



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 31.12.2023)



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 2023, 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 2023, 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.

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

<i>Cuestión clave de la auditoría</i>	<i>Cómo se abordó la cuestión en nuestra auditoría</i>
Los ingresos por servicios aeronáuticos han ascendido durante el ejercicio 2023 a 2.768.254 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 auditoría 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 comprobado, mediante el uso de técnicas de auditoría asistidas por ordenador, 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 2023, 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 2023 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 2023 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 2023 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 27 de febrero de 2024.

Periodo de contratación

La Junta General Ordinaria de Accionistas de AENA, S.M.E., S.A. celebrada el 31 de marzo de 2022 nos nombró como auditores del Grupo por un período anual contado a partir del ejercicio iniciado el 1 de enero de 2023.

Con anterioridad, fuimos designados por acuerdos de la Junta General Ordinaria de Accionistas para dos periodos de tres 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
27/02/2024

Francisco Rabadán Molero
Inscrito en el R.O.A.C. 15797

*Este informe se
corresponde con el
sello distintivo
nº 01/24/00374
emitido por el
Instituto de Censores
Jurados de Cuentas
de España*

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

Cuentas Anuales e Informe de Gestión correspondientes al ejercicio terminado
el 31 de diciembre de 2023

Índice

Estados Financieros	
Balance	1
Cuenta de Pérdidas y Ganancias	3
Estado de cambios en el patrimonio neto	4
Estado total de cambios en el patrimonio neto	5
Notas Cuentas Anuales	
1. Actividad	7
2. Bases de presentación	9
3. Distribución/Aplicación del resultado	11
4. Normas de registro y valoración	11
5. Gestión de los riesgos operativos, financieros y del clima	30
6. Inmovilizado intangible	40
7. Inmovilizado material	43
8. Inversiones Inmobiliarias	49
9. Arrendamientos	51
10. Instrumentos financieros	53
11. Inversiones en empresas del grupo, asociadas, multigrupo y otras participaciones	58
12. Operaciones y saldos con partes vinculadas	71
13. Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	77
14. Inversiones financieras a corto plazo	78
15. Deudas financieras	79
16. Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	90
17. Existencias	91
18. Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	92
19. Patrimonio neto	92
20. Periodificaciones	96
21. Provisiones	97
22. Administraciones Públicas y situación fiscal	102
23. Ingresos y gastos	113
24. Otra información	117
25. Honorarios de auditoría	119
26. Avaluos, compromisos y otras garantías	119
27. Compromisos medioambientales	120
28. Contingencias	125
29. Hechos posteriores al cierre	127

BALANCE A 31 DE DICIEMBRE DE 2023*(Expresado en miles de euros)***Balance**

		Notas	31/12/2023	31/12/2022
ACTIVOS				
ACTIVOS NO CORRIENTES				
Inmovilizado intangible	6		188.553	162.738
Activo intangible, acuerdo de concesión			6.877	7.517
Aplicaciones informáticas			97.981	75.744
Otro inmovilizado intangible			4.460	5.375
Inmovilizado en curso			79.235	74.102
Inmovilizado material	7		11.787.778	11.913.019
Terrenos y construcciones			9.420.793	9.669.058
Instalaciones técnicas y maquinaria			371.255	379.515
Otras instalaciones, utillaje y mobiliario			1.207.902	1.152.118
Otro inmovilizado material			8.036	4.890
Inmovilizado en curso			779.792	707.438
Inversiones inmobiliarias	8		134.954	133.853
Terrenos y construcciones			134.951	133.827
Otras instalaciones			3	26
Inversiones en empresas del grupo y asociadas a largo plazo			1.202.982	559.158
Instrumentos de patrimonio	11		181.224	181.224
Créditos a empresas	10 12		1.021.758	377.934
Inversiones financieras a largo plazo	10 11		104.516	153.187
Instrumentos de patrimonio			57	26
Derivados	15		19.436	67.670
Otros activos financieros			85.023	85.491
Deudas comerciales no corrientes	10		11.305	9.735
Derecho de crédito a largo plazo			11.305	9.735
Activos por impuesto diferido	2		36.538	186.902
TOTAL ACTIVO NO CORRIENTE			13.466.626	13.118.592
ACTIVOS CORRIENTES				
Existencias	17		5.205	5.773
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar			786.380	601.007
Cientes por ventas y prestaciones de servicios	10 13		617.361	564.591
Cientes, empresas del grupo, y asociadas	10 12 13		14.408	367
Deudores varios	10 13		1	827
Personal	10 13		1.025	783
Activo por impuesto corriente	13 22		146.107	9.087
Otros créditos con las Administraciones Públicas	13 22		7.478	25.352
Inversiones en empresas del grupo y asociadas a corto plazo	10 12		31.504	1.727
Créditos a empresas			29.666	-
Otros activos financieros			1.838	1.727
Inversiones financieras a corto plazo	10 17		59.457	35.839
Créditos a empresas			150	53
Derivados	15		31.704	31.514
Otros activos financieros	10		27.603	4.272
Periodificaciones a corto plazo	20		6.470	6.007
Efectivo y otros activos equivalentes	17		2.221.740	1.435.404
TOTAL ACTIVO CORRIENTE			3.110.756	2.085.757
TOTAL ACTIVO			16.577.382	15.204.349

BALANCE A 31 DE DICIEMBRE DE 2023*(Expresado en miles de euros)*

		Notas	31/12/2023	31/12/2022
PATRIMONIO NETO Y PASIVO				
PATRIMONIO NETO				
Fondos propios	19		7.466.070	6.742.382
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		3.311.971	3.312.047
Resultados negativos de ejercicios anteriores			(347.209)	(499.570)
Resultado del ejercicio	3		1.436.264	864.861
Ajustes por cambios de valor	19.3		38.355	73.517
Operaciones de cobertura			38.355	73.517
Subvenciones, donaciones y legados recibidos	7.5 19.4		278.700	296.790
TOTAL PATRIMONIO NETO			7.783.125	7.112.689
PASIVO NO CORRIENTE				
Provisiones a largo plazo	21		106.024	70.987
Obligaciones por prestaciones a largo plazo al personal			7.349	6.707
Actuaciones medioambientales			53.191	52.980
Otras provisiones			45.484	11.300
Fianzas recibidas a largo plazo	10		243.291	163.884
Deudas a largo plazo	10		3.539.996	3.302.143
Obligaciones y otros valores negociables			496.538	-
Deudas con entidades de crédito			3.029.211	3.298.048
Acreedor por arrendamiento financiero			14.070	3.796
Otros pasivos financieros			177	299
Deudas con empresas del grupo y asociadas a largo plazo	10 12 15		2.345.453	3.110.718
Periodificaciones a largo plazo	20		6.513	7.101
Pasivos por impuesto diferido	22		98.276	104.306
TOTAL PASIVO NO CORRIENTE			6.339.553	6.759.139
PASIVO CORRIENTE				
Provisiones a corto plazo	21		24.372	54.947
Deudas a corto plazo	10		1.325.099	417.451
Obligaciones y otros valores negociables			4.512	-
Deudas con entidades de crédito			893.500	87.482
Acreedor por arrendamiento financiero			4.616	1.701
Derivados	15		-	1.162
Otros pasivos financieros			422.471	327.106
Deudas con empresas del grupo y asociadas a corto plazo	10 12 15		787.193	535.721
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar			316.179	323.955
Proveedores, empresas del grupo y asociadas	10 12 16		10.417	22.732
Acreedores varios	10 16		171.134	178.365
Personal	10 16		37.412	34.518
Otras deudas con las Administraciones Públicas	16 22		37.730	30.251
Anticipos de clientes	10 16		59.486	58.089
Periodificaciones a corto plazo	20		1.861	447
TOTAL PASIVO CORRIENTE			2.454.704	1.332.521
TOTAL PATRIMONIO NETO Y PASIVO			16.577.382	15.204.349

CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS

CORRESPONDIENTE AL EJERCICIO TERMINADO EL 31 DE DICIEMBRE DE 2023

(Expresada en miles de euros)

Cuenta de Pérdidas y Ganancias

OPERACIONES CONTINUADAS	Notas			2023	2022
Importe neto de la cifra de negocios	23.1			4.386.767	3.667.058
Trabajos realizados por la empresa para su activo	7			7.272	6.493
Aprovisionamientos	23.2			(161.876)	(161.723)
Consumo de materias primas y otras materias consumibles				(1.548)	(231)
Trabajos realizados por otras empresas				(160.328)	(161.492)
Otros ingresos de explotación				61.156	10.853
Ingresos accesorios y otros de gestión corriente				14.684	9.910
Subvenciones de explotación incorporadas al resultado del ejercicio	19.4.2			46.472	943
Gastos de personal	23.3			(478.318)	(446.573)
Sueldos, salarios y asimilados				(344.291)	(325.150)
Cargas sociales				(142.491)	(130.380)
Provisiones				8.464	8.957
Otros gastos de explotación				(1.180.567)	(1.154.836)
Servicios exteriores	23.4			(966.177)	(974.523)
Tributos	23.5			(155.903)	(155.569)
Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales	13			(25.671)	(19.250)
Otros gastos de gestión corriente				(32.816)	(5.494)
Amortización del inmovilizado	6	7	8	(731.721)	(718.685)
Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras	19.4			32.565	34.466
Excesos de provisiones	23.7			7.556	4.942
Deterioro y resultado por enajenaciones del inmovilizado				(4.862)	(11.892)
Deterioros y pérdidas	8			(445)	159
Resultados por enajenaciones y otras	6	7	8	(4.417)	(12.051)
Otros resultados	23.8			6.733	(56.482)
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN				1.944.705	1.173.621
Ingresos financieros	23.6			112.487	15.976
De valores negociables y otros instrumentos					
De empresas del grupo y asociadas				43.351	5.208
De terceros				58.719	8.715
Activación de gastos financieros	6	7		10.417	2.053
Gastos financieros	23.6			(186.779)	(88.588)
- Por deudas con empresas del grupo y asociadas	12	15		(60.781)	(57.974)
- Por deudas con terceros				(124.161)	(29.694)
- Por actualización de provisiones	21			(1.837)	(920)
Diferencias de cambio	23.6			(5)	(6)
Deterioro y resultado de enajenaciones de instrumentos financieros	11	23.6		-	9.386
RESULTADO FINANCIERO	23.6			(74.297)	(63.232)
RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS				1.870.408	1.110.389
Impuesto sobre beneficios	22			(434.144)	(245.528)
RESULTADO DEL EJERCICIO PROCEDENTE DE OPERACIONES CONTINUADAS				1.436.264	864.861
RESULTADO DEL EJERCICIO				1.436.264	864.861

ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO

CORRESPONDIENTE AL EJERCICIO TERMINADO EL 31 DE DICIEMBRE DE 2023

(Expresado en miles de euros)

Estado de cambios en el patrimonio neto

A) Estado de ingresos y gastos reconocidos

	Notas	2023	2022
Resultado de la cuenta de pérdidas y ganancias		1.436.264	864.861
Ingresos y gastos imputados directamente al patrimonio neto			
Por coberturas de flujos de efectivo	19.3	(14.104)	150.653
Subvenciones, donaciones y legados recibidos	19.4	54.916	4.806
Por ganancias y pérdidas actuariales		(29)	343
Efecto impositivo		(10.196)	(38.951)
Total ingresos y gastos imputados directamente al patrimonio neto		30.587	116.851
Transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias			
Por coberturas de flujos de efectivo	19.3	(32.779)	20.927
Subvenciones, donaciones y legados recibidos	19.4	(79.037)	(34.466)
Efecto impositivo		27.954	3.385
Total transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias		(83.862)	(10.154)
TOTAL DE INGRESOS Y GASTOS RECONOCIDOS		1.382.989	971.558

ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO

CORRESPONDIENTE AL EJERCICIO TERMINADO EL 31 DE DICIEMBRE DE 2023

(Expresado en miles de euros)

Estado total de cambios en el patrimonio neto

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
Notas	19.1	19.2	3	19.2	19.2	19.2		19.3	19.4	
Saldo a 1 de enero de 2022	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
Total ingresos y gastos reconocidos			1.436.264	-	-	(23)	-	(35.162)	(18.090)	1.382.989
Otras operaciones con socios y propietarios	-	-	-	-	-	(53)	-	-	-	(53)
Distribución de dividendos	-	-	(712.500)	-	-	-	-	-	-	(712.500)
Aplicación resultado ejercicio anterior	-	-	(152.361)	-	-	-	152.361	-	-	-
Saldo al 31 de diciembre de 2023	1.500.000	1.100.868	1.436.264	164.176	300.000	3.311.971	(347.209)	38.355	278.700	7.783.125

ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO

CORRESPONDIENTE AL EJERCICIO TERMINADO EL 31 DE DICIEMBRE DE 2023

(Expresado en miles de euros)

