%	3,1%	3,1%
Norteamérica [2]	5,8	6,8	-1,0	-14,9%	2,4%	2,5%
África	3,5	3,9	-0,4	-9,8%	1,4%	1,4%
Oriente Medio	2,6	3,6	-1,0	-27,4%	1,1%	1,3%
Asia y otros	0,1	1,4	-1,2	-89,9%	0,1%	0,5%
TOTAL	**242,8**	**274,2**	**-31,3**	**-11,4%**	**100,0%**	**100,0%**

(1) Excluye España.

(2) Incluye E.E.U.U., Canadá y México.

Por países, la recuperación del mercado británico respecto a 2019 ha alcanzado el 83,0% y la del mercado alemán el 82,1%. El italiano se ha recuperado en un 87,5% y el francés en un 93,9%. Dichos mercados junto con el doméstico representan el 70,2 % del tráfico de 2022.

	Pasajeros (millones)		Variación		Cuota	
País	**2022**	**2021**	**Pasajeros**	**%**	**2022**	**2021**
España	82,6	52,3	30,3	58,1%	34,0%	43,7%
Reino Unido	36,5	9,7	26,8	275,7%	15,0%	8,1%
Alemania	23,9	12,6	11,4	90,6%	9,9%	10,5%
Italia	14,2	6,0	8,3	138,1%	5,9%	5,0%
Francia	13,2	6,7	6,5	98,1%	5,4%	5,6%
Holanda	8,4	4,6	3,8	82,0%	3,5%	3,9%
Suiza	5,6	3,1	2,5	81,0%	2,3%	2,6%
Bélgica	5,6	3,0	2,6	85,1%	2,3%	2,5%
Portugal	5,4	1,9	3,5	183,1%	2,2%	1,6%
Irlanda	4,5	1,3	3,2	236,0%	1,9%	1,1%
Total top 10	**200,0**	**101,2**	**98,8**	**97,7%**	**82,4%**	**84,5%**

	Pasajeros (millones)		Variación		Cuota	
País	**2022**	**2019**	**Pasajeros**	**%**	**2022**	**2019**
España	82,6	85,9	-3,3	-3,9%	34,0%	31,3%
Reino Unido	36,5	44,0	-7,5	-17,0%	15,0%	16,1%
Alemania	23,9	29,1	-5,2	-17,9%	9,9%	10,6%
Italia	14,2	16,3	-2,0	-12,5%	5,9%	5,9%
Francia	13,2	14,0	-0,9	-6,1%	5,4%	5,1%
Holanda	8,4	8,8	-0,4	-4,3%	3,5%	3,2%
Suiza	5,6	6,4	-0,8	-12,0%	2,3%	2,3%
Bélgica	5,6	6,2	-0,7	-10,5%	2,3%	2,3%
Portugal	5,4	5,7	-0,3	-4,6%	2,2%	2,1%
Irlanda	4,5	4,6	-0,1	-1,7%	1,9%	1,7%
Total top 10	**200,0**	**221,0**	**-21,0**	**-9,5%**	**82,4%**	**80,6%**

Por aerolíneas, Ryanair ha registrado un incremento del tráfico del 4,7% con respecto al volumen pre pandemia y el Grupo IAG, con 72,3 millones de pasajeros, una recuperación del 91,6% y una cuota del 29,8%. Vueling ha recuperado el 94,4%, Air Europa un 75,5% y easyJet un 76,1%. El Grupo Binter, que opera vuelos nacionales, y Jet2.Com han superado el número de pasajeros de 2019.

Las aerolíneas de bajo coste han registrado 147,3 millones de pasajeros y una cuota del 60,7 %, recuperando el 93,5 % del tráfico pre pandemia.

	Pasajeros (millones)		Variación interanual		Cuota	
Compañía aérea	**2022**	**2021**	**Pasajeros**	**%**	**2022**	**2021**
Ryanair	51,7	23,3	28,4	122,1%	21,3%	19,5%
Vueling	40,3	22,3	18,1	81,2%	16,6%	18,6%
Iberia	17,9	9,8	8,1	82,9%	7,4%	8,2%
Air Europa	14,4	7,6	6,7	88,3%	5,9%	6,4%
Easyjet	13,4	4,8	8,5	175,8%	5,5%	4,1%
Iberia Express	10,4	5,9	4,5	76,2%	4,3%	4,9%
Grupo Binter	8,6	6,2	2,5	39,7%	3,5%	5,2%
Jet2.Com	8,2	1,9	6,3	328,4%	3,4%	1,6%
Air Nostrum	7,5	5,0	2,5	49,7%	3,1%	4,2%
Eurowings	6,4	2,9	3,5	121,8%	2,6%	2,4%
Total top 10	**178,8**	**89,7**	**89,1**	**99,4%**	**73,6%**	**74,9%**

	Pasajeros (millones)		Variación interanual		Cuota	
Compañía aérea	**2022**	**2019**	**Pasajeros**	**%**	**2022**	**2019**
Ryanair	51,7	49,4	2,3	4,7%	21,3%	18,0%
Vueling	40,3	42,7	-2,4	-5,6%	16,6%	15,6%
Iberia	17,9	20,7	-2,8	-13,4%	7,4%	7,5%
Air Europa	14,4	19,0	-4,7	-24,5%	5,9%	6,9%
Easyjet	13,4	17,6	-4,2	-23,9%	5,5%	6,4%
Iberia Express	10,4	10,3	0,1	0,5%	4,3%	3,8%
Grupo Binter	8,6	7,7	0,9	12,0%	3,5%	2,8%
Jet2.Com	8,2	8,0	0,2	2,6%	3,4%	2,9%
Air Nostrum	7,5	8,9	-1,4	-16,2%	3,1%	3,3%
Eurowings	6,4	5,6	0,8	14,4%	2,6%	2,1%
Total top 10	**178,8**	**190,0**	**-11,2**	**-5,9%**	**73,6%**	**69,3%**

Incentivo comercial aeronáutico

Con el fin de contribuir a la reactivación del tráfico aéreo en España, Aena ofrece incentivos 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%.

Este esquema de incentivos se ha aplicado en la temporada de verano de 2022 y se ha prolongado en la temporada de invierno (entre el 30 de octubre y el 25 de marzo de 2023), con el objetivo de seguir potenciando el factor de ocupación en los vuelos.

Con esta medida, Aena sigue impulsando la reactivación del mercado asiático y las conexiones con Norteamérica y Oriente Medio, mercados que han protagonizado una menor recuperación.

3. Áreas de negocio

3.1 Segmento Aeropuertos

3.1.1 Aeronáutico

Documento de Regulación Aeroportuaria 2017-2021 (DORA I)

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 fue 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 interpuso la correspondiente acción judicial, que se está sustanciando ante el Tribunal Superior de Justicia de Madrid.

Esta solicitud de modificación está en línea, además, con las medidas adoptadas por los reguladores de diversos países 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)

Base de Activos Regulada

La base de activos regulados al cierre de 2022 asciende a 9.699,3 de millones de euros[1].

Tarifas aeroportuarias 2022

El 17 de febrero de 2022 la CNMC emitió su resolución de supervisión de las tarifas aeroportuarias para 2022, declarando conformes y aplicables las tarifas aprobadas por el Consejo de Administración de Aena, por lo que el IMAAJ aprobado para 2022 fue 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 24 de noviembre de 2022 la CNMC emitió su resolución de supervisión de las tarifas aeroportuarias para 2023, declarando que el IMAAJ aplicable a las tarifas de 2023 es de 9,95 euros por pasajero, lo que supone una variación tarifaria de un 0% respecto de las tarifas 2022.

La variación del 0% del IMAAJ de 2023 respecto al IMAAJ de 2022, fijado en 9,95 euros por pasajero, es consecuencia de los ajustes que establece el DORA 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 la parte de los costes COVID-19. La recuperación de dichos costes corresponde a los reconocidos en la Resolución sobre la supervisión de los costes sanitarios y operativos en los que ha incurrido Aena como consecuencia de la crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19 en el período comprendido entre octubre de 2021 y marzo de 2022, hasta el límite que permite que la variación tarifaria efectiva en 2023 sea de un 0% euros. A la tarifa de 2023 se aplican 45,6 millones de euros, quedando pendiente de aplicación en futuros ejercicios, un importe de 16,6 millones de euros, debidamente capitalizados.

Recursos de tarifas aeroportuarias 2022 y 2023

En relación a las tarifas aeroportuarias de 2022, la compañía aérea Ryanair interpuso 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, 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

[1] Dato de cierre provisional (pendiente de auditar)

por Aena para el ejercicio 2022. Ryanair reclama esencialmente la no aplicación de los costes COVID a las tarifas. En la actualidad, estos procedimientos judiciales se encuentran pendientes de resolución por parte de la Audiencia Nacional.

Respecto de los recursos contencioso-administrativos frente a la Resolución de la CNMC, de 17 de febrero de 2022, de Supervisión de las Tarifas Aeroportuarias aplicables por Aena, en el ejercicio 2022, que habían anunciado Emirates y Lufthansa, ambos procedimientos han caducado al no haberse interpuesto las correspondientes demandas por parte de las compañías mencionadas.

En relación con las tarifas aeroportuarias de 2023, con fecha 15 de diciembre de 2022, la CNMC dictó resolución sobre los conflictos acumulados presentados por ALA, Ryanair e IATA contra el Acuerdo del Consejo de Administración de Aena de 16 de julio de 2022 en el que se fijan las tarifas aeroportuarias para el ejercicio 2023. En esta Resolución la CNMC concluye que el IMAAJ que debe aplicarse a las tarifas de 2023 es de 9,95 euros por pasajero, lo que supone una variación tarifaria de un 0% respecto de las tarifas del 2022.

Actividad aeronáutica

En cuanto al desarrollo de los servicios aeronáuticos en los aeropuertos de la red, cabe señalar:

En el ámbito del servicio de limpieza, se ha adjudicado un nuevo expediente para los Aeropuertos Adolfo Suárez Madrid-Barajas y Josep Tarradellas Barcelona-El Prat a finales de noviembre. El plazo de ejecución es de 3 años (más 2 posibles prórrogas anuales). El importe adjudicado para los 3 años del contrato asciende a 137,3 millones de euros, un +2,8% respecto al contrato anterior. El nuevo servicio tiene una firme apuesta por la digitalización, mediante la puesta en funcionamiento de una nueva herramienta de gestión desarrollada por Aena, además de incentivar el uso de maquinaria autónoma con el objetivo de aumentar la eficiencia.

En el área de mantenimiento, en diciembre se inició un nuevo expediente para el servicio de operación y mantenimiento del sistema automático de tratamiento de equipajes (SATE) del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid- Barajas. El importe de adjudicación asciende a 159,4 millones de euros para un plazo de ejecución de 5 años, +13,1% respecto al contrato anterior.

El nuevo expediente de mantenimiento de instalaciones de asistencia a aeronaves y operación de pasarelas del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas se adjudicó a finales del mes de julio. El contrato tiene un período de 4 años (más 1 posible prórroga anual) y un importe de 37,4 millones de euros (para los 4 años del contrato). El nuevo servicio, que se inició el mes de septiembre, apuesta por la mejora y modernización del equipamiento actual, introduciendo nuevas tecnologías que permitan optimizar el servicio de conducción de pasarelas, maximizando la experiencia del cliente.

En relación al servicio de asistencia a personas con movilidad reducida, dentro de las iniciativas para mejorar la experiencia del pasajero y aumentar su independencia en las instalaciones aeroportuarias, Aena y Autismo España han colaborado a través de un convenio para mejorar la accesibilidad cognitiva de los aeropuertos, considerando especialmente las necesidades de las personas en el espectro del autismo. (Ver apartado 6.6.2 Infraestructuras accesibles para todos, del Bloque B del Informe de Gestión Consolidado).

En el ámbito de los servicios de asistencia en tierra, Aena licitó en el mes de julio la renovación de 41 licencias para la prestación de estos servicios a terceros en la categoría de handling de rampa, en 43 aeropuertos y los dos helipuertos de la red, por un período de 7 años. Se trata del mayor concurso de handling del mundo. La fecha de presentación de ofertas finalizó el 21 de noviembre de 2022 y se han recibido 168 ofertas repartidas en los 21 lotes en los que se distribuye el expediente de licitación. La adjudicación está prevista para el segundo trimestre de 2023. Entre las principales novedades del concurso, Aena ha introducido criterios de sostenibilidad, como por ejemplo los mínimos porcentajes de flota sostenible que deberán cumplir los nuevos agentes de handling (ver apartado 2.1.5 Sostenibilidad y cadena de valor, del Bloque B del Informe de Gestión Consolidado). Adicionalmente, el concurso apuesta por la digitalización de los datos del servicio así como por soluciones de telemetría y geolocalización de equipos.

En el ámbito de la seguridad física han continuado las actividades de coordinación del futuro despliegue del sistema de entradas y salidas "UE Entry Exit System" conjuntamente con la Secretaría de Estado de Seguridad y con Policía Nacional. La Comisión Europea ha pospuesto la entrada en vigor de este sistema al mes de noviembre de 2023 (fecha pendiente de ratificar).

Aena ha preparado la licitación de la adquisición del equipamiento automatizado necesario para todos los aeropuertos con una inversión prevista de 120 millones de euros en 2 años, así como la licitación del servicio de soporte en el control de pasaportes a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado por un valor de 14 millones de euros al año durante un plazo 3 años.

En cuanto al equipamiento de seguridad, Aena continúa implantando los equipos EDS de inspección de equipaje de bodega (equipos automáticos de detección de explosivos) Norma 3 para dar cumplimiento a los requerimientos normativos. Se ha completado un 71,3% de los trabajos de instalación de estos equipos (equivalente a 179 equipos instalados). Adicionalmente, se ha licitado un nuevo expediente por un importe de 130,8 millones de euros, para adquirir e instalar en los filtros de seguridad de los principales aeropuertos de la red los equipos automáticos detectores de explosivos para equipaje de mano (EDSCB), cuyo despliegue se realizará durante los próximos 5 años.

El servicio de seguridad privada se ha adjudicado para los aeropuertos Josep Tarradellas Barcelona-El Prat, Palma de Mallorca, Alicante-Elche, Ibiza, Menorca y Almería, dando continuidad al servicio actual. El importe adjudicado asciende a 59,3 millones de euros, un +13,0% respecto al contrato anterior. El plazo del contrato es de 1 año (con 2 posibles prórrogas anuales).

En los sistemas operacionales es relevante señalar la implementación del sistema A-CDM (Airport Collaborative Decision Making) en el Aeropuerto de Alicante-Elche. Con este aeropuerto la red en España cuenta con 5 aeropuertos con A-CDM y avanza en el cumplimiento de los objetivos de descarbonización marcados. (Ver apartado 2.2. Aena frente a la emergencia climática, del Bloque B del Informe de Gestión Consolidado). El sistema A-CDM permite intercambiar información entre todos los agentes involucrados en la operación de un vuelo para

mejorar la eficiencia general de las operaciones aeroportuarias, reducir los tiempos de rodaje y, por tanto, el consumo de combustible y emisiones mediante el uso compartido de información actualizada de carácter operativo.

Ingresos por líneas de actividad[2]

Miles de euros	2022	2021	Variación	% Variación
Aeronáuticos - Prestaciones Patrimoniales	2.293.529	1.232.864	1.060.665	86,0 %
Aterrizajes/Servicio Tránsito Aéreo/Servicio Meteorología	598.456	340.294	258.162	75,9 %
Estacionamientos	43.497	61.152	-17.655	-28,9 %
Pasajeros	952.365	512.052	440.313	86,0 %
Pasarelas telescópicas	77.114	59.247	17.867	30,2 %
Seguridad	338.845	179.346	159.499	88,9 %
Handling	93.821	59.715	34.106	57,1 %
Carburante	25.291	15.842	9.449	59,6 %
Catering	8.456	5.216	3.240	62,1 %
Recuperación costes COVID ley 2/2021	155.684	0	155.684	-
Resto de servicios aeroportuarios (1)	**73.850**	**50.531**	**23.319**	**46,1 %**
Servicios Aeronáuticos	**2.367.379**	**1.283.395**	**1.083.984**	**84,5%**

(1) Incluye mostradores, utilización 400 Hz, servicio contraincendios, consignas y otros ingresos

Los ingresos por servicios aeroportuarios reflejan la mejora progresiva que ha experimentado el tráfico de pasajeros y la oferta de vuelos de las compañías aéreas a partir del mes de mayo.

En términos globales, los ingresos de las prestaciones públicas patrimoniales reflejan 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 -238,6 millones de euros. 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 38,6 millones de euros. En 2021, el efecto de los incentivos supuso un menor ingreso de 58,8 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 56,7 millones de euros, frente a 30,4 millones de euros en el mismo período de 2021.

Como consecuencia de la colaboración con las autoridades sanitarias y de las restantes medidas operativas de seguridad e higiene adoptadas por Aena en respuesta a las consecuencias de pandemia por COVID, Aena ha incurrido en gastos por importe de 60,4 millones de euros (113,6 millones de euros en 2021).

[2] Magnitudes no afectadas por el cambio de política contable

3.1.2 Actividad comercial

Ingresos por línea de actividad

Miles de euros	2022	2021[1]	Variación	% Variación
Tiendas Duty Free	332.928	-108.754	441.682	406,1%
Restauración	243.741	-8.910	252.651	2.835,6%
Rent a car	148.339	129.472	18.867	-14,6%
Aparcamientos	146.423	76.036	70.387	-92,6%
Tiendas	90.617	-37.795	128.412	-339,8%
Servicios VIP (2)	82.665	29.096	53.569	184,1%
Arrendamientos	34.557	28.740	5.817	20,2%
Publicidad	7.031	17.861	-10.830	-60,6%
Resto ingresos comerciales (3)	126.955	73.272	53.683	73,3%
Servicios Comerciales	**1.213.256**	**199.018**	**1.014.238**	**509,6%**

(1) Cifras reexpresadas.
(2) Incluye alquiler de salas VIP, paquetes VIP, resto de salas, fast-track y fast-lane.
(3) Incluye explotaciones comerciales (servicios bancarios, máquinas vending, telecomunicaciones, máquinas de plastificado de equipajes, etc), suministros comerciales, utilización de salas y filmaciones grabaciones.

Como consecuencia de la decisión de agenda emitida el pasado 20 de octubre por el Comité de Interpretaciones de las NIIF (CINIIF) Aena ha procedido a un cambio de la política contable aplicada inicialmente en la preparación de su información financiera bajo el Plan General Contable, reexpresando las cifras comparativas de 2021 incluidas en sus cuentas anuales del ejercicio 2022. (Ver nota 2.8 de las Cuentas anuales).

De acuerdo con la nueva política contable, Aena ha aplicado el criterio de deterioro de valor de las reducciones de las RMGA, ya sean éstas consecuencia de la DF7, de decisiones judiciales o de acuerdos alcanzados con los operadores comerciales y ha ajustado el importe de estos descuentos, en lugar de diferir linealmente su imputación a resultados durante la vida remanente de los contratos, conforme al anterior criterio contable.

Este cambio de criterio ha supuesto las siguientes correcciones:

- En la cifra reexpresada de ingresos comerciales del ejercicio 2021, el impacto de la aplicación de la nueva política contable ha supuesto una reducción de 584,2 millones de euros. Este importe corresponde a los descuentos de rentas que, conforme al anterior criterio contable, se imputaron a la cuenta de resultados con un criterio lineal como menores ingresos.
- El cambio de criterio contable introducido supone que 2022 recoge unos ingresos superiores en 308,7 millones de euros a los que se hubieran registrado siguiendo el criterio anterior.

La recuperación del tráfico, el incremento del gasto por pasajero y la apertura progresiva de locales que permanecieron cerrados durante la pandemia, han impulsado la actividad comercial en 2022 a niveles prepandemia.

A lo largo del año se ha observado una continua mejora en las ventas y consecuentemente en las rentas variables.

En las tiendas libres de impuestos destaca el aumento del gasto medio del pasajero británico que ha superado el nivel de 2019 así como el efecto que ha tenido la aplicación tras el Brexit del régimen fiscal libre de impuestos, el cual conlleva unos porcentajes de renta variable superiores.

En esta línea de actividad es reseñable el buen comportamiento de los aeropuertos 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 las actividades de restauración, alquiler de vehículos, servicios VIP y explotaciones comerciales, las ventas han superado las cifras de 2019.

En restauración, destacan los incrementos de ventas de Lanzarote (+12%), Palma de Mallorca (+11%), Málaga-Costa del Sol (+9%), Alicante-Elche Miguel Hernández (+9%) y Gran Canaria (+9%).

En la línea de alquiler de vehículos 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.

En servicios VIP la recuperación de los ingresos refleja la mejora del índice de penetración así como el aumento de los precios.

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.

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. Publicidad se ha visto afectada por una recuperación más lenta de la confianza de los anunciantes.

Tiendas Libres de Impuestos

El año ha finalizado con todas las tiendas libres de impuestos de la red de aeropuertos en España operativas.

La actividad ha continuado por la senda de la recuperación y las ventas de 2022 han alcanzado una recuperación del 93,9% respecto a 2019, impulsadas fundamentalmente por el aumento del gasto del pasajero británico. En este sentido es reseñable que, tras el Brexit, aplica el régimen fiscal libre de impuestos a las ventas al pasajero del Reino Unido, lo que conlleva porcentajes de renta variable superiores.