	Notas			2023	2022
FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE EXPLOTACIÓN (I)				2.089.390	1.696.252
Resultado del ejercicio antes de impuestos				1.870.408	1.110.389
Ajustes del resultado				790.772	782.292
Amortización del inmovilizado	6	7	8	731.721	718.685
Correcciones valorativas por deterioro de créditos comerciales	13			25.671	19.250
Correcciones valorativas por deterioro de existencias	23.2			1.178	-
Imputación de subvenciones	19.4			(32.565)	(34.466)
Deterioro de participaciones en empresas del grupo	11.1			-	(9.386)
Deterioro de inmovilizado	6	7	8	445	(159)
Resultados por bajas y enajenaciones del inmovilizado				4.417	12.050
Ingresos financieros	23.6			(112.487)	(15.976)
Gastos financieros y diferencias de cambio	23.6			219.563	67.667
Ingresos / Gastos financieros liquidación de derivados financieros (-/+)	23.6	15		(32.779)	20.927
Trabajos realizados por la empresa para su inmovilizado				(7.272)	(6.493)
Variación de provisiones				(7.556)	(4.942)
Descuentos comerciales formalizados en el ejercicio	5.1.3	23.1		21.420	17.445
Otros				(20.984)	(2.310)
Cambios en el capital corriente				(34.422)	44.451
Existencias				(470)	(139)
Deudores y otras cuentas a cobrar				(9.590)	(37.990)
Otros activos corrientes				2.216	(78)
Acreedores y otras cuentas a pagar				(27.117)	83.206
Otros pasivos corrientes				-	(307)
Otros activos y pasivos no corrientes				539	(241)
Otros flujos de efectivo de las actividades de explotación				(537.368)	(240.880)
Pagos de intereses				(167.284)	(76.641)
Cobros de intereses				51.887	1.078
(Pagos)/cobros por impuesto de beneficios	22.2			(421.971)	(165.317)
FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE INVERSIÓN (II)				(1.224.844)	(555.671)
Pagos por inversiones				(1.594.984)	(561.112)
Empresas del grupo y asociadas				(1.020.258)	(3.000)
Inmovilizado intangible				(58.922)	(48.449)
Inmovilizado material				(493.145)	(506.970)
Inversiones inmobiliarias				(1.386)	(430)
Otros activos financieros				(21.273)	(2.263)
Cobros por desinversiones				370.140	5.441
Empresas del grupo y asociadas				370.000	-
Otros activos financieros				140	5.441
FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE FINANCIACIÓN (III)				(78.210)	(1.088.246)
Cobros y pagos por instrumentos de patrimonio				5.095	4.877
Subvenciones, donaciones y legados recibidos	19.4			5.095	4.877
Cobros y pagos por instrumentos de pasivo financiero				629.195	(1.093.123)
Emisión:					
- Obligaciones y valores similares				500.000	-
- Deudas con entidades de crédito	15.2			1.610.313	184.370
- Otras				167.492	85.740
Devolución y amortización de:					
- Deudas con entidades de crédito	15.2			(1.080.000)	(730.000)
- Deudas con empresas del grupo y asociadas	15.1			(514.364)	(535.836)
- Otras deudas				(54.246)	(97.397)
Pagos por dividendos y remuneraciones de otros instrumentos				(712.500)	-
Dividendos	3			(712.500)	-
AUMENTO/DISMINUCIÓN NETA DEL EFECTIVO O EQUIVALENTES				786.336	52.335
EFECTIVO Y OTROS ACTIVOS LÍQUIDOS EQUIVALENTES AL COMIENZO DEL PERIODO				1.435.404	1.383.069
EFECTIVO Y OTROS ACTIVOS LÍQUIDOS EQUIVALENTES AL FINAL DEL PERIODO				2.221.740	1.435.404

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

Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2023

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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 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. 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 2022 fueron formuladas por el Consejo de Administración el día 27 de febrero de 2023 y se encuentran depositadas en el Registro Mercantil de Madrid. Dichas cuentas anuales consolidadas del Grupo se prepararon 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 2022, así como con la legislación mercantil aplicable a las entidades que preparan información financiera conforme a las NIIF.

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 2024, 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 2023.

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 2023, las correspondientes al ejercicio terminado a 31 de diciembre de 2022.

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.

3. Distribución/Aplicación del resultado

La distribución de beneficios del ejercicio 2023 propuesta por el Consejo de Administración a la Junta General de Accionistas, es la siguiente:

	Miles de Euros
Base de reparto:	
Beneficio del ejercicio	1.436.264
	1.436.264
Distribución:	
A dividendos	1.149.000
A reservas de capitalización	15.236
A Resultados negativos de ejercicios anteriores	272.028
	1.436.264

Asimismo, el Consejo de Administración propone a la Junta General de Accionistas una reclasificación de reservas de capitalización a reservas voluntarias por importe de 113.626 miles de euros, correspondientes a reservas de capitalización que ya son de libre disposición por haber transcurrido más de 5 años desde el cierre del período impositivo al que correspondió la reducción aplicada en el Impuesto de Sociedades que exigía su dotación (Nota 19.2.2).

La distribución de los beneficios de la Sociedad del ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2022, aprobada por la Junta General de Accionistas en su reunión celebrada el 27 de febrero de 2023, fue 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

Tras dicha aprobación por la Junta General de Accionistas, durante el ejercicio 2023 se ha pagado el dividendo propuesto de 712,5 miles de euros. En el ejercicio 2022 no se pagaron dividendos.

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.

Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2023*(Importes en miles de euros salvo otra indicación)*

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.

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.

4.1.1 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 los acuerdos de concesión en los que la Sociedad actúa directamente como sociedad concesionaria, ésta 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 Sociedad por los servicios prestados consiste en 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. Por tanto, resulta de aplicación el modelo del activo intangible registrándose la contraprestación del servicio de construcción o mejora 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.

Si se diera el caso 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)

Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2023

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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 ha registrado como un inmovilizado intangible, de acuerdo con la norma de registro y valoración 5ª “Inmovilizado intangible” del Plan General de Contabilidad.

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

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 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” y salas vip 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 en vigor en cada momento (actualmente, el 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, entendiéndose 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).

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.

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.

Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2023*(Importes en miles de euros salvo otra indicación)*

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.

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:

Construcciones	12-51 años
Instalaciones técnicas	4 -22 años
Maquinaria	5 - 25 años
Otras instalaciones	5 -20 años
Mobiliario	5 -13 años
Otro inmovilizado	5- 8 años

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:

Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2023*(Importes en miles de euros salvo otra indicación)*

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

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.

Edificios y naves	32-51 años
Instalaciones técnicas	15-18 años

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.

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.

Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2023

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

El gasto derivado del consumo de derechos por la emisión de gases 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.

Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2023

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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.

En ejercicio de la opción de política contable indicada en la mencionada consulta del ICAC, las reducciones de rentas de los contratos de arrendamiento consecuencia de modificaciones contractuales derivadas de la pandemia se consideran de forma análoga a una renta contingente y, en consecuencia, los correspondientes descuentos se imputan a resultados en el ejercicio en el que se formaliza el acuerdo (Nota 23.1).

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.

Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2023

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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

En el caso de los activos financieros valorados a su coste amortizado, el importe de las pérdidas por deterioro es igual a la diferencia entre su valor en libros y el valor actual de los flujos de efectivo futuros que se estima van a generar, descontados al tipo de interés efectivo existente en el momento del reconocimiento inicial del activo. Para los 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

Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2023

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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.

Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2023

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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 contrató permutas sobre la electricidad española cotizada en el Mercado Ibérico de la Energía Eléctrica (MIBEL) con objeto de cubrir las presiones inflacionistas que se habían 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 2023 y 2022 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.

Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2023*(Importes en miles de euros salvo otra indicación)*

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 periodo 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	2023	2022
Tipo de interés técnico:	3,31%	3,74%
Crecimiento salarial anual:	2%	2%
Rentabilidad esperada del Fondo:	-	-
Tabla de mortalidad:	PERM/F 2020 NP	PERM/F 2020 NP
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:

Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2023*(Importes en miles de euros salvo otra indicación)*

Año	2023	2022
Tipo de interés técnico:	3,31%	3,74%
Crecimiento anual de los premios:	2%	2% siguientes
Rentabilidad esperada del Fondo:	4%	-
Tabla de mortalidad:	PERM/F 2020 NP	PERM/F 2020 NP
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 2023 ha sido del 3,31%, tipo que resulta ligeramente inferior a los utilizados en la valoración correspondiente al ejercicio 2022, que fueron del 3,74% para los premios de permanencia y para los de jubilación anticipada.

Este menor tipo de descuento se debe principalmente a la moderación en los tipos de interés. El tipo del 3,31% utilizado en la valoración es el que se deriva de la curva IBOXX AA Corporate Bond Index, en base a los flujos futuros esperados, siendo la duración financiera de los compromisos objeto de valoración de 13,4 años (misma duración en 2022).

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.

Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2023

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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:

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

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

Etapas 3: Determinar el precio de la transacción.

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

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

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.

Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2023

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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 Ingresos por servicios aeronáuticos

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.

a) Prestaciones públicas patrimoniales

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 lo 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.

Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2023

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

- 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.

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.

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.

Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2023

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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%.

Con fecha 25 de julio de 2023 el Consejo de Administración aprobó las tarifas aeroportuarias de 2024 sobre las que ha resuelto Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) el 1 de febrero de 2024. El IMAAJ para 2024 queda fijado en 10,35 euros por pasajero lo que implica una variación del 4,09% respecto a las de 2023 lo que equivale a 40 céntimos de euro por pasajero de media. Las tarifas avaladas por la CNMC entrarán en vigor el 1 de marzo de 2024 (Nota 29).

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 2023 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.

b) Otros servicios aeroportuarios no regulados

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.

c) 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 2022 y 2023 estos ingresos no han sido significativos para la Sociedad.

4.16.2 Reconocimiento de los ingresos procedentes de contratos 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. Conforme a lo indicado en la Nota 5, como consecuencia de la entrada en vigor de la DF7, 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.

4.17 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 4.2 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 vengán 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.

Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2023

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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 7.11)

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, Matarán, 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, financieros y del clima

En 2023 se ha producido la recuperación del tráfico aéreo, habiéndose alcanzado un récord anual de pasajeros en la red de aeropuertos españoles de Aena, y habiéndose superado la situación sobrevenida por la pandemia de la COVID-19. El sector aéreo se vio drásticamente afectado durante los años 2020 y 2021 por las circunstancias derivadas de la pandemia que obligaron al establecimiento de restricciones a la movilidad, las cuales se fueron modulando en función de su evolución. En este contexto, 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 comenzó a superarse durante 2022 y se ha consolidado en 2023, registrándose en ambos años niveles de tráfico muy cercanos a los registrados en 2019, último año anterior a la pandemia.

La significativa recuperación del tráfico, indicada en el punto anterior, así como los resultados económico-financieros alcanzados en el ejercicio 2022 y 2023 por la Sociedad muestran una sustantiva mejoría que permite confirmar que los efectos negativos de la pandemia han sido sobradamente superados. Así queda también plasmado en las proyecciones de negocio reflejadas en el plan estratégico publicado el pasado 16 de noviembre de 2022, en el que se proyecta la visión de futuro de la Sociedad y del resto de sociedades del Grupo, 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.

Tráfico de pasajeros

Los aeropuertos españoles gestionados por Aena han cerrado el ejercicio 2023 con un 3% más de tráfico de pasajeros respecto al mismo periodo del ejercicio 2019 (2022: 11,5% inferior a 2019), lo que supone una recuperación del 103% del tráfico prepandemia (2022: recuperación del 88,6% con respecto a 2019). Si los comparamos con el 2021, ejercicio afectado por la crisis sanitaria del COVID-19, el 2023 se ha cerrado con un incremento del tráfico de pasajeros del 135,4% (2022 frente a 2021: 103,1%). En concreto, en este ejercicio, se ha registrado un volumen de pasajeros de 282,3 millones, frente a los 243,7 millones de 2022, superando ya los 274,2 millones pasajeros del 2019.

Tráfico de carga

La actividad de carga continúa evolucionando positivamente. El ejercicio 2023 se ha cerrado con una recuperación del 100,9% del volumen de carga respecto al ejercicio 2019, alcanzando un récord histórico.

Actividad comercial

La recuperación de la actividad comercial en los aeropuertos españoles se ha producido en consonancia con la recuperación del tráfico. En el ejercicio 2023, el significativo aumento del tráfico de pasajeros ha supuesto un incremento tanto de las rentas variables facturadas por los aeropuertos, como de las Rentas Mínimas Garantizadas de las nuevas contrataciones adjudicadas, por la expectativa de negocio. Es destacable señalar que la adjudicación del nuevo concurso de las tiendas libres de impuestos (TLI), solo en la primera anualidad, mejora las RMGA's de los anteriores contratos de TLI en un 16,2%.

Cabe recordar que, a 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

Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2023

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

contractuales que, principalmente, supusieron reducciones de las RMGA establecidas en los contratos para los años 2020 y 2021. Durante 2023 y 2022, se han continuado formalizando modificaciones contractuales sobre las RMGA de 2020 y 2021. Ello ha supuesto una minoración total de las RMGA de estos ejercicios por importe de 24.340 miles de euros por modificaciones contractuales formalizadas en 2023 y 17.445 miles de euros por modificaciones contractuales formalizadas en 2022.

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 la Sociedad cuando los operadores comerciales no han atendido el pago de la RMGA (Nota 23.2.1).

Adicionalmente, las RMGA establecidas en los contratos de arrendamiento comercial formalizados entre Aena S.M.E., S.A. y sus operadores comerciales 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). Como consecuencia, desde el 21 de junio de 2020 las RMGA contractuales quedaron 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.

En 2023, un total de 42 de los 47 aeropuertos de la red nacional han registrado un tráfico superior al de 2019, a excepción de los aeropuertos Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Josep Tarradellas Barcelona-El Prat, La Palma, Reus y Girona-Costa Brava. Estos aeropuertos han alcanzado cifras de tráfico muy próximas a las de 2019.

En 2022 los 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 superaron el 100% del volumen de pasajeros de 2019.

No obstante lo expuesto, la recuperación tanto del tráfico como de la actividad comercial de los aeropuertos gestionados por la Sociedad, pudiera verse afectada como consecuencia de la incertidumbre asociada a los principales riesgos operativos, financieros y derivados del cambio climático descritos a continuación.

5.1 Descripción de los principales riesgos operativos

5.1.1 Riesgos derivados de la incertidumbre del entorno macroeconómico y geopolítico

La recuperación observada del tráfico puede verse afectada como consecuencia de la incertidumbre actual del entorno macroeconómico y los riesgos geopolíticos.