Por aeropuertos, destaca el buen comportamiento de esta actividad en los insulares (Baleares y Canarias), tanto a nivel de ventas como de renta variable. Entre los aeropuertos canarios, especialmente Tenerife Sur y Lanzarote, que tienen mayor cuota de pasajeros británicos. Por el contrario, los aeropuertos Adolfo Suárez Madrid-Barajas y Josep Tarradellas Barcelona-El Prat siguen afectados por la caída del pasajero asiático y ruso respectivamente, con un gasto medio más elevado.

El 22 de diciembre Aena publicó la licitación del mayor concurso de tiendas libres de impuestos del mundo por volumen de negocio. El volumen de negocio previsto es de 18.000 millones de euros e incluye 86 puntos de venta libres de impuestos, más un elevado número de locales adicionales dedicados a categorías adicionales que entre todos ellos, ocuparán una superficie de 66.000 m².

El concurso duplica el número de lotes (seis frente a los tres actuales) para potenciar la concurrencia y favorecer la competencia entre los operadores globales.

Además, se amplía la duración del contrato, que pasa de 7 a 12 años, con posibilidad de tres prórrogas anuales.

La estrategia del concurso pretende además maximizar el valor de esta línea de negocio al llegar a más clientes y potenciar las ventas globales; atraer al mayor número de operadores internacionales para optar a los distintos lotes (estableciendo reglas que eviten lotes desiertos en la adjudicación); diversificar el negocio (ampliando las categorías de productos y los servicios); adaptarse a los cambios de tendencia que se están produciendo tanto en la tipología de pasajeros como en el modelo; e incorporar y potenciar el desarrollo e implantación de las nuevas tecnologías y la digitalización.

Está previsto que el resultado del concurso se publique en julio de 2023, tras ser ratificado por el Consejo de Administración de Aena.

Tiendas

Al finalizar el año se encontraban abiertos aproximadamente el 80% de los locales.

La evolución de los ingresos de esta línea se ha visto impactada por la menor superficie operativa respecto a 2019 (-25%) siendo los más afectados los aeropuertos Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Josep Tarradellas Barcelona-El Prat y el Grupo Canarias (con mayor peso en ventas).

Durante 2022 se han seguido licitando expedientes para recuperar la oferta de tiendas. Así, desde noviembre de 2021 se han publicado 150 licitaciones que incluyen 219 locales y representan el 50% de las tiendas de los aeropuertos de la red. Las RMGA de adjudicación de estas licitaciones suponen en conjunto una recuperación del 105% de las de 2019 en 2023 y del 120% en 2024.

Las recientes adjudicaciones han incorporado a la oferta comercial de Aena nuevas marcas como Mr. Wonderful, Munich, Torrons Vicens, Jd Sport, Rituals, Kausi, Balbisiana, Uno de 50, Brownie, Lola Casademunt o The Body Shop.

Asimismo se han incluido nuevos conceptos de tiendas que incluyen una zona de restauración fría.

Restauración

Al finalizar el año se encontraban abiertos prácticamente la totalidad de los locales.

A medida que se relajaban las restricciones sanitarias en los locales comerciales por la mejora de los efectos de la sexta ola de la crisis sanitaria de COVID-19 en España, los operadores fueron reabriendo los locales para atender la demanda creciente de Semana Santa y de la temporada de verano.

De cara a mantener la oferta de restauración, durante 2022 se han seguido licitando expedientes. Así, desde noviembre de 2021 se han publicado 75 licitaciones que incluyen 128 locales y la instalación de máquinas vending de bebidas y alimentos. Las RMGA de adjudicación de estas licitaciones suponen en conjunto una recuperación respecto a las de 2019 del 105% en 2022, del 118% en 2023 y del 129% en 2024.

El 8 de septiembre Aena publicó la licitación del concurso para la renovación de la oferta de restauración del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas en contratos valorados en más de 1.500 millones de euros. Los nuevos espacios ocuparán una superficie total cercana a 20.000 m² distribuidos en 55 locales en las terminales T123, T4 y T4S, que empezarán a dar servicio a partir de mayo de 2023.

Alquiler de vehículos

Los ingresos de esta actividad han aumentando respecto a 2019 debido principalmente al incremento de los precios de los contratos así como al buen comportamiento de los pasajeros en los aeropuertos turísticos, principalmente en los aeropuertos canarios. Las ventas de esta actividad han superado a las de 2019.

En el mes de mayo, el Consejo de Administración de Aena aprobó la solicitud de prórroga de contrato realizada por los operadores de esta actividad por 2 años (hasta el 31/10/2024), en las mismas condiciones económicas del último año (2022). De las 172 licencias existentes, se han prorrogado 166, que representan el 99,6% de las rentas fijas. Además, en el mes de abril se adjudicó una nueva licencia para operar en el Aeropuerto de Vigo.

Con relación a los servicios de vehículos con conductor (VTC) este año se ha iniciado la actividad en los Aeropuertos Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Josep Tarradellas Barcelona-El Prat, Málaga-Costa del Sol y Bilbao. Estos contratos se han firmado con la empresa UBER.

Aparcamientos

Al finalizar el año se encontraban operativos los espacios de aparcamiento de los 31 aeropuertos de la red que cuentan con esta actividad.

Se ha producido un cambio de tendencia respecto a 2019 y los ingresos por operaciones con reserva han aumentado en casi todos los aeropuertos de la red. Por el contrario, los ingresos por operaciones sin reserva presentan una peor recuperación debido principalmente a la pérdida del pasajero de negocio. No obstante, a pesar del crecimiento de los ingresos por reserva, no han compensado el efecto de la baja cuota de recuperación del pasajero de negocio.

A finales de mes de noviembre, se ha incorporado en el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas el nuevo servicio de Valet Parking que incluye la recogida, aparcamiento y entrega del vehículo a pie de terminal. Aena desarrolla este nuevo servicio bajo la marca comercial Yay!

En cuanto al servicio de gestión de los aparcamientos (cerca de 130.000 plazas) es relevante señalar que desde el 1 de marzo está subcontratado a la UTE EAS formada por las empresas Estacionamientos y Servicios S.A.U. (Eysa), Ace Parking Management Inc. y Setex Aparqui S.A. El contrato tiene una duración de 3 años, con posibilidad de 2 prórrogas de un año cada una. El coste de la nueva adjudicación supone un incremento de 6,6 millones de euros (+34%) respecto al contrato anterior para una anualidad.

Servicios VIP

Al finalizar el año se encontraban operativas la práctica totalidad de las salas VIP y todos los servicios restablecidos.

Los ingresos han alcanzado una recuperación del 105% respecto a 2019.

La evolución de los usuarios de las salas VIP ha sido muy positiva. Se han recuperado en un 94% respecto a 2019 y la facturación se ha recuperado un 99% debido al incremento de los precios y a la mejora del índice de penetración.

El resto de servicios VIP (fast lane, fast track y el servicio premium) también han experimentado una importante recuperación respecto a 2019. Los ingresos de los servicios fast lane y fast track han aumentado un 67% respecto a 2019 y han alcanzado los 9,5 millones de euros.

Publicidad

La actividad publicitaria se ha recuperado ligeramente por debajo del tráfico de pasajeros en términos de ventas.

Los arrendatarios han llevado a cabo campañas atractivas a lo largo del año, como las que han utilizado pantallas icónicas en el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, y han utilizado nuevos soportes publicitarios. Por otra parte, la actividad se ha visto favorecida por la recuperación del tráfico en los aeropuertos turísticos en las temporadas de verano y de Navidad, periodos tradicionalmente activos en campañas estacionales, así como por la incorporación de campañas de larga duración y otras presentaciones publicitarias.

Resto ingresos comerciales

Este epígrafe incluye actividades comerciales diversas que se ofrecen en los aeropuertos de la red, como los servicios financieros, las máquinas de plastificado de equipajes, otras máquinas expendedoras y los servicios regulados (farmacias, estancos, loterías...).

Los servicios financieros representan el 58% del total de ingresos reflejados en este epígrafe y han recuperado un 106% respecto a los ingresos de 2019. Durante el ejercicio, se han licitado los expedientes de cambio de moneda de los aeropuertos de Málaga-Costa del Sol y Alicante-Elche Miguel Hernández.

Marketing y negocio digital

A lo largo de 2022 se han lanzado campañas de marketing y nuevas soluciones digitales dirigidas a impulsar los ingresos comerciales y a ofrecer una mejor experiencia de compra del cliente.

Las campañas de marketing se han centrado en los negocios gestionado por Aena, aparcamientos y servicios VIP, y en acciones conjuntas con los operadores comerciales en los aeropuertos o a través de los Marketplace.

En relación con los aparcamientos, se ha puesto especial foco en la comunicación y la promoción de las reservas online, precios, y servicios de valor adicionales. En particular, se ha lanzado un nuevo servicio Valet de aparcacoches en el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas que posteriormente se llevará a otros aeropuertos.

Las acciones en la línea de negocio de servicios VIP se han centrado en la imagen de marca, apertura y puesta en marcha de nuevos servicios, así como en facilitar la venta directa al pasajero a través de un nuevo portal digital y la App de Aena.

Con los operadores comerciales se han vuelto a realizar acciones para comunicar y señalizar la oferta comercial de los aeropuertos, las nuevas aperturas y las campañas de marketing estacionales.

Asimismo durante 2022 se han desplegado nuevas funcionalidades en la App y en entornos digitales de Aena, dirigidas a facilitar la comunicación directa con el pasajero y la compra online de los servicios propios y de terceros. En esta línea, se han consolidado los marketplaces Food to Fly y Shop to Fly con nuevos aeropuertos y marcas que facilitan la compran online antes de la llegada al aeropuerto.

Por último, cabe destacar que el programa de fidelización, Aena Club, ha superado el millón ochocientos mil miembros. Para mejorar la experiencia digital de nuestros clientes, se ha implantado un nuevo portal que permite acceder a los beneficios para sus miembros, control de las compras o dar de alta nuevos servicios.

3.2 Segmento de servicios inmobiliarios

Ingresos por línea de actividad

Miles de euros	2022	2021[1]	Variación	% Variación
Arrendamientos	17.141	14.736	2.405	16,3 %
Terrenos	27.536	19.653	7.883	40,1 %
Almacenes y hangares	6.546	7.464	-918	-12,3 %
Centros Logísticos de Carga	21.555	17.574	3.981	22,7 %
Explotaciones Inmobiliarias	13.645	8.918	4.727	53,0 %
Servicios inmobiliarios	**86.423**	**68.345**	**18.078**	**26,5 %**

(1) Cifras reexpresadas.

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 en 5 de los aeropuertos más importantes de la red.

Respecto a los ingresos del segmento inmobiliario, cabe destacar que 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.

El comportamiento de la actividad de carga aérea ha continuado siendo excelente. Los ingresos han crecido un 20% respecto al año 2019. El volumen de mercancías ha alcanzado 1.000.356 toneladas que supone un incremento interanual del 0,2 % y un 93,5 % de recuperación respecto al volumen de 2019.

En relación a esta actividad, son destacables: la adjudicación de una nueva parcela de 28.638 m² para la construcción de una nueva terminal de carga en el Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat, la finalización en el mes de noviembre de la construcción de una nueva terminal de carga de 3.711 m² en el aeropuerto de Zaragoza y los arrendamientos de naves en los aeropuertos Josep Tarradellas Barcelona-El Prat, Zaragoza y Alicante-Elche. Además, se ha licitado la formalización de un derecho de superficie de una parcela para la construcción de una nave en el Aeropuerto Tenerife Norte.

Respecto al proyecto de digitalización de la carga aérea, en el mes de junio se ha finalizado satisfactoriamente el desarrollo de las tres aplicaciones contempladas en el proyecto y ya están siendo utilizadas por los usuarios.

En el mes de julio se han iniciado los trabajos de un plan de actuaciones estratégicas de carga aérea.

Desarrollo logístico

A finales de 2021 Aena licitó la primera área de desarrollo logístico de la Airport City Adolfo Suárez Madrid-Barajas (Área 1). A lo largo del 2022 se han seguido las distintas fases del proceso según lo establecido en el pliego de licitación. Del resultado de dicha licitación saldrá una empresa adjudicataria con la que se conformará una sociedad conjunta, en la que Aena tendrá una participación del 35%.

La sociedad conjunta 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 la aportación del derecho de superficie. La aportación del inversor será dineraria, para financiar todos los costes del desarrollo del proyecto previstos en su oferta y el pago adicional a Aena corresponderá 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 de preparación y tramitación urbanística necesarios para la salida de la 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, a lo largo de 2022 se han concluido los trabajos del Máster Plan Inmobiliario del Aeropuerto Málaga-Costa del Sol y se han planificado para 2023 los trabajos técnicos necesarios que permitan su implantación y futura licitación. Respecto a los proyectos de los otros aeropuertos (Palma, Valencia y Sevilla) se han iniciado los trabajos del Aeropuerto de Valencia, y los siguientes aeropuertos se arrancarán de forma secuencial a lo largo de 2023.

4. Cuenta de resultados

Miles de euros	2022	2021[1]	Variación	% Variación
Ingresos ordinarios	3.667.058	1.550.758	2.116.300	136,5 %
Otros ingresos de explotación	56.754	60.977	-4.223	-6,9 %
Total ingresos	3.723.812	1.611.735	2.112.077	131,0 %
Aprovisionamientos	-161.723	-158.003	3.720	2,4 %
Gastos de personal	-446.573	-410.338	36.235	8,8 %
Otros gastos de explotación	-1.154.836	-794.965	359.871	45,3 %
Amortización del inmovilizado	-718.685	-715.550	3.135	0,4 %
Deterioros y resultado por enajenación de inmovilizado	-11.892	-13.036	1.144	8,8 %
Total gastos	-2.493.709	-2.091.892	401.817	19,2 %
Resultado de explotación	1.173.621	-592.271	1.765.892	298,2 %
Ingresos financieros	15.976	9.666	6.310	65,3 %
Gastos financieros	-88.588	-79.260	9.328	11,8 %
Diferencias de cambio	-6	-12	6	50,0 %
Deterioro y resultado de enajenaciones de instrumentos financieros	9.386	6.806	2.580	37,9 %
Resultado financiero	-63.232	-62.800	432	0,7 %
Resultado antes de impuestos	1.110.389	-655.071	1.765.460	269,5 %
Impuesto sobre beneficios	-245.528	196.938	-442.466	-224,7 %
Resultado del ejercicio procedente de operaciones continuadas	864.861	-458.133	1.322.994	288,8 %
Resultado del ejercicio	**864.861**	**-458.133**	**1.322.994**	**288,8 %**

(1) Cifras reexpresadas.

El efecto de la reexpresión que se describe en el apartado 3.1.2. Actividad comercial, en las cifras comparativas de la cuenta de resultados de Aena ha sido el siguiente:

	31/12/2021	Ajuste	31/12/2021 REEXPRESADO
(miles de euros)			
Importe neto de la cifra de negocios	**2.134.973**	**-584.215**	**1.550.758**
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN	**-8.056**	**-584.215**	**-592.271**
RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS	-70.856	-584.215	-655.071
Impuesto sobre beneficios	**50.884**	**146.054**	**196.938**
RESULTADO DEL EJERCICIO PROCEDENTE DE OPERACIONES CONTINUADAS	**-19.972**	**-438.161**	**-458.133**
RESULTADO DEL EJERCICIO	**-19.972**	**-438.161**	**-458.133**

Los ingresos totales reflejan un incremento de 2.112,1 millones de euros (+131,0 %), respecto a la cifra reexpresada a 31 de diciembre de 2021. La evolución de los distintos segmentos del negocio se detallan en el capítulo 3. Áreas de actividad.

Los gastos operativos (aprovisionamientos, gastos de personal y otros gastos de explotación) han ascendido a 1.763,1 millones de euros y han registrado un aumento interanual de 399,8 millones de euros (+29,3%). 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.

- Los gastos de personal han crecido 36,2 millones de euros (+8,8%) debido principalmente a la revisión salarial del 3,5% en 2022 y al aumento progresivo de la plantilla que se produjo a lo largo de 2021.

- Otros gastos de explotación han aumentado 359,9 millones de euros (+45,3%). Según se muestra en la tabla siguiente, la variación principal corresponde al gasto de energía eléctrica (+145,2 millones de euros) que ha alcanzado 266,7 millones de euros, frente a 121,5 millones de euros en 2021, impactado por la evolución al alza de los precios.

  Excluyendo el impacto de la energía eléctrica, el aumento interanual de otros gastos de explotación ha sido de 214,6 millones de euros (+31,9 %) y respecto a 2019 se han incrementado en 15,9 millones de euros (+1,8 %).

  Otros conceptos de gasto que han aumentado en 2022 son: mantenimientos (+30,4 millones de euros), seguridad (+55,5 millones de euros), tributos (+4,0 millones de euros), limpieza (+26,8 millones de euros), servicios a personas con movilidad reducida (+24,0 millones de euros), servicios profesionales (+5,3 millones de euros) y gastos por la gestión de salas VIP (+14,7 millones de euros).

		1T		Variación 2022/21		Variación 2022/19			2T		Variación 2022/21		Variación 2022/19	
M€	**2019**	**2021**	**2022**	**€**	**%**	**€**	**%**	**2019**	**2021**	**2022**	**€**	**%**	**€**	**%**
Aena	**328,6**	**274,3**	**368,6**	**94,3**	**34,4%**	**40,0**	**12,2%**	**202,8**	**139,9**	**245,8**	**105,9**	**75,7%**	**43,0**	**21,2%**
Tributos	147,1	151,0	154,2	3,2	2,1%	7,1	4,8%	0,5	0,3	0,6	**0,3**	100,0%	0,1	20,0%
Energía eléctrica	20,3	14,6	61,4	46,8	320,5%	41,1	202,5%	18,6	17,9	63,0	**45,1**	252,0%	44,4	238,7%
Mantenimientos	48,5	37,5	45,4	7,9	21,1%	-3,1	-6,4%	50,2	40,0	50,5	**10,5**	26,3%	0,3	0,6%
Seguridad	42,2	25,1	38,5	13,4	53,4%	-3,7	-8,8%	47,1	28,2	46,4	**18,2**	64,5%	-0,7	-1,5%
Limpieza y carros portaequipajes	15,4	9,3	14,5	5,2	55,9%	-0,9	-5,8%	18,7	10,6	18,1	**7,5**	70,8%	-0,6	-3,2%
Servicios PMR	10,7	4,5	10,3	5,8	128,9%	-0,4	-3,7%	16,6	6,5	16,4	**9,9**	152,3%	-0,2	-1,2%
Servicios profesionales	11,2	9,9	9,9	0,0	0,0%	-1,3	-11,6%	15,8	10,5	10,9	**0,4**	3,8%	-4,9	-31,0%
Salas VIP	5,4	1,1	4,7	3,6	327,3%	-0,7	-13,0%	6,1	1,5	6,8	**5,3**	353,3%	0,7	11,5%
Resto	27,8	21,4	29,8	8,4	39,3%	2,0	7,2%	29,2	24,3	33,2	8,9	36,6%	4,0	13,7%

		3T		Variación 2022/21		Variación 2022/19			4T		Variación 2022/21		Variación 2022/19	
M€	**2019**	**2021**	**2022**	**€**	**%**	**€**	**%**	**2019**	**2021**	**2022**	**€**	**%**	**€**	**%**
Aena	**211,8**	**182,0**	**287,0**	**105,0**	**57,7%**	**75,2**	**35,5%**	**214,5**	**127,0**	**253,4**	**126,4**	**99,5%**	**38,9**	**18,1%**
Tributos	0,7	0,8	0,6	-0,2	-25,0%	-0,1	-14,3%	0,4	1,7	0,2	**-1,5**	-88,2%	-0,2	-50,0%
Energía eléctrica	25,5	37,6	94,6	57,0	151,6%	69,1	271,0%	21,2	11,6	47,7	**36,1**	311,2%	26,5	125,0%
Mantenimientos	48,8	42,4	49,2	6,8	16,0%	0,4	0,8%	54,5	40,8	53,5	**12,7**	31,1%	-1,0	-1,8%
Seguridad	49,6	37,2	50,8	13,6	36,6%	1,2	2,4%	44,6	24,5	48,2	**23,7**	96,7%	3,6	8,1%
Limpieza y carros portaequipajes	23,2	15,5	24,3	8,8	56,8%	1,1	4,7%	18,4	10,1	19,8	**9,7**	96,0%	1,4	7,6%
Servicios PMR	18,0	10,9	17,6	6,7	61,5%	-0,4	-2,2%	15,8	4,7	11,4	**6,7**	142,6%	-4,4	-27,8%
Servicios profesionales	11,1	9,2	11,0	1,8	19,6%	-0,1	-0,9%	14,4	11,0	15,1	**4,1**	37,3%	0,7	4,9%
Salas VIP	6,8	4,1	7,6	3,5	85,4%	0,8	11,8%	6,3	1,5	7,0	**5,5**	366,7%	0,7	11,1%
Resto	28,0	24,2	31,2	7,0	28,9%	3,2	11,4%	38,9	21,0	50,5	29,5	140,5%	11,6	29,8%

M€	2019	2021	2022	Variación 2022/21		Variación 2022/19	
Aena	**957,8**	**795,0**	**1.154,8**	**359,9**	**45,3%**	**197,0**	**20,6%**
Tributos	148,7	151,6	155,6	4,0	2,6%	6,9	4,6%
Energía eléctrica	85,6	121,5	266,7	145,2	119,5%	181,1	211,6%
Mantenimientos	202,0	168,2	198,6	30,4	18,1%	-3,4	-1,7%
Seguridad	183,6	128,4	183,9	55,5	43,2%	0,3	0,2%
Limpieza y carros portaequipajes	75,7	49,9	76,7	26,8	53,7%	1,0	1,3%
Servicios PMR	61,1	31,7	55,7	24,0	75,7%	-5,4	-8,8%
Servicios profesionales	52,5	41,6	46,9	5,3	12,7%	-5,6	-10,7%
Salas VIP	24,7	11,4	26,1	14,7	128,9%	1,4	5,7%
Resto	123,9	90,6	144,8	54,2	59,8%	20,9	16,9%
Aena (excluyendo energía eléctrica)	**872,2**	**673,5**	**888,1**	**214,6**	**31,9%**	**15,9**	**1,8%**

En cuanto al Impuesto sobre las ganancias, se ha registrado un gasto por importe de 245,5 millones de euros como consecuencia principalmente del resultado del período, incrementado en un importe de 308,8 millones de euros por el cambio de criterio contable relativo a los descuentos comerciales aplicados a las RMGA, así como de la aplicación de deducciones por activación de inversiones en los aeropuertos canarios.