Respecto al entorno macroeconómico, la coyuntura económica sigue sujeta a riesgos como la inflación persistente o el endurecimiento de la política monetaria, con la subida de tipos. Una menor renta disponible de las familias podría suponer una contención de gastos no esenciales, como el turismo. Los principales organismos nacionales e internacionales prevén una desaceleración del crecimiento económico para 2024, especialmente en Europa. Si bien en España se ha producido un crecimiento de su economía en 2023 de un 2,5%, en los países de la eurozona el crecimiento ha sido solo de un 0,5%, y para 2024 las previsiones para España son más moderadas y su crecimiento se estima esté en torno al 1,7%. Estas circunstancias pudieran desacelerar el crecimiento turístico.

La situación geopolítica global está actualmente marcada por la incertidumbre derivada de la evolución de los conflictos bélicos en Oriente Medio y Ucrania, cuyo impacto en la economía mundial y en el turismo, puede ser significativo, tanto a corto como a medio plazo.

Adicionalmente, riesgos y confrontaciones económicas entre las principales potencias mundiales (ej. EEUU y China), podrían mermar aún más el crecimiento económico mundial, ralentizando la recuperación.

Otros riesgos o incertidumbres que pudieran afectar al tráfico aéreo son los siguientes:

- Es posible que se produzca una reestructuración del mercado, como consecuencia de la fusión de algunas compañías aéreas (ej. Iberia y Air Europa), así como debido al cambio en el equilibrio actual entre compañías de bandera y bajo coste, y la consolidación del mercado de la touroperación.

Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2023

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

- También existe incertidumbre respecto a la renovación de flota de algunas compañías aéreas, debido a retrasos en la entrega de aviones (ej. B737 MAX), lo que podía tener cierta repercusión en la oferta de asientos.
- La competencia con otros modos de transporte, con la entrada en servicio de nuevos corredores AVE en España ha venido afectando a las rutas domésticas.
- Del mismo modo, la liberalización del sector ferroviario con la entrada en servicio de nuevos operadores low cost (ej. Ouigo e Iryo) ha traído una guerra de precios entre las nuevas compañías, lo que afecta al tráfico aéreo.
- Además, posibles cambios de hábito estructurales, como el avance tecnológico, las videoconferencias, o el teletrabajo están teniendo impacto en los viajes de negocio.
- La aparición de nuevas pandemias podría afectar negativamente al tráfico aéreo.
- Actualmente, se están planteando una serie de medidas medioambientales que podrían tener impacto en la aviación, entre las que destaca la Iniciativa de la UE “Fit for 55” que contempla, entre otros aspectos: una revisión régimen de comercio de derechos de emisión de la UE; una revisión Directiva sobre fiscalidad de la energía; o la iniciativa ReFuelEU Aviation (Nota 5.3)
- Otras medidas que se están planteando en varios países europeos, también en España, sería la aplicación de nuevos impuestos a los billetes de avión, o la posible restricción de vuelos domésticos en rutas servidas por tren de alta velocidad.

Estos factores externos pueden tener un impacto negativo en la evolución de los flujos turísticos y la situación económica de las aerolíneas, provocando una caída del tráfico y la pérdida de posición competitiva que también podría verse afectada por la aparición de nuevos medios de transporte, aeropuertos alternativos y por cambios en estrategia de los ya existentes.

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 de produjo en 2022, consecuencia del elevado aumento del coste de la energía eléctrica que tuvo lugar durante ese año habiéndose reducido considerablemente durante 2023. Como consecuencia de la evolución al alza de los precios, durante 2022, la red nacional de aeropuertos registró un gasto por este concepto por importe de 266 millones de euros frente a 146 millones de euros que se han registrado en 2023, lo que ha supuesto una disminución de 80 millones de euros. En el ejercicio 2019 el coste de la energía fue de 86 millones de euros por lo que en 2023 respecto a 2019 el incremento de dicho coste ha sido de 60 millones de euros (Nota 23.4).

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.

5.1.2 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.

Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2023

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

La Ley 18/2014 introdujo 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 adelante, DORA I), 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 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, lo 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.

Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2023

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

- 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.

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.

5.1.3 Riesgos de explotación

Además de los riesgos operativos mencionados anteriormente y de los riesgos financieros y derivados del cambio climático detallados en las notas 5.2 y 5.3, respectivamente, se indican a continuación los principales riesgos de explotación que afectan a la actividad de la Sociedad:

- 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 o de cualquier otra índole) derivados de las operaciones podrían exponer a la Sociedad a potenciales responsabilidades que pudieran 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, disponibilidad, trazabilidad y autenticidad de la información almacenada en los sistemas, así como a la capacidad de los mismos.
- Aena es una sociedad mercantil estatal cotizada y, como tal, su capacidad de gestión en determinados ámbitos (expansión internacional, contratación de personal y proveedores, entre otros) está afectada por la aplicación de normativa del derecho público y privado.
- 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, 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 (anticipación de las necesidades de inversión respecto de lo planificado en algunos aeropuertos ante la recuperación de la demanda, precios de los materiales de construcción, regulación medioambiental y operacional, etc.).
- Aena depende de los servicios prestados por terceros en sus aeropuertos (compañías de handling, seguridad, controladores aéreos, etc.). Aspectos tales como conflictos laborales e incumplimientos en los niveles de servicio pudieran tener impacto en las operaciones, en un escenario de incrementos de costes generalizado y dificultad de captación de personal cualificado.
- La actividad internacional de Aena está sujeta a riesgos asociados a la materialización de potenciales impactos que no hayan sido contemplados en la planificación y análisis 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 u otros efectos sobre los contratos de concesión. En concreto, la inversión realizada en Brasil requiere de un análisis continuo de la recuperación y evolución de sus principales indicadores, que puede verse afectado por las circunstancias del mercado/país en el que opera.
- Aena está expuesta a riesgos relacionados específicamente con la evolución de la actividad comercial, estando vinculados los ingresos de la actividad comercial tanto al volumen de pasajeros como a la capacidad de gasto de estos. En un contexto de recuperación del tráfico, la evolución de la actividad comercial puede verse afectada por cambios de tendencia en el sector y en el mix de pasajeros así como por aspectos regulatorios que pudieran

Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2023

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

afectar a determinados productos del ámbito del duty-free. La evolución de los factores macroeconómicos y los cambios de tendencia en el consumo también afectan 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. Se incluyen en este riesgo los potenciales impactos derivados de restricciones normativas o de otra índole, que pueden originar retrasos o limitaciones en la ejecución de pruebas piloto de proyectos de innovación o en la implementación y despliegue de las innovaciones.
- Impactos en la calidad del servicio percibida por los pasajeros y en relación con otros aeropuertos, que afecten a la reputación de Aena o pudieran suponer incumplimientos.
- 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, vulneraciones de derechos humanos 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 incurso.
- La cobertura de los seguros podría ser insuficiente.

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. 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 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 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.

Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2023

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

5.2.1 Riesgo de mercado

Riesgo de tipo de cambio

La Sociedad no realiza 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.

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.

La composición de deuda de la Sociedad por tipos, a 31 de diciembre de 2023 se sitúa en 75% de deuda a tipo fijo, frente a un 25% variable (a 31 de diciembre de 2022: 80% fijo y 20% variable), si se considera el efecto derivado de las permutas de tipo de interés contratadas.

Aena 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 nominal 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 nominal de 1.442 millones de euros con vencimiento 15 de diciembre de 2026. A 31 de diciembre de 2023, el importe total del activo por estas permutas de tipo de interés asciende a 51.140 miles de euros (2022: 99.184 miles de euros) (Ver Nota 15.6).

A 31 de diciembre de 2023 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 3.759 miles de euros mayor y 3.759 miles de euros menor, respectivamente (en 2022: 2.821 miles de euros mayor y 2.821 miles de euros menor, respectivamente).

A 31 de diciembre de 2023, 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 2023 asciende a 51.140 miles de euros (2022: 99.184 miles de euros) habría sido 5.987 miles de euros mayor y 6.030 miles de euros menor, respectivamente (31 de diciembre de 2022: pasivo por 10.023 miles de euros menor y 10.023 miles de euros mayor, respectivamente).

Adicionalmente, a finales de 2022 la Sociedad contrató permutas sobre la electricidad española cotizada en el Mercado Ibérico de la Energía Eléctrica (MIBEL) con objeto de cubrir las presiones inflacionistas que se habían venido produciendo en el precio de la electricidad (Nota 15.6) durante dicho año y que se liquidaron en 2023. 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. Al 31 de diciembre de 2023 no hay permutas sobre el precio de la electricidad contratadas.

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 dispone, a 31 de diciembre de 2023, adicionalmente a las fianzas y otras garantías impuestas en

Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2023

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

metálico que figuran en el Balance, avales y otras garantías relacionadas con el curso normal del negocio aeronáutico por importe de 283.465 miles de euros (2022: 279.659 miles de euros) y del curso normal del negocio comercial por importe de 766.851 miles de euros (2022: 489.321 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.

En consecuencia a 31 de diciembre de 2023 la Sociedad presenta un fondo de maniobra positivo de 656.052 miles de euros (positivo en 2022: 753.236 miles de euros), tiene un EBITDA, calculado como la suma del resultado de explotación y de la amortización del inmovilizado, de 2.676.426 miles de euros (2022: 1.892.306 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 2.089.390 miles de euros en 2023 (2022: 1.696.252 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.

Durante 2023, el flujo de caja de explotación se ha incrementado de forma muy significativa respecto a 2022 conforme aumentaba el tráfico aéreo. 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.

El 13 de octubre de 2023 Aena realizó su primera emisión de bonos en el mercado de renta fija por un importe de 500 millones de euros y vencimiento en octubre de 2030. La operación se ha cerrado con un cupón del 4,25%. Las agencias de rating Fitch y Moody's han asignado a la emisión una calificación "A-" y "A3" respectivamente, correspondientes con los ratings a largo plazo de emisor (Long Term Issuer Default Rating) otorgados a AENA S.M.E., S.A. (Nota 15).

La Sociedad cuenta con un saldo de caja a 31 de diciembre de 2023 de 2.222 millones de euros (31 de diciembre de 2022: 1.435 millones de euros). Además, la Sociedad dispone de 555 millones de euros de financiación disponible (no dispuesta) (al cierre ejercicio 2022: 655 millones de euros) y de 2.000 millones de euros disponibles en una línea de crédito sindicada sostenible (31 de diciembre de 2022: 1.450 millones de euros disponibles en dos líneas de crédito sindicadas) (Nota 15).

Esta disponibilidad de caja y facilidades crediticias de la Sociedad a 31 de diciembre de 2023 totaliza 4.777 millones de euros. A ello se añade la posibilidad de realizar emisiones de pagarés a través del programa de Euro Commercial Paper (ECP) de hasta 900 millones de euros, de los que al cierre del ejercicio 2023, se encuentran disponibles 900 millones de euros (31 de diciembre de 2022: 900 millones de euros). También existe la posibilidad de realizar emisiones de bonos a través del programa Euro Medium Term Note (EMTN) de hasta 3.000 millones de euros, de los que al cierre del ejercicio 2023, se encuentran disponibles 2.500 millones de euros (31 de diciembre de 2022: 0 millones de euros) (Nota 15).

5.3 Descripción de los principales riesgos derivados del cambio climático

La Sociedad está expuesta 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 precipitaciones y temperaturas extremas, olas de calor, el estrés hídrico o sequías, el aumento del nivel del mar y el riesgo de inundaciones fluviales o costeras, entre otros. Estos riesgos pueden tener afectación directa sobre las infraestructuras aeroportuarias y su operativa, la gestión de los servicios de transporte a medio-largo plazo y/o, en consecuencia, pueden suponer la necesidad de acometer actuaciones de adaptación en los aeropuertos en el medio-largo plazo, tales como un incremento de los gastos de climatización o energéticos, afección al rendimiento de despegue, daños en infraestructuras, reducción de disponibilidad de agua, entre otros.
- **Riesgos de transición**, entre los cuales se identifican:
 - **Riesgos tecnológicos**, como consecuencia, principalmente de la necesidad de incorporar nuevas tecnologías y combustibles sostenibles en aeropuertos, especialmente en relación al uso obligatorio del Combustible de Aviación Sostenible (Sustainable Aviation Fuel, SAF) por parte de las aerolíneas.
 - **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 cambios en las preferencias y comportamientos del consumidor con motivo de la estigmatización del sector.
 - **Riesgos regulatorios y legales**, derivados principalmente de las 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, a través de iniciativas tales como:
 - 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).
 - Por último, al margen del paquete normativo Fit for 55, existe una propuesta de restricción de vuelos domésticos en rutas con alternativa de alta velocidad ferroviaria, que podría limitar la conectividad y el desarrollo de hubs de los principales aeropuertos.

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.

Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2023

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Al elaborar las previsiones de tráfico tenidas en cuenta en el análisis de posibles indicadores 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 torno al 3,4% 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.

Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2023

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

6. Inmovilizado intangible

Los movimientos habidos en las cuentas incluidas en el inmovilizado intangible para el ejercicio 2023 y 2022 han sido los siguientes:

		2023						
		Notas	Desarrollo	Activo intangible, acuerdo de concesión	Aplicaciones informáticas	Otro inmovilizado intangible	Inmovilizado intangible en curso	Total
Coste:								
Saldo inicial			818	15.709	311.639	12.716	74.102	414.984
Altas			-	88	46.738	-	22.377	69.203
Bajas (*)			-	-	(2.661)	(483)	(890)	(4.034)
Traspasos		7 8	-	6	12.882	(46)	(16.354)	(3.512)
Saldo final			818	15.803	368.598	12.187	79.235	476.641
Amortización:								
Saldo inicial			(818)	(8.192)	(235.895)	(7.341)	-	(252.246)
Dotación			-	(734)	(37.393)	(916)	-	(39.043)
Bajas (*)			-	-	2.661	483	-	3.144
Traspasos		7 8	-	-	10	47	-	57
Saldo final			(818)	(8.926)	(270.617)	(7.727)	-	(288.088)
Neto:			-	6.877	97.981	4.460	79.235	188.553

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

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

Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2023*(Importes en miles de euros salvo otra indicación)*

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

Las principales adiciones del ejercicio 2023 en el epígrafe “Aplicaciones informáticas” e “Inmovilizado intangible en curso” corresponden a adquisiciones, mejoras y desarrollos de nuevas tecnologías para aplicaciones informáticas, relativas a los aeropuertos y a los servicios centrales, destacando la inversión efectuada en la preparación de un ERP para el Grupo Aena, la actualización de Oracle y Microsoft, la reingeniería y automatización de procesos, la ciberseguridad y la estrategia e implantación de la transformación digital en el guiado y cálculo de rutas para pasajeros y PMR. También se incluye el arrendamiento financiero de licencias de soluciones de arquitectura “on cloud”(ver Nota 9.2).