El ejercicio se ha cerrado con un beneficio neto de 864,9 millones de euros, lo que representa un incremento de 1.323,0 millones de euros respecto al resultado neto reexpresado al 31 de diciembre de 2021.

5. Inversiones

El importe total de la inversión pagada en 2022 (inmovilizado material, activos intangibles e inversiones inmobiliarias) ha ascendido a 555,8 millones de euros, lo que supone un decremento interanual de 97,7 millones de euros. En este importe se encuentran las inversiones destinadas a la mejora de las infraestructuras para adaptarlas a las medidas sanitarias de prevención del COVID-19, que han ascendido a 4,5 millones de euros.

El importe de inversión ejecutada por certificación en el período se ha situado en 527,8 millones de euros.

En lo que respecta a las actuaciones finalizadas durante el período, destacan:

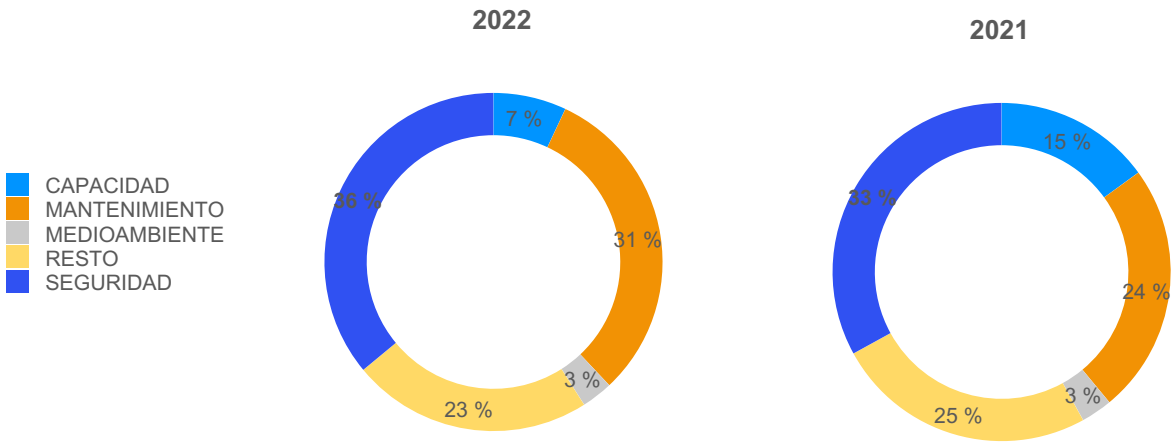
- Mejoras funcionales en el edificio de unión entre las terminales del Aeropuerto Tenerife Sur.
- Nueva Terminal de autobuses en la terminal T4 del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas.
- Construcción del nuevo edificio bloque técnico en el Aeropuerto de Bilbao.
- Actuaciones en el sistema eléctrico del Aeropuerto de Palma de Mallorca.
- Sustitución de equipos de climatización en el Aeropuerto de Palma de Mallorca.
- Regeneración del pavimento en la pista de vuelo del Aeropuerto Girona-Costa Brava.
- Mejoras en el edificio terminal del Aeropuerto de Sevilla de acuerdo al diseño funcional.

Respecto a las inversiones en ejecución, cuya duración se extenderá a los próximos meses, cabe citar:

- Remodelación del edificio procesador y el módulo A en el área terminal del Aeropuerto de Palma de Mallorca.
- Construcción de una plataforma de estacionamiento de aeronaves en remoto en la Terminal T4S del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas.
- Nueva central eléctrica en el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas.
- Ampliación de los aparcamientos P1 y para vehículos de alquiler en el Aeropuerto de Ibiza y la construcción del parking exprés de salidas.
- Adaptación de los sistemas de inspección de equipajes en bodega a los nuevos sistemas de detección de explosivos estándar 3 en los Aeropuertos Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Josep Tarradellas Barcelona-El Prat y Málaga-Costa del Sol, entre otros.

Es destacable señalar que ha finalizado la planta solar fotovoltaica para autoconsumo en el Aeropuerto César Manrique Lanzarote. En el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas están en ejecución los trabajos de la planta solar fotovoltaica de 7,5 MW para autoconsumo y en el Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat el Plan de implantación de puntos de recarga.

Por ámbitos de actuación, la distribución de la inversión pagada en el año 2022, así como su comparativa con el mismo período del año anterior es la siguiente:



6. Balance

6.1 Activo neto y estructura de capital

Miles de euros	2022	2021[1]	Variación	% Variación
Activo				
Activo no corriente	13.118.592	13.404.391	-285.799	-2,1 %
Activo corriente	2.085.757	1.982.812	102.945	5,2 %
Total activo	15.204.349	15.387.203	-182.854	-1,2 %
Patrimonio neto y pasivo				
Patrimonio neto	7.112.689	6.141.167	971.522	15,8 %
Pasivo no corriente	6.759.139	7.350.183	-591.044	-8,0 %
Pasivo corriente	1.332.521	1.895.853	-563.332	-29,7 %
Total patrimonio neto y pasivo	**15.204.349**	**15.387.203**	**-182.854**	**-1,2 %**

(1) Cifras reexpresadas.

El efecto de la reexpresión que se describe en el apartado 3.1.2 Actividad comercial, en las cifras comparativas del balance de Aena ha sido el siguiente:

(miles de euros)	31/12/2021	Ajuste	31/12/2021 REEXPRESADO
ACTIVO NO CORRIENTE			
Activos por impuesto diferido	150.169	158.103	308.272
Periodificaciones a largo plazo	314.553	-314.553	-
TOTAL ACTIVO NO CORRIENTE	**13.560.841**	**-156.450**	**13.404.391**
ACTIVO CORRIENTE			
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	587.881	-2.942	584.939
Clientes por ventas y prestaciones de servicios	544.489	-2.942	541.547
Periodificaciones a corto plazo	320.496	-314.916	5.580
TOTAL ACTIVO CORRIENTE	**2.300.670**	**-317.858**	**1.982.812**
TOTAL ACTIVO	**15.861.511**	**-474.308**	**15.387.203**
(miles de euros)			
PATRIMONIO NETO Y PASIVO	**44.561**	**Ajuste**	**31/12/2021 REEXPRESADO**
PATRIMONIO NETO			
Fondos propios	6.351.608	-474.308	5.877.300
Resultados negativos de ejercicios anteriores	-5.290	-36.147	-41.437
Resultado del ejercicio	-19.972	-438.161	-458.133
TOTAL PATRIMONIO NETO	**6.615.475**	**-474.308**	**6.141.167**
TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	**15.861.511**	**-474.308**	**15.387.203**

El Activo no corriente se ha reducido en 285,8 millones de euros. Esta variación viene explicada en su mayor parte por la disminución del Inmovilizado material en 258,9 millones de euro debido a que la amortización es superior a la inversión certificada en el período y a la variación negativa del inmovilizado en curso. También ha resultado una disminución de los saldos al cierre de los Activos por impuestos diferidos en 121,4 millones de euros debido a la utilización de los créditos fiscales generados en los ejercicios 2020 y 2021 por bases imponibles negativas y deducciones y a la variación de la valoración de los derivados de cobertura de tipos de interés al cierre del ejercicio para los que se ha pasado a registrar un pasivo por impuesto diferido.

El Activo corriente ha aumentado 102,9 millones de euros debido al aumento en 34,3 millones de euros de las Inversiones financieras a corto plazo derivado de la valoración de los derivados de cobertura al cierre por importe de 31,5 millones de euros que ha resultado favorable a la Sociedad y al incremento en 52,3 millones de euros del Efectivo y otros activos líquidos equivalentes. El saldo de clientes y otras cuentas a cobrar se ha incrementado en 16 millones de euros.

El Patrimonio neto se ha incrementado en 971,5 millones de euros debido principalmente a los beneficios generados en el ejercicio 2022 por importe de 864,8 millones de euros y a los ajustes por cambio de valor registrados contra patrimonio neto como consecuencia de la valoración al cierre de los derivados de cobertura que ha supuesto un aumento de las reservas por importe de 128,7 millones de euros.

La bajada del "Pasivo no corriente" en 591,0 millones de euros se debe esencialmente a la reducción en 513,9 millones de euros de las Deudas con empresas del grupo y asociadas a largo plazo por la reclasificación a corto plazo de 514,4 millones de euros de la deuda con la Sociedad matriz, Enaire.

El Pasivo corriente ha decrecido en 563,3 millones de euros como consecuencia de la reducción en 637,2 milones de euros de las Deudas a corto plazo de las deudas con entidades de crédito.

El fondo de maniobra, calculado como la diferencia entre los activos y los pasivos corrientes, normalmente negativo en la Compañía por su operativa y su estructura de financiación, se ha situado en 753,2 millones de euros al cierre del período (404,8 millones de euros al 31 de diciembre de 2021) como consecuencia de las variaciones en el Activo y Pasivo corrientes comentadas anteriormente.

6.2 Evolución de la deuda financiera neta

La deuda financiera neta contable de Aena se sitúa a 31 de diciembre de 2022 en 5.791,2 millones de euros.

La ratio de deuda financiera neta contable a EBITDA de Aena es la siguiente:

Miles de euros	2022	2021[1]	2021
Deuda financiera bruta contable	7.226.566	8.314.636	8.314.636
Efectivo y equivalentes de efectivo	1.435.404	1.383.069	1.383.069
Deuda financiera neta contable	5.791.162	6.931.567	6.931.567
Deuda financiera neta contable / EBITDA	**3,05x**	**48,87x**	**9,96x**

(1) Cifras reexpresadas

Aena tiene firmados préstamos por un importe total pendiente a 31 de diciembre de 2022 de 4.680,9 millones de euros que incluyen la obligación de cumplir con las siguientes ratios financieras:

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

Estas ratios se revisan cada año en junio y diciembre teniendo en cuenta los datos de EBITDA y gastos financieros de los últimos 12 meses y la deuda financiera neta a cierre del periodo. A 31 de diciembre de 2022, las ratios financieras exigidas en los préstamos mencionados se cumplieron.

Aena ha amortizado durante 2022 deuda a largo plazo por importe de 1.265,8 millones de euros, de los que 615,8 millones corresponden al calendario de pagos establecido según contrato. Los restantes 650 millones de euros corresponden a refinanciaciones destinadas a reducir el coste financiero.

En 2022 Aena ha dispuesto de una ampliación de un préstamo por importe de 20 millones de euros, otro por importe de 150 millones de euros, destinado a la cancelación de préstamos por igual cuantía con objeto de reducir el coste financiero, y un último préstamo por importe de 14,4 millones de euros.

A 31 de diciembre de 2022 el saldo de caja ha ascendido a 1.435,4 millones de euros (1.383,1 millones de euros a 31 de diciembre de 2021).

Adicionalmente, la Sociedad dispone de 654,5 millones de euros de financiación disponible (no dispuesta) correspondientes a préstamos (468,9 millones de euros a 31 de diciembre de 2021) y con 1.450,0 millones de euros disponibles en líneas de crédito sindicadas sostenibles (ESG-linked RCF) (800,0 millones de euros a 31 de diciembre de 2021).

Esta disponibilidad de caja y facilidades crediticias de Aena asciende a 31 de diciembre de 2022 a un total de 3.539,9 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 al final del año se encuentran disponibles (900 millones de euros a 31 de diciembre de 2021).

El tipo de interés medio de la deuda de Aena se ha situado en el año 2022 en un 1,04% (0,98% en 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".

6.3 Período medio de pago

La información sobre el periodo medio de pago de Aena es la siguiente:

Días	2022
Período medio de pago a proveedores	34
Ratio de operaciones pagadas	35
Ratio de las operaciones pendientes de pago	**17**

Estos parámetros han sido calculados de acuerdo a lo establecido en el Art. 5 de la Resolución de 29 de enero de 2016 del Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas sobre la información a incorporar en la memoria de las cuentas anuales en relación con el periodo medio de pago a proveedores en operaciones comerciales, de la siguiente forma:

- Periodo medio de pago a proveedores = (Ratio operaciones pagadas * importe total pagos realizados + Ratio operaciones pendientes de pago* importe total pagos pendientes) / (Importe total de pagos realizados + importe total pagos pendientes).
- Ratio de las operaciones pagadas = Σ (número de días de pago * importe de la operación pagada) / Importe total de pagos realizados. Se entiende por número de días de pago, los días naturales que hayan transcurrido desde la fecha en que se inicie el cómputo del plazo hasta el pago material de la operación.
- Ratio de las operaciones pendientes de pago = Σ (número de días pendientes de pago * importe de la operación pendiente de pago) / Importe total de pagos pendientes. Se entiende por número de días pendientes de pago, los días naturales que hayan transcurrido desde la fecha en que se inicie el cómputo del plazo hasta el último día del periodo al que se refieran las cuentas anuales.
- Para el cálculo tanto del número de días de pago como del número de días pendientes de pago, la Sociedad computa el plazo desde la fecha de prestación de los servicios. No obstante, a falta de información fiable sobre el momento en que se produce esta circunstancia, se toma la fecha de recepción de la factura.

Este saldo hace referencia a los proveedores que por su naturaleza son suministradores de bienes y servicios, de modo que incluye los datos relativos a las partidas “Acreedores comerciales” del estado de situación financiera.

Miles de euros	2022
Total de pagos realizados	1.260.580
Total de pagos pendientes	**127.324**

En el ejercicio 2022, los plazos medios de pago se adaptan a los plazos que marca la Ley 15/2010. Los casos en que, excepcionalmente, se ha producido un pago fuera del plazo máximo legal responden, principalmente, a causas ajenas a la Sociedad: facturas no recibidas a tiempo, certificados caducados de la AEAT y falta de certificados justificativos de las cuentas bancarias de los proveedores, entre otras.

El cálculo del período medio de pago se realiza sobre las facturas recibidas y conformadas pendientes de pago.

7. Flujo de caja

Miles de euros	2022	2021[1]	Variación	% Variación
FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE EXPLOTACIÓN (I)	1.696.252	252.170	1.444.082	572,7 %
FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE INVERSIÓN (II)	-555.671	-649.362	93.691	-14,4 %
FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE FINANCIACIÓN (III)	-1.088.246	638.996	-1.727.242	-270,3 %
EFECTIVO Y OTROS ACTIVOS LÍQUIDOS EQUIVALENTES AL COMIENZO DEL PERIODO	1.383.069	1.141.265	241.804	21,2 %
EFECTIVO Y OTROS ACTIVOS LÍQUIDOS EQUIVALENTES AL FINAL DEL PERIODO	**1.435.404**	**1.383.069**	**52.335**	**3,8 %**

(1) Cifras reexpresadas

El efecto de la reexpresión que se describe en el apartado 3.1.2 Actividad comercial, en las cifras comparativas del estado de flujo de caja de Aena, ha sido el siguiente:

	2021	Ajuste	2021 REEXPRESADO
FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE EXPLOTACIÓN (I)	**252.170**	**0**	**252.170**
Resultado del ejercicio antes de impuestos	**-70.856**	**-584.215**	**-655.071**
Ajustes del resultado	**853.073**	**590.271**	**1.443.344**
Linealización de incentivos comerciales	109.466	-109.466	0
Descuentos comerciales formalizados en el ejercicio	0	699.737	699.737

Cambios en el capital corriente	**-466.911**	**-6.056**	**-472.967**
Deudores y otras cuentas a cobrar	-469.038	-6.056	-475.094

Durante 2022, el efectivo de Aena ha aumentado en 52,3 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 del año 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. Los flujos de inversión también han resultado negativos como consecuencia 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 1.696,3 millones de euros, reflejando la recuperación del tráfico y de la actividad comercial en los aeropuertos que se ha producido en el ejercicio y que parece corroborar que se han superado los efectos negativos consecuencia de la pandemia.

Los flujos de explotación se generan fundamentalmente como consecuencia del resultado del ejercicio. Dentro de los ajustes al resultado y como consecuencia del cambio de criterio de registro contable de los descuentos a las rentas de los arrendamientos comerciales que se ha producido en el ejercicio 2022, para el cálculo de los flujos de explotación se ha procedido a ajustar el efecto de la pérdida registrada como consecuencia de adendas contractuales formalizadas en el ejercicio correspondientes a rentas devengadas y que se encontraban pendientes de cobro (2022: 17,4 millones de euros; 2021: 699,7 millones de euros).

El capital circulante ha aumentado 44,5 millones de euros como resultado principalmente de las variaciones positivas en “Acreedores y otras cuentas a cobrar” por importe de 83,2 millones de euros consecuencia del aumento de los saldos pendientes de pago a acreedores por prestación de servicios por importe de 31,7 millones de euros, un aumento de los anticipos recibidos de clientes por importe de 16,5 millones de euros y de las provisiones a corto plazo que han aumentado en 19,3 millones de euros como consecuencia de los incentivos al tráfico previstos para los próximos meses, todo ello consecuente con la recuperación de la actividad de la Sociedad.

En cuanto a la variación del saldo de los clientes, ésta ha producido un efecto neto negativo en la variación del circulante por importe de 37,9 millones de euros consecuencia principalmente del aumento de los saldos pendientes de cobro al cierre del ejercicio derivado del mayor volumen de negocio habido en el periodo.

Durante el ejercicio 2022, la Sociedad ha retornado a los resultados positivos y, en consecuencia, ha efectuado los correspondientes pagos a cuenta del impuesto de sociedades lo que ha supuesto un menor flujo de explotación por importe de 165 millones de euros.

Efectivo neto utilizado en actividades de inversión

En las actividades de inversión, el flujo de efectivo ha sido negativo en 555,7 millones de euros, reflejando principalmente los pagos por inversión en las infraestructuras aeroportuarias propiedad de la Sociedad, que han ascendido a 555,8 millones de euros según se explica en el apartado 5 (Inversiones).

Efectivo neto generado/(utilizado) en actividades de financiación

Las actividades de financiación han generado un flujo menor al del año anterior por importe de -1.727,2 millones de euros debido principalmente a la amortización de deuda con entidades de crédito por 730 millones de euros y a la amortización del principal de la deuda de Aena con ENAIRE (como entidad co-prestataria con diversas entidades financieras) de acuerdo al calendario de amortización establecido, por importe de 535,8 millones de euros.

8. Riesgos operativos y financieros

Los principales riesgos a los que está expuesta Aena en su actividad operativa y financiera están descritos en la nota 5. Gestión de los riesgos operativos y financieros de las Cuentas Anuales de Aena del ejercicio 2022.

En el ámbito de los riesgos operativos, se explican los riesgos derivados del entorno macroeconómico, de la invasión de Ucrania por parte de Rusia, de la pandemia de COVID-19, los riesgos regulatorios y de explotación.

Respecto al entorno macroeconómico, la recuperación del tráfico de los aeropuertos gestionados por Aena puede verse afectada como consecuencia de una combinación de los efectos persistentes relacionados con la pandemia, el aumento de las tasas de interés, los riesgos geopolíticos y las incertidumbres sobre los desarrollos futuros.

La invasión de Ucrania por parte de Rusia está teniendo en España menor repercusión que en el conjunto de Europa debido a diversos factores, como su situación geográfica, o la menor dependencia de las exportaciones de Rusia. Hasta la fecha de formulación de las Cuentas

Anuales de Aena, el impacto más relevante derivado de la actual crisis macroeconómica y geopolítica es el elevado aumento del coste de la energía eléctrica.

Las circunstancias derivadas de la COVID-19 afectaron drásticamente a la actividad de Aena durante los años 2020 y 2021 debido al establecimiento de restricciones a la movilidad, las cuales se fueron modulando en función de su evolución. En este contexto, el sector aéreo y, en concreto, los aeropuertos gestionados por Aena sufrieron una reducción de las operaciones y del tráfico de pasajeros desde el inicio de la pandemia sin precedentes históricos que parece superada en 2022, cuando se han alcanzado niveles de tráfico muy cercanos a los niveles previos a la pandemia.

Dentro del ámbito operativo también se recogen los riesgos regulatorios asociados al sector regulado en el que opera Aena en el que cambios o desarrollos futuros en la normativa aplicable pueden tener impactos negativos en los ingresos, resultados operativos y posición financiera.