Las principales adiciones del ejercicio 2022 en el epígrafe “Aplicaciones informáticas” e “Inmovilizado intangible en curso” correspondieron a adquisiciones, así como a mejoras y desarrollos, de nuevas tecnologías para aplicaciones informáticas, entre las 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 2023 y 2022 en las distintas clases de inmovilizado intangible, se incluyen activos en curso de acuerdo con el siguiente detalle:

	2023	2022
Aplicaciones informáticas	42.419	38.450
Otro inmovilizado intangible	36.816	35.652
Total	79.235	74.102

6.1 Inmovilizado intangible adquirido a empresas vinculadas

Durante el ejercicio 2023 y 2022 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):

	31/12/2023		31/12/2022	
	Coste	Amortización acumulada	Coste	Amortización acumulada
Aplicaciones informáticas	3.853	(523)	498	(66)
Otro inmovilizado intangible	-	-	5	-
Inmovilizado intangible en curso	6.526	-	1.865	-
Total	10.379	(523)	2.368	(66)

6.2 Gastos financieros

Durante el ejercicio 2023 se han activado un total de 52 miles de euros de gastos financieros asociados al inmovilizado intangible (2022: 32 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 2023 y 2022 existe inmovilizado intangible totalmente amortizado y en uso según el siguiente detalle:

	2023	2022
Concesiones	132	79
Desarrollo	794	794
Aplicaciones informáticas	310.018	290.596
Otro inmovilizado intangible	86.137	86.204
Total	397.081	377.673

Debido a que la aportación no dineraria mencionada en la Nota 1 se efectuó a valor neto contable, en 2023 y 2022 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 2023, el tráfico de la red nacional de aeropuertos ha alcanzado el 103,0 % 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 2023 de 1.436 millones de euros, un 66% superior al registrado en el cierre del ejercicio anterior por importe de 865 millones de euros, por lo que los efectos negativos de la pandemia han sido sustancialmente 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.

Durante el ejercicio 2023, el tráfico de la red nacional de aeropuertos ha superado en un 2,98% el volumen de tráfico registrado en 2019, ejercicio que se toma como referencia por ser cifras previas a la pandemia.

Por otro lado, el valor de capitalización bursátil de Aena se ha incrementado durante el ejercicio 2023, el precio de cotización de las acciones de Aena en el cierre de 2023 ha sido de 164,10 €/acción frente a los 117,30 €/acción en el cierre de 2022.

Dadas las circunstancias descritas, la Sociedad considera que no existen indicios de deterioro para la UGE formada por la red nacional de aeropuertos, y por ello, no ha considerado necesaria la realización de un análisis completo de deterioro a 31 de diciembre de 2023.

La razonabilidad en el análisis de los indicadores de deterioro y las conclusiones alcanzadas, han sido revisadas favorablemente por expertos profesionales independientes de la firma Deloitte en el cierre del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2023 y a 31 de diciembre de 2022, sin existir en ningún caso discrepancias significativas entre las hipótesis consideradas por la Sociedad y las hipótesis o estimaciones de los expertos independientes.

Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2023

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

7. Inmovilizado material

Los movimientos habidos en este epígrafe durante el ejercicio 2023 y 2022 han sido los siguientes:

Notas		2023					
		Terrenos y construcciones	Instalaciones técnicas y maquinaria	Otras instalaciones, utillaje y mobiliario	Otro inmovilizado	Inmovilizado en curso	Total
Coste:							
Saldo inicial		13.999.730	982.577	3.913.165	14.786	707.438	19.617.696
Altas		68.060	27.365	69.440	3.912	410.416	579.193
Bajas (*)		(16.229)	(48.063)	(86.948)	(922)	(5.592)	(157.754)
Traspasos	6 8	87.109	24.744	217.074	1.022	(332.470)	(2.521)
Saldo final		14.138.670	986.623	4.112.731	18.798	779.792	20.036.614
Amortización							
Saldo inicial		(4.330.672)	(603.062)	(2.761.047)	(9.896)	-	(7.704.677)
Dotación		(396.841)	(59.482)	(228.871)	(1.776)	-	(686.970)
Bajas (*)		8.886	47.430	85.243	921	-	142.480
Traspasos	6 8	750	(254)	(154)	(11)	-	331
Saldo final		(4.717.877)	(615.368)	(2.904.829)	(10.762)	-	(8.248.836)
Deterioro:							
Saldo inicial		-	-	-	-	-	-
Aplicación deterioro		-	-	-	-	-	-
Saldo final		-	-	-	-	-	-
Valor neto contable		9.420.793	371.255	1.207.902	8.036	779.792	11.787.778

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

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				68169.992	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				681.231	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.

Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2023

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

La Sociedad posee inmuebles cuyo valor neto por separado de la construcción y del terreno, al cierre de los ejercicios 2023 y 2022 es el siguiente:

	2023	2022
Terrenos	3.540.834	3.533.225
Construcciones	5.879.959	6.135.833
Total	9.420.793	9.669.058

7.1 Inmovilizado material adquirido a empresas vinculadas

Durante el ejercicio 2023 y 2022 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):

	31/12/2023		31/12/2022	
	Valor contable (bruto)	Amortización acumulada	Valor contable (bruto)	Amortización acumulada
Terrenos y construcciones	1.159	(19)	1.988	(184)
Instalaciones técnicas y Maquinaria	25	(1)	336	(9)
Otras instalaciones, utillaje y mobiliario	163	(8)	93	(4)
Otro inmovilizado	53	(5)	185	(49)
Inmovilizado en curso	1.666	-	2.909	-
Total	3.066	(33)	5.511	(246)

7.2 Gastos financieros y otros

Durante el ejercicio 2023 se han activado un total de 10.365 miles de euros de gastos financieros devengados en el ejercicio, correspondientes a la financiación del inmovilizado en curso (2022: 2.021 miles de euros), que se encuentran registrados en el epígrafe de Ingresos financieros "Activación de gastos financieros" (Nota 23.6). Adicionalmente, se han activado 7.272 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 (2022: 6.493 miles de euros).

7.3 Adiciones del inmovilizado material

Las principales adiciones que se han registrado en el ejercicio 2023 y 2022 se detallan a continuación:

Terrenos y construcciones

Durante el ejercicio de 2023 las principales altas han sido las actuaciones de insonorización de viviendas en el marco del Plan de Aislamiento Acústico de los aeropuertos de A Coruña, Palma de Mallorca, Valencia, Tenerife Norte, Tenerife Sur, Madrid-Barajas, Lanzarote y Bilbao; la ampliación de la franja del aeropuerto de Vigo; renovación de los falsos techos del Terminal T2 del aeropuerto de Barcelona; mejoras funcionales en el edificio terminal del aeropuerto de Tenerife Sur; nuevo camino perimetral del aeropuerto de Reus y el tratamiento superficial de la pista de vuelo y nivelación RESA 22 en el aeropuerto de Burgos.

Las actuaciones puestas en servicio más importantes han sido la adaptación del Sistema de Inspección de Equipaje en Bodega (SIEB) a nuevas EDS estándar 3 en los aeropuertos de Madrid-Barajas, Málaga, Gran Canaria, Barcelona, Fuerteventura y Tenerife Sur; acondicionamiento del sistema eléctrico del aeropuerto de Palma de Mallorca; el recroceo de pista y adecuación de las calles de rodaje en los aeropuertos de A Coruña y Tenerife Norte; la regeneración de la pista 13-31 en el aeropuerto de Málaga; el acondicionamiento de la central eléctrica y mejoras funcionales en el edificio terminal en el aeropuerto de Sevilla y la adecuación de la instalación en la franja de la pista 07L-25R y la regeneración de la pista 06L-24R en el aeropuerto de Barcelona-El Prat Josep Tarradellas.

Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2023

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Durante el ejercicio de 2022 las principales altas fueron 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 consistieron en 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.

Instalaciones técnicas, maquinaria, mobiliario y Otro inmovilizado

Durante el ejercicio de 2023 las adiciones más importantes han sido:

- Adquisiciones de Terminales de Monitorado del Ruido (TMR) en los aeropuertos de Madrid- Barajas y Lanzarote; así como terminales telefónicos móviles en Servicios Centrales.
- Equipamiento EDS Norma 3 del sistema de tratamiento e inspección de equipajes en los aeropuertos de Madrid-Barajas, Alicante, Gran Canaria y Fuerteventura.
- Fresadora, vehículo 4x4 con cuchilla quitanieves y equipo de limpieza de pista, en el aeropuerto de Madrid-Barajas.
- Balizamiento, barredora con cuchilla quitanieves y grupo electrógeno de emergencia, en el aeropuerto de Barcelona.
- Pasarelas de embarque y equipos de asistencia a aeronaves en el aeropuerto de Palma de Mallorca.

Durante el ejercicio de 2022 las adiciones más importantes fueron las siguientes:

- 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.

Inmovilizado en curso

Durante el ejercicio 2023 las principales actuaciones que se encuentran en curso consisten en la adecuación de las instalaciones de varios aeropuertos de la red para incorporar equipos de detección de explosivos (EDS) adaptados a la Norma 3 al sistema de tratamiento de equipaje, con el objetivo de adaptarse a los cambios normativos establecidos por la UE en la materia; en el aeropuerto de Palma de Mallorca destacan la remodelación del edificio procesador, módulos A y D y zonas comerciales en el área terminal, la regeneración de la rodadura North, South y calles asociadas, la ampliación del aparcamiento del edificio de servicios, y el nuevo SEI norte; en el aeropuerto de Madrid-Barajas continúan los trabajos en la plataforma de remotos de la T4S y la nueva central eléctrica; en Tenerife Sur la ampliación del aparcamiento de empleados; en Alicante, la instalación de nuevas pérgolas, la impermeabilización del aparcamiento y la regeneración del pavimento de las calles de rodaje; en Girona la adecuación de las franjas del campo de vuelo y las RESAS; en Ibiza la ampliación del aparcamiento P1 y la construcción del parking express; y en varios aeropuertos el plan de implantación de puntos de recarga para vehículos eléctricos.

Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2023

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Durante el ejercicio 2022 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.

7.4 Bajas y resultados por enajenaciones del inmovilizado material

Activos de inmovilizado material con un valor neto de 15.274 miles de euros fueron dados de baja durante el ejercicio 2023 (durante el ejercicio 2022: 54.236 miles de euros).

Las bajas de inmovilizado material más representativas se derivan 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); en el aeropuerto de Madrid-Barajas, la retirada de Monitores SIP de los edificios terminales T2, T3, T4 y T4S y el equipamiento complementario de comunicaciones; en el aeropuerto de Palma de Mallorca la baja de equipos de tomografía; y la retirada de conjunto de equipamiento y cableado de balizas en los aeropuertos de Barcelona, Madrid-Barajas y Tenerife Sur.

Las bajas de inmovilizado material producidas durante el ejercicio 2023 con imputación a resultados han dado lugar a un resultado negativo total de 4.395 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 4.215 miles de euros.
- Abonos de proveedores de inmovilizado sobre importes activados en ejercicios anteriores, por importe de 6.202 miles de euros.

Durante el ejercicio 2022 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.

7.5 Subvenciones de capital

A 31 de diciembre de 2023, la Sociedad tiene subvenciones afectas al inmovilizado por importe de 278.700 miles de euros netos de impuestos (2022: 296.790 miles de euros) (ver Nota 19.4). El coste bruto de los activos en uso afectos a estas subvenciones es de 2.365,5 millones de euros, que corresponden a inmovilizado material y 0,3 millones de euros a intangible (2022: 2.372 millones de euros de inmovilizado material).

De la cantidad anterior, AENA S.M.E., S.A. permanece tan sólo un saldo deudor por este concepto a 31 de diciembre de 2023 de 3.976 miles de euros (2022: 769 miles de euros) (ver Nota 22).

Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2023*(Importes en miles de euros salvo otra indicación)***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 2023 y 2022 existe inmovilizado material que está totalmente amortizado y que sigue en uso, de acuerdo con el siguiente detalle:

	2023 ¹	2022 ¹
Construcciones	1.573.442	1.544.259
Instalaciones técnicas y maquinaria	636.486	625.125
Otras instalaciones, utillaje y mobiliario	2.223.363	2.082.419
Otro inmovilizado	275.773	270.821
Total	4.709.064	4.522.624

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 2023 ascienden a 1.725,2 millones de euros aproximadamente (2022: 1.299,7 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 2023
	(millones de euros)
2024	939
2025	423
2026	244
2027	98
2028	21
Siguientes	-
Total	1.725

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 2023, con excepción de 459,8 millones de euros (2022: 415,1 millones de euros), correspondientes a compromisos de inversión para el periodo 2022-2026 que se incluyen dentro del detalle anterior, si bien el DORA contempla los mecanismos de corrección si se producen desviaciones en la ejecución anual de inversiones respecto a dichos importes.

Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2023*(Importes en miles de euros salvo otra indicación)*

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
<i>(millones de euros)</i>		
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 2023 y 2022 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 línea 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 2023 asciende aproximadamente a 1.138 millones de euros (2022: 1.154 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):

Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2023

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

	2023	2022
- Activos no corrientes	161.560	169.143
Activos netos	161.560	169.143
- Ingresos	14.733	13.946
- Gastos	(41.195)	(41.118)
Beneficio/ (pérdidas) después de impuestos	(26.462)	(27.172)

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 2023 y 2022 es el siguiente:

Notas			2023		
			Terrenos inmobiliarios y construcciones	Otras instalaciones	Total
Coste:					
Saldo inicial			201.299	3.465	204.764
Altas			1.546	83	1.629
Bajas			(878)	(15)	(893)
Traspasos	6	7	6.034	-	6.034
Saldo final			208.001	3.533	211.534
Amortización:					
Saldo inicial			(62.610)	(3.439)	(66.049)
Dotación			(5.602)	(106)	(5.708)
Bajas			858	15	873
Traspasos	6	7	(389)	-	(389)
Saldo final			(67.743)	(3.530)	(71.273)
Deterioro:					
Saldo inicial			(4.862)	-	(4.862)
Dotación			(460)	-	(460)
Reversión			15	-	15
Saldo final			(5.307)	-	(5.307)
Neto:			134.951	3	134.954

Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2023

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

		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)
Trasposos	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 de dotación			205	44	249
Trasposos	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

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 2023 y 2022 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 2023 y 2022 la Sociedad tiene razonablemente cubiertos estos riesgos.

En el ejercicio 2023 y 2022, las principales altas en inversiones inmobiliarias se correspondieron con mejoras realizadas en las construcciones inmobiliarias y los trasposos por cambios de uso de distintas edificaciones y terrenos.

Durante el ejercicio 2023 y 2022 la Sociedad ha adquirido a empresas vinculadas los siguientes elementos de su inversiones inmobiliarias (en miles de euros):

	2023		2022	
	Valor contable (bruto)	Amortización acumulada	Valor contable (bruto)	Amortización acumulada
Terrenos y construcciones	5	-	180	(3)
Total	5	-	180	(3)

A 31 de diciembre de 2023 y 2022 existen inversiones inmobiliarias que están totalmente amortizadas y que siguen en uso, de acuerdo con el siguiente detalle:

	2023 ¹	2022 ¹
Construcciones inmobiliarias	15.948	14.156
Instalaciones inmobiliarias	3.351	2.855
Total	19.299	17.011

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

Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2023*(Importes en miles de euros salvo otra indicación)*

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

	2023	2022
Terrenos	399.134	388.677
Construcciones	545.133	544.486
Total	944.267	933.163

La Sociedad ha encargado a una empresa de tasación independiente (Gloval Valuation, S.A.U.) la revisión y valoración del portfolio inmobiliario a 31 de diciembre de 2023, tal y como hizo también para el 31 de diciembre de 2022, 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, asimilado 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 2023 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 460 miles de euros (2022: 11 miles de euros), así como una reversión parcial de los deterioros de edificaciones inmobiliarias por un total de 15 miles de euros (2022: 170 miles de euros), por lo que se ha obtenido un resultado negativo de 445 miles de euros (2022: resultado positivo de 159 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 que ha sido novado en diciembre de 2023, ampliándose el plazo y las cuotas, junto con las principales características del contrato correspondiente:

Activo	Localización	Fecha de vencimiento	Renta anual sin IVA (miles de euros)	Observaciones
Edificio Piovera	Madrid	31/01/2029	3.825	Renta en función de las condiciones del contrato

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

Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2023

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

	2023	2022
Menos de un año	4.183	3.953
Entre uno y cinco años	16.987	330
Más de cinco años	138	-
Total	21.308	4.283

9.1.2 Arrendador

La Sociedad cede en alquiler varios espacios comerciales, superficies dentro y fuera de terminal, hangares y almacenes, entre otros, bajo contratos no cancelables de arrendamiento operativo. Estos contratos suelen tener una duración de entre cinco y diez años.

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

	2023	2022
Menos de un año	1.025.207	161.839
Entre uno y cinco años	3.326.205	456.179
Más de cinco años	4.261.847	49.017
Total	8.613.259	667.035

Como consecuencia de la entrada en vigor de la DF7 el 3 de octubre de 2021, 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.

Al cierre del ejercicio 2023 el importe de los cobros mínimos totales por arrendamientos operativos no cancelables ha aumentado de forma muy significativa como consecuencia de la recuperación del tráfico aéreo, que ha supuesto que prácticamente la totalidad de los aeropuertos de la Red nacional hayan alcanzado el volumen de pasajeros que tenían en el 2019 y, por tanto, deje de ser aplicable la DF7; así como la formalización durante 2023 de nuevas contrataciones de arrendamiento comercial e inmobiliario, destacando la formalización de los contratos de TLI (Tiendas Libres de Impuestos) durante el pasado mes de noviembre de 2023 que supone la mayor parte del incremento de los cobros mínimos futuros.

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 2023
	(miles de euros)
2024	1.025.207
2025	880.397
2026	864.026
2027	827.428
2028	754.354
Siguientes	4.261.847
Total	8.613.259

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, así como diversas licencias de SaaS (software como un servicio en la nube) en su inmovilizado intangible, encontrándose dichos activos bajo contrato de arrendamiento financiero en el que la Sociedad es el arrendatario.

Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2023

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

El importe por el que se reconocieron inicialmente los activos ascendió a 37.380 miles de euros, correspondiente a su valor razonable estimado. Los importes se muestran a continuación en miles de euros:

	2023	2022
Coste – arrendamientos financieros capitalizados	37.380	17.955
Amortización acumulada	(17.131)	(13.466)
Importe neto en libros	20.249	4.489

A 31 de diciembre de 2023 y 2022 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 dichos contratos de arrendamiento financiero es el siguiente (en miles de euros):

	2023	2022
Menos de un año	4.616	1.701
Entre uno y cinco años	14.070	3.796
Más de cinco años	-	-
	18.686	5.497

En los anteriores acuerdos de arrendamiento financiero, no se establecen restricciones a la Sociedad para el endeudamiento o la formalización de nuevos arrendamientos.

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								Total	
			Instrumentos de patrimonio		Créditos a empresas		Derivados		Otros instrumentos (*)			
			2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022
Activos Financieros a Coste Amortizado			-	-	-	-	-	-	96.328	95.226	96.328	95.226
Activos Financieros a Coste	12	11	57	26	1.021.758	377.934	-	-	-	-	1.021.815	377.960
Derivados de cobertura			-	-	-	-	19.436	67.670	-	-	19.436	67.670
Total			57	26	1.021.758	377.934	19.436	67.670	96.328	95.226	1.137.579	540.856

(*) 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.

Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2023

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

En el epígrafe de “Créditos a empresas” se recogen los siguientes préstamos:

- Préstamos participativos con la sociedad concesionaria del Aeropuerto Internacional de Murcia, S.M.E.: la compañía mantiene dos préstamos participativos con AIRM. El primero de ellos, por importe de 3 millones de euros, el cual fue firmado el 10 de febrero de 2022 con vencimiento el 15 de diciembre de 2025, con la posibilidad de una prórroga de dos años. El segundo por importe de 2,5 millones de euros, firmado el 15 de diciembre de 2023 y con vencimiento también el 15 de diciembre de 2025. A 31 de diciembre de 2022, la compañía sólo disponía del préstamo de los 3 millones de euros.
- Préstamos con Aena Desarrollo Internacional, S.M.E.: la compañía mantiene tres préstamos en base a las siguientes características:
 - un préstamo participativo de 250 millones de euros firmado en diciembre de 2023, con vencimiento en marzo de 2025 (con la posibilidad de tres prórrogas de un año cada una). A 31 de diciembre de 2022, el saldo del préstamo participativo era de 370 millones de euros, el cual ha sido amortizado durante el ejercicio 2023.
 - Dos préstamos concedidos para la financiación de la concesión de la sociedad Brasileña BOAB, por los siguientes importes: 458,7 millones de euros firmados en enero de 2023 con vencimiento 16 de marzo de 2025; y 307,5 millones de euros firmados en noviembre de 2022 pero cuyo desembolso se ha efectuado el 26 de enero de 2023, con vencimiento 26 de enero de 2028 y la posibilidad de dos prórrogas de dos años cada una.

	Activos financieros a corto plazo							
	Créditos a empresas		Derivados		Otros instrumentos financieros (*)		Total	
	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022
Activos Financieros a Coste Amortizado	15.310	1.780	-	-	660.398	570.840	675.708	572.620
Activos financieros a coste (Nota 12)	16.344	-	-	-	-	-	16.344	-
Derivados de cobertura	-	-	31.704	31.514	-	-	31.704	31.514
Total	31.654	1.780	31.704	31.514	660.398	570.840	723.756	604.134

(*) 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 (**)		Valores Negociables (***)		Otros pasivos financieros (****)		Total	
	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022
Pasivos Financieros a Coste Amortizado	3.029.211	3.298.048	2.345.453	3.110.718	496.538	-	257.538	167.979	6.128.740	6.576.745
Derivados de cobertura	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	3.029.211	3.298.048	2.345.453	3.110.718	496.538	-	257.538	167.979	6.128.740	6.576.745

(*) Incluyendo el efecto de las comisiones y gastos de novación contabilizados a criterio de coste amortizado por importe total de 1.061 miles de euros (2022: 1.952 miles de euros) (véase Nota 15).

Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2023

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

(**) En el epígrafe “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 1.152 miles de euros (2022: 1.594 miles de euros) (véase Nota 15).

(***) En el apartado de valores negociables, se incluye el efecto de la emisión de bonos explicada en la nota 15.4.

(****) 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	
	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022
Pasivos Financieros a Coste Amortizado	893.500	87.482	787.193	535.721	-	-	710.048	622.511	2.390.741	1.245.714
Derivados de cobertura	-	-	-	-	-	1.162	-	-	-	1.162
Total	893.500	87.482	787.193	535.721	-	1.162	710.048	622.511	2.390.741	1.246.876

(*) Incluyendo el efecto de las comisiones y gastos de novación contabilizados a criterio de coste amortizado por importe total de 5.003 miles de euros (2022: 1.066 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 (2022: 231 miles de euros) (véase Nota 15).

(***) Incluye, principalmente, deudas a Proveedores de inmovilizado, por importe de 352.043 miles de euros (2022: 297.106 miles de euros), 4.512 miles de euros asociados a la emisión de los valores negociables por intereses y comisiones (nota 15.4), 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 2023 y 2022 se muestran en la Nota 23.6.

La Sociedad al cierre del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2023 y 2022 no tiene ningún compromiso firme de compra o venta de activos y pasivos financieros.

10.2 Valor razonable

Al cierre del ejercicio 2023 y 2022, 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 contablemente 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 2023:

Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2023

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

	Nota	Nivel 1	Nivel 2	Nivel 3	Saldo total
Activos					
Derivados	13	-	51.140	-	51.140
Total activos		-	51.140	-	51.140
Pasivos					
Derivados	13	-	-	-	-
Total pasivos		-	-	-	-

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

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 fáciles 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 la Sociedad 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.

Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2023

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

10.3 Análisis por vencimientos

A 31 de diciembre de 2023, 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	2024	2025	2026	2027	2028	2029 y siguientes	Total
Activos financieros a coste amortizado	675.708	13.915	15.162	11.206	9.284	46.761	772.036
Activos financieros a coste (Nota 12)	16.344	714.242	-	-	307.516	57	1.038.159
Derivados de cobertura	31.704	11.520	7.916	-	-	-	51.140
Total	723.756	739.677	23.078	11.206	316.800	46.818	1.861.335

Pasivos financieros	Notas	2024	2025	2026	2027	2028	2029 y siguientes	Total
Préstamo con Sociedad dominante última y otras empresas del grupo(*)	15	776.336	396.710	376.402	345.492	318.887	907.962	3.121.789
Intereses devengados préstamo pendientes de pago		10.857	-	-	-	-	-	10.857
Deudas con entidades de crédito (**)	15	875.039	780.042	406.708	546.708	26.708	1.269.045	3.904.250
Intereses Deudas con entidades de crédito	15	18.461	-	-	-	-	-	18.461
Valores negociables	15,4	-	-	-	-	-	496.538	496.538
Intereses valores negociables		4.512	-	-	-	-	-	4.512
Fianzas recibidas		70.180	68.197	22.908	10.732	35.926	105.528	313.471
Acreedores arrendamiento financiero		4.616	8.077	3.404	2.586	3	-	18.686
Otras deudas a largo plazo		121	26	24	23	21	83	298
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar		630.619	-	-	-	-	-	630.619
Derivados de cobertura	15	-	-	-	-	-	-	-
Total		2.390.741	1.253.052	809.446	905.541	381.545	2.779.156	8.519.481

(*) Incluyendo el efecto de las comisiones y gastos de novación contabilizados a criterio de coste amortizado por importe total de 1.383 miles de euros de los que un importe de 1.152 miles de euros corresponde al largo plazo y 231 miles de euros a corto plazo (2022: 1.825 miles de euros de los que 1.594 miles de euros son a largo plazo y 231 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 6.064 miles de euros de los que 1.061 miles de euros son a largo plazo y 5.003 miles de euros a corto plazo (2022: 3.018 miles de euros, de los que 1.952 miles de euros son a largo y 1.066 miles de euros son a corto plazo) (véase Nota 15, al no suponer estos conceptos salida de efectivo).

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 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	-	-	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

Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2023
(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Pasivos financieros	Notas	2023	2024	2025	2026	2027	2028 y siguientes	Total
Préstamo con Sociedad dominante última y otras empresas del grupo(*)	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		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).

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			2023
	2022	Altas	Bajas	
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
				2023
	2022	Dotación	Reversión	
Aena, Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia S.M.E., S.A. ("SCAIRM")	-	-	-	-
Deterioro	-	-	-	-
Total instrumentos de patrimonio	181.224	-	-	181.224

Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2023

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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

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 2023 y 2022, se exponen a continuación:

11.2 Participaciones en empresas del grupo

El detalle de sociedades dependientes del Grupo a 31 de diciembre de 2023 y 2022, 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) (2)	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 2023 y 2022 son los siguientes:

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

Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2023

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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 2023								
Denominación /	Fracción del	Capital	Beneficio/((Pérdidas)			Resto de	Total	Valor en
Domicilio / Actividad	Capital		Explotación	Neto	Reservas	Patrimonio	Patrimonio	libros (*)
	directo (%)							
Aena Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia S.M.E., S.A.	100 %	8.500	(1.669)	(1.273)	1.697	(6.468)	2.456	16.192
Avenida España 101, Valladolidises 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 2023.

31 de diciembre de 2022								
Denominación /	Fracción del	Capital	Beneficio/(Pérdidas)		Reservas	Resto de	Total	Valor en
Domicilio / Actividad	Capital directo (%)		Explotación	Neto		Patrimonio	Patrimonio	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.

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 significativa a la actividad y, por tanto, a la cifra de negocio y los resultados durante 2020, 2021 y comienzos de 2022. Adicionalmente, las previsiones arrojaban escenarios futuros totalmente alejados de los previstos en el momento en que se formuló la oferta del contrato de concesión.

Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2023

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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. A cierre de 2023, el tráfico del aeropuerto se ha incrementado un 4,6% respecto al registrado en 2022, sin embargo, los niveles de tráfico aún no han alcanzado por completo la cifra de 2019, estando prevista la total recuperación a partir de 2025.

A 31 de diciembre de 2023, se ha realizado una revisión pormenorizada sobre los potenciales indicadores de deterioro de la sociedad a fin de determinar si a esta fecha existía algún indicio que justificase la necesidad de realizar un test de deterioro. Tras dicho análisis, y teniendo en cuenta los aspectos más relevantes que afectan al negocio (tales como volumen de tráfico de pasajeros, evolución de los tipos de interés que pudieran afectar a la tasa de descuento, y teniendo presente el amplio margen que a cierre de 2022 existía al comparar el valor recuperable con el valor neto contable), puede concluirse que a 31 de diciembre de 2023, no hay indicadores de deterioro.

Por su parte, del test de deterioro efectuado a cierre del ejercicio 2022 se procedió a revertir la totalidad del deterioro registrado en ejercicios anteriores, resultando un margen suficiente del valor en uso sobre el valor contable de contraste de los activos netos. En el cierre del ejercicio 2023, se ha puesto de manifiesto que no existen indicadores de deterioro y tampoco se han identificado cambios significativos en las hipótesis que sirvieron de base para la elaboración de las proyecciones del test de deterioro de diciembre 2022, y por lo tanto, no se ha considerado necesario actualizar el test de deterioro realizado en el ejercicio anterior,

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")

Denominación / Domicilio / Actividad	31 de diciembre de 2023							
	Fracción del	Capital	Beneficio/(Pérdidas)		Reservas	Resto de	Total	Valor en
	Capital directo (%)		Explotación	Neto		patrimonio	patrimonio	libros (*)
Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. Peonías, 12. Madrid Explotación, conservación, gestión y administración de infraestructuras aeroportuarias.	100 %	161.182	370.237	343.853	238.019	(274.703)	468.351	165.032
Total								165.032

(*) Datos obtenidos de las cuentas anuales individuales del ejercicio 2023.

Denominación / Domicilio / Actividad	31 de diciembre de 2022							
	Fracción del	Capital	Beneficio/(Pérdidas)		Reservas	Resto de	Total	Valor en
	Capital directo (%)		Explotación	Neto		patrimonio	patrimonio	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

Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2023

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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

La Sociedad "Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. (Sociedad Unipersonal)" (en adelante ADI) 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.. 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 2023 y 2022 Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. no ha repartido dividendos.

En línea con el ejercicio realizado por Aena, al cierre del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2023, 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, ANB y BOAB, 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 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 2023 ADI ha registrado una reversión de deterioro en su participación en LLAHL III por importe de 8.981 miles de euros (2022: reversión de deterioro de 15.455 miles de euros) y ha contabilizado una reversión de deterioro por importe de 245.705 miles de euros en su participación en ANB (2022: dotación de deterioro de 70.194 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 2023, realizada a partir del valor recuperable a esa fecha, ascendería a 528.613 miles de euros (2022: 452.005 miles de euros), mientras que el valor neto contable de la inversión de la Sociedad en AMP a 31 de diciembre de 2023 y 31 de diciembre de 2022 asciende a 50.555 miles de euros por lo que se pone de manifiesto una plusvalía tácita relevante en dicha participada en ambos ejercicios. El valor de la cotización a 31 de diciembre de 2023 fue de 296,43 MXN (2022: 279,40 MXN) y la cotización media del último trimestre fue de 251,74 MXN en 2023 (2022: 300,16 MXN).

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 2023 y 2022, 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.

A 31 de diciembre de 2023, 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.

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 2023 y 2022 son los siguientes (expresados en miles):

Denominación / Domicilio / Actividad	31 de diciembre de 2023						
	% Partic.	Capital	Resultado de explotación	Resultado del ejercicio (***)	Reservas	Resto Patrimonio	Total de Patrimonio
	Miles GBP						
London Luton Airport Holdings III Limited (*)	51%	986	56.568	25.302	101.744	(250.610)	(122.578)
London Luton Airport Holdings II Limited (*)	51%	986	60.283	28.125	101.744	(269.986)	(139.131)
London Luton Airport Holdings I Limited (*)	51%	1.930	60.285	38.590	195.211	(279.668)	(43.937)
London Luton Airport Group Limited (*)	51%	5.274	82.681	67.779	52.651	-	125.704
London Luton Airport Operations Limited (**)	51%	5.274	82.681	67.779	52.651	-	125.704

(*) Datos obtenidos de los estados financieros consolidados a 31 de diciembre de 2023 preparados por la dirección de la filial y pendientes de formulación.

Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2023

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

(**) Datos obtenidos de los estados financieros individuales a 31 de diciembre de 2023 preparados por la dirección de la filial y pendientes de formulación.

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

Denominación / Domicilio / Actividad	31 de diciembre de 2022						
	% Partic.	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.

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.

London Luton Airport Operations Limited ("LLA") y London Luton Airport Limited ("LLAL") celebraron un Acuerdo de Concesión el 20 de agosto de 1998, en virtud del cual LLA acordó administrar y operar el Aeropuerto de London Luton conforme a los términos del Contrato de Concesión vigente inicialmente hasta el 31 de marzo de 2031 y ampliado posteriormente hasta el 15 de agosto de 2032, como parte de las medidas compensatorias de las negativas consecuencias que la pandemia de COVID-19 tuvo sobre el tráfico aéreo del aeropuerto.

Con fecha 13 de octubre de 2023, la capacidad máxima regulatoria del aeropuerto de Luton se ha visto ampliada en un millón de pasajeros, quedando establecida en 19 millones de pasajeros.

A 31 de diciembre de 2023, ADI ha recibido dividendos procedentes de LLAH III por importe de 5.993 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.

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

Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2023

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

concesionario y las mejoras que hayan podido ser incorporadas por éste) revertirán a la Agencia Nacional de Aviación Civil de Brasil sin que exista derecho a indemnización alguna a favor del Concesionario.

- Los ingresos de la actividad aeronáutica están regulados bajo un modelo dual- till.
- La nueva Sociedad Concesionaria tendrá derecho a percibir una retribución en concepto de precio por la utilización de las instalaciones y por la prestación de servicios vinculadas con la gestión del aeropuerto.
- Por su parte, la Administración recibe un canon fijo de 1.900 millones de BRL (aproximadamente, 427,7 millones de euros) en la fecha de firma del contrato y un canon variable a partir del quinto año en función de los ingresos brutos del acuerdo de concesión. La contraprestación económica variable se fija en el 8,16 % sobre los ingresos brutos, con 5 años iniciales de carencia y 5 años progresivos que comenzarían en 2025 al 1,63 % y se incrementan gradualmente a 3,26 % en 2026, 4,90 % en 2027, 6,53 % en 2028, llegando al 8,16 % contractual aplicable en 2029 y en años sucesivos.
- La Agencia Nacional de Aviación Civil (ANAC) estimó en el pliego de licitación un importe de inversión de 2.153 millones de reales brasileños (equivalente a 486,6 millones de euros al tipo de cambio 4,4239 EUR/BRL) distribuido entre inversiones destinadas a adecuar las infraestructuras al tráfico (el 25,6% del total estimado por la autoridad brasileña); inversiones discrecionales (31,7%) no obligatorias, principalmente destinadas a las áreas comerciales; y de mantenimiento de infraestructuras, pistas y equipamientos (42,7%).

Los principales importes de capital, patrimonio, resultados y valor en libros, expresados en moneda local y bajo principios contables locales e incluyendo la valoración de los activos identificables adquiridos y los pasivos asumidos a la fecha de adquisición, relacionados con esta empresa al cierre de los ejercicios 2023 y 2022 son los siguientes (expresados en miles):

Denominación / Domicilio / Actividad	31 de diciembre de 2023							Miles de Euros
	Miles de RBL (*)							Valor en libros
	Fracción del Capital indirecto (%)	Capital	Beneficio/(Pérdidas) Explotación Neto		Reservas	Resto de Patrimonio	Total Patrimonio	
Aeroportos do Nordeste do Brasil S.A. (ANB) <i>Estado de Recife, Pernambuco (Brasil)</i> 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	950.172	617.673	-	(491.075)	2.515.598	516.866
Total								516.866

(*) Datos obtenidos de las cuentas anuales individuales del ejercicio 2023.

Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2023

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Denominación / Domicilio / Actividad	31 de diciembre de 2022							Miles de Euros
	Fracción del Capital indirecto (%)	Capital	Beneficio/(Pérdidas)		Reservas	Resto de Patrimonio	Total Patrimonio	Valor en libros
			Explotación	Neto (**)				
Aeroportos do Nordeste do Brasil S.A. (ANB) <i>Estado de Recife, Pernambuco (Brasil)</i> 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.

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.

Con fecha 28 de marzo de 2023 se ha suscrito el contrato de concesión para la prestación de servicios públicos relacionados con la ampliación, mantenimiento y explotación de la infraestructura aeroportuaria de 11 aeropuertos en Brasil, ubicados en cuatro estados (São Paulo, Mato Grosso del Sur, Minas Gerais y Pará). El contrato de concesión ha entrado en vigor el pasado 5 de junio de 2023 y tiene una duración de treinta años, con posibilidad de prórroga por cinco años adicionales. BOAB ha comenzado a gestionar los 11 aeropuertos, de forma escalonada, durante el segundo semestre de 2023 (octubre y noviembre), una vez han sido aprobados por el regulador los Planes de Transición Operacional.

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

Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2023

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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.

El 20 de enero de 2023, ADI ha firmado con BOAB un préstamo por importe de 2.450.000.000 reales brasileño, para el pago a la ANAC de la Contribución Inicial derivado de la suscripción del contrato de concesión firmado. La fecha de vencimiento del préstamo es el 16 de marzo de 2025. El tipo de interés nominal aplicable será igual a la variación acumulada del cien por cien de las tarifas medias diarias del Depósito Interfinanciero ("Tasa DI") de un día, expresado en porcentaje anual, base doscientos cincuenta y dos (252) días hábiles, calculados y divulgados diariamente por la Bolsa de Brasil. A 31 de diciembre de 2023, este préstamo presenta un saldo de 456.936 miles de euros a largo plazo, un saldo de 21.754 miles de euros de intereses a c/p, así como 5.237 miles de euros reconocidos como deuda a c/p por el impuesto de renta del cobro de los intereses del préstamo, y ha generado unos intereses a favor de ADI de 51.301 miles de euros reconocidos como ingresos financieros.

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 2023 son los siguientes (expresados en miles):

31 de diciembre de 2023								
Denominación / Domicilio / Actividad	Fracción del Capital indirecto (%)	Miles de RBL (*)					Total Patrimonio	Miles de Euros Valor en libros
		Capital	Beneficio/(Pérdidas)		Reservas	Resto de Patrimonio		
			Explotación	Neto				
Bloco do Onze Aeroportos do Brasil S.A. (BOAB)	100 %	1.639.250	(39.458)	(54.218)	-	(362)	1.584.670	292.895
Estado de 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.								
Total								292.895

(*) Datos obtenidos de las cuentas anuales individuales del ejercicio 2023.

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

Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2023

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Denominación / Domicilio / Actividad	31 de diciembre de 2022							Miles de Euros
	Fracción del Capital indirecto (%)	Capital	Beneficio/(Pérdidas)		Reservas	Patrimonio	Total Patrimonio	Valor en libros
			Explotación	Neto				
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 aeroportuarios que integran el Grupo SP/MS/PA/MGI.								
Total								0,18

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

El incremento en el valor de la participación se corresponde con la aportación de capital social para la constitución de la sociedad de propósito específico de nacionalidad brasileña y a la capitalización de gastos de asesoramiento previos a la constitución de BOAB.

11.3 Participaciones en empresas asociadas y de control conjunto

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 2023 y 2022 son los siguientes (expresado en miles):

Denominación / Domicilio / Actividad	31 de diciembre de 2023						
	% Partic.	Capital	Resultado de explotación	Resultado del ejercicio	Reservas	Resto Patrimonio	Total de Patrimonio
Sociedad Aeroportuaria de la Costa S.A. (SACSA)							<i>Miles COP</i>
Aeropuerto Rafael Núñez. Cartagena de Indias-Colombia.	37,89 %	3.698.728	8.000.949	9.171.232	31.491.632	-	44.361.592
Explotación Aeropuerto de Cartagena (*)							
Aeropuertos Mexicanos del Pacífico, S.A. de CV (AMP)							<i>Miles MXN</i>
México DF Operador de 12 aeropuertos en México (*)	33,33 %	1.484.705	1.667.953	1.629.695	207.973	137.134	3.459.507
Aerocali, S.A.							<i>Miles COP</i>
Aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón Cali-Colombia	50,00 %	3.800.000	63.436.523	45.372.919	3.666.252	-	52.839.171
Explotación Aeropuerto de Cali (*)							

(*) Datos obtenidos de las cuentas anuales a 31 de diciembre de 2023.

Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2023

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Denominación / Domicilio / Actividad	31 de diciembre de 2022						
	% Partic.	Capital	Resultado de explotación	Resultado del ejercicio	Reservas	Resto Patrimonio	Total de Patrimonio
Sociedad Aeroportuaria de la Costa S.A. (SACSA)							
<i>Miles COP</i>							
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)							
<i>Miles MXN</i>							
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.							
<i>Miles COP</i>							
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.

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 ha sido prorrogado con posterioridad en varias ocasiones como consecuencia de acuerdos alcanzados con la Agencia Nacional de Infraestructuras (ANI) de Colombia. La última prórroga firmada es hasta el 29 de febrero de 2024, fecha en la que definitivamente finalizará la concesión.

A 31 de diciembre de 2023, ADI ha recibido dividendos procedentes de Aerocali por importe de 5.599 miles de euros (2022: 1.945 miles de euros) y de AMP por importe de 25.035 miles de euros (2022: 21.811 miles de euros). SACSA no ha repartido dividendos en 2023 (2022: 1.820 miles de euros).

A 31 de diciembre de 2023, 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.

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 2023 y 31 de diciembre de 2022 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. Con fecha 31 de octubre de 2023 se ha prorrogado hasta el 30 de abril de 2024.

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

Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2023

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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 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 incrementa la participación de AMP en GAP, alcanzando el 18,5359%, una vez la CNBV formaliza la cancelación de acciones de GAP en el primer semestre de 2022.

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%, una vez se produce la formalización de la cancelación por la CNBV.

La Asamblea de Accionistas de la sociedad Grupo Aeroportuario del Pacífico, SAB de CV (GAP), en reunión celebrada el 13 de abril de 2023, aprobó la cancelación de 7.024.113 acciones adquiridas por la propia sociedad, lo que dio lugar a un incremento en el porcentaje de participación de AMP en GAP, que pasaba de ser del 19,02% al 19,28% tras la cancelación, la cual se encuentra pendiente de cancelación formal por parte de la Comisión Nacional Bancaria y de Valores de México.

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 2023 asciende a 57 miles de euros y a 26 miles de euros a 31 de diciembre de 2022 . El incremento en el valor de la participación se debe a la aportación efectuada en febrero de 2023.

Los importes de capital, patrimonio, resultados y valor en libros relacionados con otras participaciones al cierre del ejercicio 2023 y 2022 expresados en miles de euros son los siguientes:

Denominación / Domicilio / Actividad	31 de diciembre de 2023							
	Fracción del Capital directo (%)	Capital	Beneficio/(Pérdidas)		Reservas	Resto de Patrimonio	Total Patrimonio	Valor en libros
			Explotación	Neto				
INFRA GRANADILLA 2 S.L.	13,76 %	3	(215)	(215)	-	393	181	57
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								57

Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2023

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

31 de diciembre de 2022								
Denominación /	Fracción del Capital directo (%)	Capital	Beneficio/(Pérdidas)		Reservas	Resto de Patrimonio	Total Patrimonio	Valor en libros
Domicilio / Actividad			Explotación	Neto				
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

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

Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2023

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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 2023 y 2022 es el siguiente:

Ejercicio 2023

Nota	Deudor c/p	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 (fianzas)	Periodificaciones a largo plazo	Deudas a corto plazo	Deudas a corto plazo (Impuestos)	Otros pasivos a corto plazo (fianzas)	Periodificaciones a corto plazo	Proveedor Inmovilizado	Anticipo de clientes	Acreedores
	13					15	10		15	15	10		15	16	16
Entidad dominante:															
ENAIRE	90	-	-	-	-	(2.345.453)	(553)	-	(776.333)	-	-	-	-	-	(10.417)
Operaciones con empresas del grupo y asociadas:															
Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. (ADI)	10	1.016.258	14.841	13.322	-	-	-	-	-	(10.011)	-	-	-	-	-
Aena, Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia S.M.E., S.A. (AIRM)	1.618	5.500	1.503	-	1.838	-	-	-	-	(849)	-	-	-	-	-
Aeroportos do Nordeste do Brasil, S.A.(ANB)	5.201	-	-	-	-	-	-	(2.323)	-	-	-	(774)	-	-	-
Bloco do Onze Aeroportos do Brasil S.A. (BOAB)	7.489	-	-	-	-	-	-	(1.892)	-	-	-	(631)	-	-	-
Operaciones con vinculadas:															
Servicios y Estudios para la Navegación Aérea y la Seguridad Aeronáutica, S.A.U. (SENASA)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agencia Estatal de Meteorología (AEMET)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(1.241)
Ingeniería de Sistemas para la Defensa de España, S.A. (ISDEFE)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(869)	-	(263)
Ingeniería y Economía del Transporte, S.A. (INECO)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(623)	-	(623)
Otras partes vinculadas	1.065	-	-	-	-	-	(210)	-	-	-	(27)	-	(2.306)	(1)	(1.186)
	15.473	1.021.758	16.344	13.322	1.838	(2.345.453)	(763)	(4.215)	(776.333)	(10.860)	(27)	(1.405)	(3.798)	(1)	(13.730)

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

Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2023

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Ejercicio 2022

Nota	Deudor c/p 13	Deudor l/p	Créditos a largo plazo	Otros activos financieros corto plazo	Deudas a largo plazo 15	Otros pasivos a largo plazo (fianzas) 10	Deudas a corto plazo 15	Deudas a corto plazo (Impuestos) 15	Otros pasivos a corto plazo (fianzas) 10	Proveedor Inmovilizado 15	Anticipo de clientes 16	Acreedores 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)

Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2023

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

El detalle de las transacciones realizadas con empresas del grupo y vinculadas durante el ejercicio 2023 es el siguiente (en miles de euros):

	Notas	ENAI (Ente Público)	ADI	AIRM	BOAB	ANB	SENASA	AEMET	ISDEFE	INECO	Otras partes vinculadas
Ingresos por prestación de servicios		(662)	(289)	(980)	(4.966)	(537)	(13)	-	(3)	(1)	(5.016)
Servicios recibidos		51	-	-	-	-	9	-	1.215	2.772	2.839
Aprovisionamientos: Trabajos realizados por otras empresas	23.2	121.223	-	-	-	-	-	12.205	-	-	-
Adquisiciones de inmovilizado	6 7 8	35	-	-	-	-	-	-	2.898	938	9.579
Reservas voluntarias		53	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Otros resultados		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
(Ingresos)/gastos financieros	23.6	93.560	(43.311)	(40)	-	-	-	-	-	-	-

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

	Notas	ENAI (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	23.1	123.060	124	-	-	-	11.994	-	-	45
Adquisiciones de inmovilizado	6 7 8	156	22	2	-	-	-	2.329	778	4.772
Reservas voluntarias		36	-	-	-	-	-	-	-	-
Otros resultados		-	-	(2)	-	-	-	-	-	-
(Ingresos)/gastos financieros	23.6	37.047	(4.841)	-	-	-	-	-	-	-

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 "ENAI", y el resto de empresas del grupo y vinculadas para el ejercicio 2023 y 2022:

12.1.1 ENAI

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 ENAI y Aena", que fue asimismo aprobado por el Consejo de Administración de ENAI 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.

Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2023

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Con fecha 31 de diciembre de 2021, Aena firmó 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 2023 han ascendido a 140 miles de euros (2022: 95 miles de euros) registrados a valor de mercado, si bien el importe satisfecho por ENAIRE ha ascendido a 35 miles de euros (2022: 24 miles de euros).

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

Con fecha 28 de julio de 1999, Aena Desarrollo Internacional y Aena firmaron un Convenio Marco de Colaboración cuyo objeto es la prestación de la colaboración necesaria entre ambas partes para llevar a cabo proyectos de desarrollo y gestión de infraestructuras aeroportuarias.

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 era de tres años con prórrogas anuales hasta un máximo de cuatro, siempre que existiese acuerdo entre las partes. El precio de los servicios prestados se fijaba anualmente y era revisado en función del volumen de los servicios prestados. En 2023 los servicios prestados por Aena alcanzan el importe de 289 miles de euros (2022: 472 miles de euros).

El 20 de diciembre de 2023, con efectos de 31 de diciembre de 2023, se acuerda resolver el Acuerdo Marco de Colaboración de 28 de julio de 1999 y el Acuerdo de Prestación de Servicios de Apoyo a la Gestión de 1 de diciembre de 2017, firmándose un nuevo Acuerdo de Prestación de Servicios de Apoyo a la Gestión con entrada en vigor el 1 de enero de 2024 y duración de 3 años, con prórrogas automáticas de 1 año hasta un máximo de 2 años. En el Acuerdo se detallan los servicios que se comprometen a prestarse recíprocamente.

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. Finalizada la prórroga, esta línea de crédito fue cancelada el 31 de marzo de 2022.

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 era de 4 años, pudiendo ser prorrogado por periodos de 2 años hasta un máximo de tres prórrogas. Dicha línea de crédito devengaba intereses referenciados al Euribor 1 mes más un diferencial del 1%.

A efectos de reforzar los fondos propios de Aena Desarrollo Internacional, con fecha 23 de diciembre de 2021 se convirtió 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. El principal devengará un interés variable de Euribor +100 puntos básicos. Este préstamo participativo ha sido cancelado a su vencimiento, el 23 de diciembre de 2023, liquidándose también los intereses devengados.

El 23 de diciembre de 2023 se ha otorgado a ADI un nuevo préstamo participativo por importe de 250.000 miles de euros, con vencimiento el 15 de marzo de 2025 y prórrogas de 12 meses (hasta un máximo de 3 prórrogas). El principal devengará

Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2023

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

un interés variable de Euribor 12 meses + +1%, siempre que, en la fecha de inicio del periodo de interés ADI haya obtenido un EBITDA positivo en el último ejercicio cerrado anual.

Por su parte, con la constitución de Bloco do Onze Aeroportos do Brasil S.A. (BOAB) Aena Internacional aportó un capital social de 1.639.249.656 reales brasileños. Posteriormente, una vez que se suscribió el contrato de concesión, BOAB realizó el pago de la oferta económica a ANAC por importe 2.450 millones de reales brasileños, ajustado al IPCA, financiado por Aena Internacional. Para poder hacer frente a estos pagos se firmaron las siguientes operaciones de financiación Intragrupo:

- El 28 de noviembre de 2022, se firmó un Préstamo Intragrupo entre AENA y Aena Internacional, por importe de 307.515.981 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 Aena Internacional, por importe de 458.742.061 euros, dicho préstamo fue desembolsado el día 3 de febrero de 2023.
- El 20 de enero de 2023, se firmó un Préstamo Intragrupo entre Aena Internacional y BOAB, por importe de 2.450.000.000 reales brasileños, dicho préstamo fue desembolsado el día 6 de febrero de 2023.

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 2023 los servicios prestados derivados de este acuerdo alcanzan el importe de 980 miles de euros (2022: 980 miles de euros).

Con la finalidad de fortalecer los fondos propios de AIRM y dotarla de los recursos financieros que le permitan llevar 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, que vencía el 15 de diciembre de 2023, ha sido prorrogado por 2 años, hasta el día 15 de diciembre de 2025, quedando la posibilidad de una prórroga adicional de 2 años más.

Adicionalmente, el 10 de febrero de 2022, Aena concedió 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, que vencía el 15 de diciembre de 2023, ha sido prorrogada por 2 años, hasta el día 15 de diciembre de 2025, quedando la posibilidad de una prórroga adicional de 2

Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2023

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

años más. A 31 de diciembre de 2023, AIRM ha dispuesto de 1.500 miles de euros (31 de diciembre de 2022: 0 miles de euros).

Con objeto de seguir reforzando los fondos propios de AIRM, Aena ha concedido un segundo préstamo participativo el 15 de diciembre de 2023 por importe de 2.500 miles de euros, con vencimiento el 15 de diciembre de 2025 y posibilidad de prórroga por 2 años adicionales. El principal devengará un interés variable de Euribor 12 meses + 100 puntos básicos, siempre que, en la fecha de inicio del periodo de interés, AIRM haya obtenido un EBITDA positivo en el último ejercicio cerrado anual.

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 2022 y 2023 a causa de la pandemia.

En 2023 los servicios prestados derivados de este acuerdo alcanzan el importe de 537 miles de euros (2022: 592 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.

Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2023

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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 hasta julio de 2023, fecha en la que pasa a ser de 1.026 miles de euros.

13. Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar

El saldo del epígrafe “Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar” del balance adjunto al cierre del ejercicio 2023 y 2022 se desglosa de la siguiente manera:

	Notas	2023	2022
Cientes por prestación de servicios		650.191	594.052
Cientes de dudoso cobro		141.389	119.071
Menos: provisión por deterioro		(174.219)	(148.532)
Cientes, empresas del grupo, y asociadas	12	14.408	367
Deudores varios		1	827
Personal		1.025	783
Activos por impuesto corriente	22	146.107	9.087
Otros créditos con las Administraciones Públicas	22	7.478	25.352
		786.380	601.007

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”, aproximadamente un 51%, pertenecen a las siguientes empresas:

	Miles de euros		Miles de euros
	2023		2022
World Duty Free (DUFY)	153.472	World Duty Free (DUFY)	173.626
Áreas, S.A	64.868	Áreas, S.A	66.262
Vueling Airlines	64.008	Vueling Airlines	54.054
Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A.	28.193	Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A.	32.824
Pansfood S.A	20.348	Select Service Partner, S.A.	20.749
Resto clientes	319.302	Resto clientes	246.537
	650.191		594.052

Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2023

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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 87,23% (2022: 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 2023 y 2022 ha sido el siguiente:

	Miles de euros	
	2023	2022
Saldo inicial	148.532	136.903
Dotación deterioro por operaciones comerciales	38.445	21.724
Reversión deterioro por operaciones comerciales	(12.758)	(2.674)
Otros movimientos	-	(7.421)
Saldo final	174.219	148.532

Adicionalmente a la variación de 25.687 miles de euros (2022: 19.050 miles de euros) en la provisión de deterioro por operaciones comerciales, durante el ejercicio 2023 se han registrado, en el epígrafe "Pérdidas, deterioro y variación provisiones por operaciones" de la cuenta de pérdidas y ganancias, pérdidas por importe de 16 miles de euros (2022: 200 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 10.042 miles de euros. (2022: 7.977 miles de euros)

13.4 Otra información

A 31 de diciembre de 2023 y de 2022 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 2023 y 2022 es el siguiente:

	Notas	Miles de euros	
		2023	2022
Créditos a empresas		150	53
Derivados	Nota 15.5	31.704	31.514
Fianzas y depósitos a corto plazo		27.603	4.272
		59.457	35.839

15. Deudas financieras

Los préstamos y créditos de la Sociedad están formalizados en un 75% a tipos de interés fijos, y el porcentaje restante está formalizado a tipos variables generalmente referenciados al Euribor (2022: 80% a tipos de interés fijos y el porcentaje restante está formalizado a tipos variables generalmente referenciados al Euribor). El tipo medio de la deuda durante 2023 ha sido del 2,23% (2022: 1,04%).