Asimismo, se identifican los distintos factores de riesgos de explotación que pueden afectar a la actividad de Aena al estar directamente relacionada con los niveles de tráfico de pasajeros y de operaciones aéreas en sus aeropuertos.

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

Los objetivos de Aena a la hora de gestionar capital son salvaguardar la capacidad del mismo para continuar como un negocio en marcha y así poder proporcionar rendimiento al accionista y mantener una estructura de capital óptima para reducir el coste de capital.

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

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

Al elaborar las previsiones de tráfico tenidas en cuenta en la realización de los tests de deterioro, Aena ha analizado los principales riesgos, incertidumbres y factores que afectan al tráfico aéreo, destacando el posible impacto de medidas medioambientales.

En los modelos planteados para elaborar las proyecciones de tráfico aéreo, se ha contemplado el riesgo y posible impacto de algunas medidas, que ya se han implantado en otros países europeos, o establecidas en la iniciativa de la UE “Fit for 55”.

El impacto que podrían tener estas medidas en el tráfico aéreo dependerá de las condiciones en las que se vayan aplicando, si bien a día de hoy aún no hay concreción suficiente sobre el alcance y plazos de implantación de las mismas.

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

La información anteriormente referida, que se detalla en la nota 5. Gestión de los riesgos operativos y financieros de las cuentas anuales de Aena del ejercicio 2022, se completa con la información del Bloque B del informe de gestión consolidado. El apartado 3 (Los riesgos y su gestión) del capítulo introductorio (2022 un año esperanzador) recoge el mapa de riesgos de la actividad del Grupo y el sistema de gestión, el cual está basado en el marco integrado de Gestión de Riesgos Corporativos COSO III (Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission).

El sistema de riesgos incluye el análisis y la monitorización periódica del mapa de riesgos que se incluye en el apartado 3.2 Riesgos en 2022 del capítulo indicado anteriormente. Tal y como señala, en concreto, a principios del 2022 se llevó a cabo una revisión del Mapa de Riesgos

de Aena para incorporar el impacto de los riesgos derivados de la guerra de Ucrania y nuevas medidas mitigadoras asociadas (identificado como riesgo emergente).

Asimismo, es destacable que tal y como se indica en el apartado 2.2.3. Riesgos y oportunidades relacionados con el cambio climáticos (capítulo 2) del Bloque B del Informe de gestión consolidado, el mapa de riesgos de la Compañía incluye expresamente los asociados al cambio climático, e incorpora los correspondientes mecanismos de gestión, supervisión y control, que a su vez incluyen indicadores y medidas ligadas al cumplimiento del Plan de Acción Climática.

Para el análisis de riesgos y oportunidades, Aena sigue las recomendaciones del Task Force on Climate-Related Financial Disclosures (TCFD), considerando diferentes escenarios climáticos para los riesgos físicos y los riesgos de transición según se indican en dicho apartado.

9. Principales litigios

Respecto a los principales litigios a 31 de diciembre de 2022, cabe señalar en primer lugar la demanda interpuesta por CEMUSA, Corporación Europea de Mobiliario Urbano, S.A. (participado al 100% por JCDecaux Europe Holding) en la cual se reclama con base en la cláusua "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 CEMUSA ha interpuesto 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, las autoridades sanitarias han venido adoptando medidas temporales de carácter extraordinario para prevenir y contener el virus y mitigar el impacto sanitario, social y económico del mismo en todo el territorio español. Entre ellas, limitaciones temporales a la libre circulación y medidas de contención en el ámbito educativo, laboral, comercial, recreativo, o en lugares de culto.

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

Desde la fecha de inicio de la controversia judicial hasta el cierre del ejercicio, han sido notificadas 82 demandas y se han dictado 26 sentencias: 22 estimatorias parciales de las pretensiones de los demandantes, 2 estimatorias total y 2 desestimatorias.

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

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

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

A consecuencia de lo expuesto y respecto a los litigios en 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 31 de diciembre 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 se puede volver 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 26 sentencias a las que anteriormente se hizo referencia, 22 de ellas se han dictado tras la entrada en vigor de la DF7 y 20 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%.

Además, 9 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 cuatro recursos. Aena ha interpuesto recurso de casación ante el Tribunal Supremo en tres de ellos. La sentencia de 19 de marzo de 2022 de la Audiencia Provincial de 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, es firme.

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. A la fecha de formulación de las cuentas anuales de Aena del ejercicio 2022, la Compañía estima que las sentencias estimatorias de las pretensiones de los arrendatarios podrían llegar a suponer como máximo entre 30 o 40 millones de euros.

10. Evolución bursátil

La cotización de la acción ha fluctuado en el período entre un mínimo de 103,15 euros y un máximo de 154,65 euros. Ha cerrado el período en 117,30 euros, lo que implica una caída del precio de la acción del 15,5% desde el 31 de diciembre de 2021. En el mismo período, el IBEX35 ha acumulado una revalorización del 5,6%.

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

31/12/2022	AENA.MC
Volumen Total operado (Nº de acciones)	42.898.121
Volumen medio diario operado del período (Nº de acciones)	166.919
Capitalización €	17.595.000.000
Precio de cierre €	117,30
Nº de acciones	150.000.000
Free Float (%)	49 %
Free Float (acciones)	**73.500.000**

En relación con la adquisición y enajenación de acciones propias, a 31 de diciembre de 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.

11. Estado de información no financiera

El Estado de información no financiera, de conformidad con lo establecido en la Directiva 2014/95/UE del Parlamento Europeo y del Consejo y en la ley 11/2018, por la que se modifica el Código de Comercio, el texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital aprobado por el Real Decreto Legislativo 1/2010, de 2 de julio, y la Ley 22/2015, de 20 de julio, de Auditoría de Cuentas, en materia de información no financiera y diversidad, se encuentra contenido en el Informe de Gestión Consolidado 2022. Dicho informe se encuentra disponible en la página web de Aena (www.aena.es).

12. Hechos posteriores al cierre

Desde el 31 de diciembre y hasta la fecha de formulación de las Cuentas Anuales, se han producido los siguientes hechos relevantes:

- Con fecha 27 de febrero el Consejo de Administración de Aena ha aprobado la adjudicación del concurso para la renovación de la oferta de restauración del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas.

  Los resultados del concurso muestran un incremento del 32% en 2023 en la RMGA de adjudicación sobre la RMGA del año 2019 de los contratos anteriores. Asimismo, el porcentaje de renta variable medio ha aumentado respecto al porcentaje en 2019 desde el 31,2% al 32,2% en 2023.

  La nueva oferta ocupará cerca de 20.000 m².

- Se ha aprobado la aplicación de un nuevo programa de incentivos para las próximas temporadas de verano en invierno para la recuperación del tráfico de pasajeros.

- Conforme al pliego de la Licitación, BOAB debe constituirse con un capital social mínimo de 1.639.249.656 R$, y una vez que se suscriba el contrato de concesión BOAB deberá realizar el pago de la oferta económica a ANAC por importe 2.450 millones de BRL, ajustado al IPCA (Nota 11.2.2.c). Para poder hacer frente a estos pagos se han firmado las siguientes operaciones de financiación Intragrupo:

  - -El 28 de noviembre de 2022, se firmó un Préstamo Intragrupo entre AENA y ADI, por importe de 307.515.981,28 euros, dicho préstamo fue desembolsado el día 26 de enero de 2023.
  - -El 20 de enero de 2023, se firmó un Préstamo Intragrupo entre AENA y ADI, por importe de 458.742.061,11 euros, dicho préstamo fue desembolsado el día 3 de febrero de 2023.
  - -El 20 de enero de 2023, se firmó un Préstamo Intragrupo entre ADI y BOAB, por importe de 2.450.000.000 BRL, dicho préstamo fue desembolsado el día 6 de febrero de 2023.

- Con fecha 24 de febrero de 2023, la Sociedad ha recibido una notificación de la CNMC en la que le informa de la presentación por parte de Ryanair de un recurso contencioso-administrativo ante la Audiencia Nacional contra la resolución de la CNMC de 15 de diciembre de 2022 en la que este organismo resolvía sobre el conflicto planteado por la propia Ryanair, ALA e IATA contra la propuesta de actualización de las tarifas aeroportuarias para 2023.

  En el momento de formular las cuentas anuales la Sociedad desconoce el contenido del recurso. No obstante, dado que el mismo esta referido a las tarifas aeroportuarias aprobadas por la CNMC para 2023, los Administradores estiman que, en ningún caso, afectaría a las cuentas anuales del ejercicio 2022.

13. Medidas alternativas de rendimiento (MAR)

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

Las medidas de rendimiento incluidas en este apartado calificadas como MAR y medidas no-NIIF-UE se han calculado utilizando la información financiera de Aena, 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 de Aena. La Sociedad considera que estas MAR y medidas no-NIIF-UE son de utilidad para la Dirección y los inversores puesto que facilitan la comparación del rendimiento operativo y de la situación financiera entre periodos. Aunque se considera que estas MAR y medidas no-NIIF-UE permiten una mejor valoración de la evolución de los negocios de Aena, esta información debe considerarse sólo como información adicional, y en ningún caso sustituye a la información financiera presentada en las Cuentas Anuales de Aena Además, la forma en que 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 de la situación financiera

Deuda Financiera Neta

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

Se calcula como el total de la "Deuda Financiera" (Deuda financiera no corriente+Deuda Financiera corriente) que figura en el Estado de situación financiera de Aena 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".

EBITDA

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

Ratio Deuda Financiera Neta / EBITDA

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

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

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

Medidas alternativas de rendimiento (Miles de euros)	31 de diciembre de 2022	31 de diciembre de 2021[1]	31 de diciembre de 2020[1]
DEUDA NETA	5.791.162	6.931.567	6.540.411
Deuda financiera no corriente	6.577.780	7.076.122	6.986.468
Deuda financiera corriente	648.786	1.238.514	695.208
Efectivo y equivalentes al efectivo	-1.435.404	-1.383.069	-1.141.265
EBITDA últimos 12 meses	1.896.927	141.843	761.130
Resultado de explotación	1.174.421	-577.283	36.189
Amortizaciones	722.506	719.126	724.941
Ratio Deuda Financiera Neta/EBITDA	**3,1x**	**48,9x**	**8,6x**

(1) Cifras reexpresadas.

ANEXO I: Comunicaciones remitidas a la Comisión Nacional del Mercado de Valores

REGISTRO	FECHA	TIPO DE COMUNICACIÓN		DESCRIPCIÓN
13739	26/1/2022	OIR	Sobre negocio y situación financiera	Resolución de la Dirección General de Aviación Civil
14076	16/2/2022	OIR	Otra información relevante	Aena S.M.E, S.A. anuncia la celebración de la presentación de resultados correspondiente al año 2021
14119	18/2/2022	OIR	Otra información relevante	Resolución de supervisión de la CNMC de las tarifas de Aena
14187	22/2/2022	OIR	Convocatoria de Junta o Asamblea	La Sociedad comunica la aprobación de la convocatoria de la Junta General de Accionistas 2022
14210	23/2/2022	OIR	Informes financieros semestrales y de auditoría / revisiones limitadas	La Sociedad remite información financiera del segundo semestre de 2021
14212	23/2/2022	OIR	Sobre negocio y situación financiera	Presentación de resultados 2021
14213	23/2/2022	OIR	Informes financieros anuales y de auditoría	La Sociedad remite el Informe Financiero Anual del ejercicio 2021
14214	23/2/2022	OIR	Sobre negocio y situación financiera	Nota de prensa sobre resultados 2021
14217	23/2/2022	OIR	Informe anual de gobierno corporativo	La Sociedad remite el Informe Anual de Gobierno Corporativo del ejercicio 2021
14218	23/2/2022	OIR	Informe anual de remuneraciones de los consejeros	La Sociedad remite el Informe Anual sobre remuneraciones de los consejeros del Ejercicio 2021
14219	23/2/2022	OIR	Convocatoria de Junta o Asamblea	La Sociedad comunica la convocatoria de la Junta General de Accionistas 2022
14222	23/2/2022	OIR	Sobre Gobierno corporativo	Cambios en la composición del Consejo
15308	31/3/2022	OIR	Convocatoria de Junta o Asamblea	La Sociedad comunica la aprobación de Acuerdos de la Junta General de Accionistas 2022
15309	31/3/2022	OIR	Sobre Gobierno corporativo	La Sociedad comunica las ratificaciones, reelección y nombramiento de Consejeros en la Junta General de Accionistas
15311	31/3/2022	OIR	Sobre Gobierno corporativo	La Sociedad comunica el nombramiento de Presidente del Consejo de Administración y Consejero Delegado
15313	31/3/2022	OIR	Sobre Gobierno corporativo	La Sociedad comunica nombramientos en el Consejo de Administración y sus comisiones
15653	19/4/2022	OIR	Reglamentos del Consejo	La Sociedad remite el reglamento del Consejo de Administración
15662	20/4/2022	OIR	Otra información relevante	Aena S.M.E, S.A. anuncia la celebración de la presentación de resultados correspondiente al primer trimestre de 2022
15777	26/4/2022	OIR	Sobre Gobierno corporativo	Nombramiento de Secretario del Consejo
15785	27/4/2022	OIR	Sobre negocio y situación financiera	Presentación de Resultados e Informe de Gestión 1T 2022
15786	27/4/2022	OIR	Sobre negocio y situación financiera	La Sociedad remite nota de prensa sobre los resultados del primer trimestre de 2022.
16297	13/5/2022	OIR	Reglamentos de la Junta	La Sociedad remite el Reglamento de la junta general de accionistas
1478	10/6/2022	IP	Sobre planes estratégicos y previsiones	La Sociedad comunica la revisión al alza de las previsiones de tráfico de pasajeros para el año 2022
17091	28/6/2022	OIR	Comunicación de operaciones vinculadas	Comunicación de Operaciones vinculadas aprobadas por el Consejo de Administración
1527	7/7/2022	IP	Sobre calificaciones crediticias	confirmado la calificación a largo plazo de emisor (Long Term Issuer Default Rating) “A3” de AENA S.M.E., S.A. y ha cambiado la perspectiva
1529	8/7/2022	IP	Sobre calificaciones crediticias	emisor (Long Term Issuer Default Rating) de AENA S.M.E., S.A. “A-” y ha revisado la perspectiva a estable desde negativa. Asimismo, ha
17445	20/7/2022	OIR	Otra información relevante	Aena S.M.E, S.A. anuncia la celebración de la presentación de resultados correspondiente al primer semestre de 2022

17560	27/7/2022	OIR	semestrales y de auditoría / revisiones	La Sociedad remite información financiera del primer semestre de 2022
17561	27/7/2022	OIR	Sobre negocio y situación financiera	La Sociedad remite la presentación de resultados del primer semestre de 2022
17562	27/7/2022	OIR	Sobre negocio y situación financiera	La Sociedad remite nota de prensa sobre los resultados del primer semestre de 2022
1576	18/8/2022	IP	Sobre operaciones corporativas: fusiones, adquisiciones y otros	La Sociedad comunica que ha resultado adjudicataria en la licitación para la concesión de once aeropuertos de Brasil
18493	30/9/2022	OIR	Sobre negocio y situación financiera	El Consejo de Administración de Aena adjudica a la Sociedad P3 Group Sarl el expediente MAD-AREA1/21
18749	19/10/2022	OIR	Otra información relevante	Aena S.M.E, S.A. anuncia la celebración de la presentación de resultados correspondiente al periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2022
1609	25/10/2022	IP	Sobre planes estratégicos y previsiones	El Consejo de Administración de Aena ha aprobado su Plan estratégico 2022-2026
18842	26/10/2022	OIR	Sobre negocio y situación financiera	Presentación e Informe de Gestión 9M 2022
18843	26/10/2022	OIR	Sobre negocio y situación financiera	La Sociedad remite nota de prensa sobre los resultados de los nueve primeros meses de 2022
19144	10/11/2022	OIR	Sobre negocio y situación financiera	La Sociedad comunica la fecha y hora para la Presentación del Plan Estratégico 2022-2026
1665	16/11/2022	IP	Sobre planes estratégicos y previsiones	La Sociedad adjunta la Presentación del Plan Estratégico 2022-2026
1666	16/11/2022	IP	Sobre planes estratégicos y previsiones	La Sociedad adjunta la Nota de prensa relativa a la Presentación del Plan Estratégico 2022-2026
19235	17/11/2022	OIR	Sobre Gobierno corporativo	La Sociedad comunica cambios en la composición del Consejo de Administración
19375	**29/11/2022**	**OIR**	**Sobre Gobierno corporativo**	**La Sociedad comunica nombramientos en el Consejo de Administración y sus comisiones**

IP-Información privilegiada

OIR-Otra información relevante

ANEXO II: Informe Anual de Gobierno Corporativo

El Informe Anual de Gobierno Corporativo de Aena correspondiente al ejercicio 2022 que forma parte integrante de este informe de gestión, se presenta en el Informe de Gestión Consolidado que desde la fecha de publicación de las Cuentas anuales consolidadas se encuentra disponible en la página web de la Comisión Nacional del Mercado de Valores y en la página web de Aena (www.aena.es).

ANEXO III: Informe Anual de Remuneraciones de los Consejeros

El Informe Anual de Remuneraciones de los Consejeros de Aena correspondiente al ejercicio 2022 que forma parte integrante de este informe de gestión, se presenta en el Informe de Gestión Consolidado y desde la fecha de publicación de las Cuentas anuales consolidadas se encuentra disponible en la página web de la Comisión Nacional del Mercado de Valores y en la página web de Aena (www.aena.es).

Diligencia de firmas de los consejeros en documento separado de las cuentas anuales y el informe de gestión individuales formulados y Declaración Responsable relativa las mismas.

El Consejo de Administración de la sociedad Aena, S.M.E., S.A. (la "**Sociedad**") y, en cumplimiento de la normativa mercantil vigente, ha formulado con fecha 27 de febrero de 2023 las Cuentas Anuales (Individuales) y el Informe de Gestión (Individual) del ejercicio 2022 siguiendo los requerimientos de formato (y etiquetado) establecidos en el Reglamento Delegado UE 2019/815 de la Comisión Europea. Dichas cuentas anuales y el informe de gestión se encuentran integrados en el archivo electrónico con el código hash b8dbc5ef5ca04dfe8145a259726b33ace15de20f0b4680d5b3facb06e50e4423.

Los miembros que integran el Consejo de Administración de la Sociedad con la firma de la presente Diligencia declaran firmadas las citadas Cuentas Anuales (Individuales) y el Informe de Gestión (Individual) del ejercicio 2022 formuladas por unanimidad, con vistas a su verificación por los auditores y posterior aprobación por la Junta General de Accionistas.

Asimismo en cumplimiento de lo establecido en el artículo 8.1 (b) del Real Decreto 1362/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 24/1988, de 28 de julio, del Mercado de Valores, los miembros del consejo de administración de Aena, S.M.E., S.A. (la "Sociedad") con esta firma declaran su responsabilidad sobre el contenido de las cuentas anuales y el informe de gestión individuales de la Sociedad relativos al ejercicio cerrado a 31 de diciembre de 2022 que han sido formulados por el Consejo de Administración en su reunión de 27 de febrero de 2023, mediante la que declaran que, hasta donde alcanza su conocimiento, las cuentas anuales elaboradas con arreglo a los principios de contabilidad aplicables ofrecen la imagen fiel del patrimonio, de la situación financiera y de los resultados de la Sociedad, y que el informe de gestión incluye un análisis fiel de la evolución y los resultados empresariales y de la posición de la Sociedad, junto con la descripción de los principales riesgos e incertidumbres a que se enfrenta.

Cargo	Nombre	Firma
Presidente	D. Maurici Lucena Betriu	
Consejero	Dña. Pilar Arranz Notario	
Consejero	Dª Eva Ballesté Morillas[1]	

[1] Dª Eva Ballesté Morillas ha asistido a la reunión del Consejo de Administración por medios telemáticos habiendo votado favorablemente la formulación de las cuentas, motivo por el cual no aparece su firma.

Consejero	Dña. Irene Cano Piquero[2]	
Consejero	D. Manuel Delacampagne Crespo	
Consejero	D. Juan Ignacio Díaz Bidart	
Consejero	Dª Mª del Coriseo González-Izquierdo Revilla	
Consejero	Dña. Leticia Iglesias Herraiz[3]	
Consejero	D. Amancio López Seijas	
Consejero	D. Francisco Javier Marín San Andrés	
Consejero	Dña. Angélica Martínez Ortega	
Consejero	D. Raúl Míguez Bailo	
Consejero	D. Juan Río Cortés	
Consejero	D. Jaime Terceiro Lomba	
Consejero	D. Tomás Varela Muiña	

En Madrid, a 27 de febrero de 2023

Dª. Elena Roldán Centeno
Secretaria del Consejo de Administración
Aena, S.M.E., S.A.

[2] Dª Irene Cano Piquero delegó su voto favorable de la formulación de las cuentas en otro consejero por imposibilidad de asistencia a la reunión, motivo por el cual no aparece su firma.

[3] Dª Leticia Iglesias Herraiz delegó su voto favorable a la formulación de las cuentas en otro consejero por imposibilidad de asistencia a la reunión, motivo por el cual no aparece su firma.

Mas información acerca de nuestras políticas de certificación en www.smartrading.es