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 el 1 de julio de 2011 un contrato de reconocimiento de deuda, por el cual las deudas, correspondientes a la rama de la actividad aportada en la ampliación de capital, 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. asumía una deuda de 11.672.857 miles de euros, equivalente al 94,90% del saldo vivo de la deuda con las entidades financieras derivados de los acuerdos de financiación. El tipo medio de dicha deuda durante 2023 ha sido del 1,74% (2022: 1,40%).

Posteriormente, 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 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.

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

- El importe actualizado del endeudamiento reconocido.
- 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 ciertas ratios financieras, sobre la base de las cuentas anuales consolidadas del Grupo Aena, que se certificará mediante la entrega de un certificado acreditando el cumplimiento de dichas ratios de forma semestral y anual con los siguientes límites:

Ratio	2023	2024	2025 y siguientes
Deuda Financiera Neta/EBITDA	7,00x	7,00x	7,00x
Menor o igual a:			
EBITDA / Gastos Financieros	3,00x	3,00x	3,00x
Mayor o igual a:			

Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2023*(Importes en miles de euros salvo otra indicación)*

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

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”.

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 2023, es el siguiente (en miles de euros):

Entidades Financieras	Importe
Entidad 1	1.874.445
Entidad 2	914.100
Entidad 3	316.333
TOTAL Co-acreditada	3.104.878

De estos 3.104.879 miles de euros que se muestran en la tabla anterior, AENA S.M.E., S.A. adeuda a la entidad pública “ENAIRe” a 31 de diciembre de 2023 un total de 3.090.343 miles de euros (2022: 3.600.936 miles de euros) que 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 21.969 miles de euros (2022: 25.740 miles de euros).

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 2023 y 31 de diciembre de 2022 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 2023 y 2022, es el siguiente:

Cuotas con Vencimiento	Miles de euros (*) 2023
2024	765.707
2025	396.710
2026	376.402
2027	345.492
2028	318.887
Siguientes	909.114
Total	3.112.312

Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2023
(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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

(*) Las cuotas mostradas en el detalle del calendario de vencimientos no incluyen el importe de las comisiones tanto para el ejercicio 2023 como para el 2022.

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 2023 y 2022 se muestra a continuación:

	Nota	Miles de euros					
		2023			2022		
<i>Deudas con empresas del grupo y asociadas</i>	12	Largo Plazo	Corto Plazo	Total	Largo Plazo	Corto Plazo	Total
Deudas con ENAIRE		2.346.605	765.707	3.112.312	3.112.312	514.364	3.626.676
Ajuste coste efectivo		(1.152)	(231)	(1.383)	(1.594)	(231)	(1.825)
Intereses devengados		-	10.857	10.857	-	11.153	11.153
Deudas por efecto impositivo		-	10.860	10.860	-	10.433	10.433
Proveedor de inmovilizado		-	-	-	-	2	2
Total		2.345.453	787.193	3.132.646	3.110.718	535.721	3.646.439

A 31 de diciembre de 2023 y 2022 las deudas a largo y corto plazo están denominadas en euros.

Las variaciones en el saldo del préstamo de ENAIRE, producidas durante el ejercicio 2023, corresponden, principalmente, a amortización de principal por importe de 514.364 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:

Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2023
(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

		Flujos de efectivo					
	31 de diciembre de 2022	Actividades financiación Cobros	Actividades financiación Pagos	Actividades explotación Pagos intereses	Traspasos corto/largo plazo	Devengo intereses y comisiones	31 de diciembre de 2023
No corriente							
Préstamo de AENA S.M.E., S.A. con ENAIRE	3.112.312	-	-	-	(765.707)	-	2.346.605
Ajuste saldo préstamo con ENAIRE por criterio coste efectivo	(1.594)	-	-	-	442	-	(1.152)
Subtotal deuda a largo plazo de AENA S.M.E., S.A. con ENAIRE	3.110.718	-	-	-	(765.265)	-	2.345.453
Corriente							
Préstamo con ENAIRE	514.364	-	(514.364)	-	765.707	-	765.707
Ajuste saldo préstamo con ENAIRE por criterio coste efectivo	(231)	-	-	-	(442)	442	(231)
Intereses devengados por préstamos con ENAIRE	11.153	-	-	(93.415)	-	93.119	10.857
Subtotal deuda a corto plazo de AENA S.M.E., S.A. con ENAIRE	525.286	-	(514.364)	(93.415)	765.265	93.561	776.333
Total	3.636.004	-	(514.364)	(93.415)	-	93.561	3.121.786

Las variaciones en el saldo del préstamo de ENAIRE, producidas durante el ejercicio 2022, corresponden, principalmente, a amortización de principal por importe de 514.364 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:

Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2023

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

		Flujos de efectivo					
	31 de diciembre de 2021	Actividades financiación Cobros	Actividades financiación Pagos	Actividades explotación Pagos intereses	Traspasos corto/largo plazo	Devengo intereses	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

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 2023	2022	31 de diciembre de 2023	2022
Deuda con ENAIRE		2.345.453	3.110.718	2.276.355	2.945.693
Total	12	2.345.453	3.110.718	2.276.355	2.945.693

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 (74 pbs) (2022: a los tipos libre de riesgo (curva OIS) más un *spread* igual al CDS de Aena de 5 años modelizado por Bloomberg (106 pbs)).

Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2023

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

15.2 Deudas con entidades de crédito

El detalle de las deudas con entidades de crédito al cierre del ejercicio actual y anterior es como sigue:

Entidad financiera	Saldo a 31/12/2023				Saldo a 31/12/2022			
	No corriente	Corriente	Total	Tasa Media	No corriente	Corriente	Total	Tasa Media
Entidad 1	800.000		800.000	3,04	490.000	-	490.000	0,69
Entidad 2	400.000	-	400.000	3,49	400.000	-	400.000	0,63
Entidad 3	170.000	60.000	230.000	0,32	230.000	20.000	250.000	0,32
Entidad 4	550.000	-	550.000	1,80	300.000	-	300.000	0,65
Entidad 5	300.000	-	300.000	2,40	250.000	-	250.000	0,48
Entidad 6	360.000	20.000	380.000	2,06	280.000	60.000	340.000	0,44
Entidad 7	200.000	-	200.000	3,91	300.000	-	300.000	0,88
Entidad 8	150.000	-	150.000	0,00	150.000	-	150.000	0,00
Entidad 9	-	300.000	300.000	3,21	300.000	-	300.000	0,85
Entidad 10	100.000	-	100.000	3,75	100.000	-	100.000	0,56
Entidad 11	-	500.000	500.000	2,90	500.000	-	500.000	0,84
Entidad 12	272	42	314	0,00	n/a	n/a	n/a	n/a
			-			-	-	
TOTAL Principal	3.030.272	880.042	3.910.314		3.300.000	80.000	3.380.000	
Ajuste por criterio coste efectivo	(1.061)	(5.003)	(6.064)		(1.952)	(1.066)	(3.018)	
Intereses devengados	-	18.461	18.461			8.548	8.548	
TOTAL Deuda entidades de crédito	3.029.211	893.500	3.922.711	2,55	3.298.048	87.482	3.385.530	0,63

A 31 de diciembre de 2023 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 1.061 miles de euros (2022: 1.952 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 2023 la Sociedad cumple con estas ratios.

A 31 de diciembre de 2023 los importes de los préstamos a largo plazo con un vencimiento determinado o determinable clasificados por año de vencimiento son los siguientes:

	2025	2026	2027	2028	2029 y siguientes	Total
Entidad 1	-	26.666	26.667	26.667	720.000	800.000
Entidad 2	400.000	-	-	-	-	400.000
Entidad 3	110.000	60.000	-	-	-	170.000
Entidad 4	-	-	-	-	550.000	550.000
Entidad 5	-	-	300.000	-	-	300.000
Entidad 6	120.000	20.000	220.000	-	-	360.000
Entidad 7	-	200.000	-	-	-	200.000
Entidad 8	150.000					150.000
Entidad 9		100.000				100.000
Entidad 10	42	42	42	42	104	272
Entidad 11						-
TOTAL	780.042	406.708	546.709	26.709	1.270.104	3.030.272

Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2023*(Importes en miles de euros salvo otra indicación)*

Durante el ejercicio 2023, la Sociedad ha amortizado dos préstamos bilaterales de 100 y 250 millones de euros y ha contratado uno nuevo de 300 millones de euros, que ha supuesto una extensión en los plazos de vencimiento.

Aena ha dispuesto durante el 2023 de 960 millones de euros correspondientes a préstamos bilaterales, incluidos 300 millones de euros refinanciados.

En febrero de 2023, Aena tenía dispuesta la totalidad de una de las líneas de crédito por 650 millones de euros. El 26 de junio de 2023 este importe fue reembolsado.

Financiación disponible

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

Entidad	Importe (Millones de euros)	Vencimiento
BEI	460	Máximo 20 años desde desembolso
BEI	95	Máximo 20 años desde desembolso
Línea de crédito sindicado	2.000	29 de junio de 2028 + 2 prórrogas de 1 año
Total	2.555	

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 2023 y 31 de diciembre de 2022, teniendo en cuenta la cobertura derivada de las permutas de tipo de interés contratadas es el siguiente:

Miles de euros	31 de diciembre de 2023		31 de diciembre de 2022	
	Saldo	Tasa media	Saldo	Tasa media
Variable	1.879.477	3,64	1.410.750	0,43
Fijo	5.143.148	1,71	5.595.926	1,26
TOTAL	7.022.625	2,17	7.006.676	1,04

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 2023 de 4.692 millones de euros (31 de diciembre de 2022 de 4.681 millones de euros) que incluyen la obligación de cumplir con las siguientes ratios financieras:

Ratio	2023	2024	2025 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.

15.3 Facilidades crediticias

El 29 de junio de 2023, Aena ha formalizado una línea de crédito sindicada sostenible ("Sustainability-Linked RCF") por importe de 2.000 millones de euros, que refuerza su apuesta por el medio ambiente, la responsabilidad social y el buen gobierno corporativo. La operación ha sido suscrita por 14 entidades financieras nacionales e internacionales y ha sido

Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2023*(Importes en miles de euros salvo otra indicación)*

dirigida por Banco Santander como coordinador y agente sostenible y Banco Sabadell como coordinador y agente administrativo. El detalle de entidades se muestra a continuación:

ENTIDAD BANCARIA	IMPORTE (miles de euros)
Entidad 1	212.500
Entidad 2	212.500
Entidad 3	200.000
Entidad 4	100.000
Entidad 5	100.000
Entidad 6	200.000
Entidad 7	100.000
Entidad 8	100.000
Entidad 9	75.000
Entidad 10	200.000
Entidad 11	100.000
Entidad 12	100.000
Entidad 13	200.000
Entidad 14	100.000
TOTAL	2.000.000

El vencimiento de esta línea es en junio de 2028. No hay saldo dispuesto a 31 de diciembre de 2023 ni 2022. El tipo de interés es variable, con un spread inicial 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 "Environmental, Social and Governance") evaluados por el proveedor de puntuación ESG seleccionado por AENA (Sustainalytics), de manera que, si se cumplen o no ciertos objetivos de reducción y compensación de emisiones de CO₂, el margen aplicable resultante se reducirá en 0,025% en el primer caso y aumentará en el segundo.

Con esta operación la empresa amplía el plazo de su financiación para necesidades generales corporativas hasta 5 años (con posibilidad de prórroga por 2 años más) con óptimas condiciones económicas.

A 31 de diciembre de 2023, no se ha dispuesto de esta nueva línea de crédito.

Por su parte, como consecuencia de la contratación de la línea de crédito anterior, el 29 de junio de 2023, la compañía ha cancelado las líneas de crédito existentes a cierre de 2022 y cuyo importe ascendía a 1.450 millones de euros (con vencimientos en 2024 y 2025).

15.4 Valores negociables

El 13 de octubre de 2023 Aena realizó su primera emisión de bonos en el mercado de renta fija por un importe de 500 millones de euros y vencimiento en octubre de 2030. La operación se ha cerrado con un cupón del 4,25%. El coste financiero efectivo es un 4,314% anual.

Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2023*(Importes en miles de euros salvo otra indicación)*

El detalle del importe registrado en el balance consolidado adjunto a 31 de diciembre de 2023 es el siguiente:

<i>miles de euros</i>	31 de diciembre de 2023
No corriente	
Obligaciones y bonos emitidos	500.000
Ajuste saldo por criterio coste efectivo	(3.462)
Subtotal deuda a largo plazo	496.538
Corriente	
Obligaciones y bonos emitidos	-
Ajuste saldo por criterio coste efectivo	(58)
Intereses devengados por obligaciones	4.570
Subtotal deuda a corto plazo	4.512
	501.050

La Sociedad destinará los fondos a necesidades generales corporativas.

La emisión se ha realizado bajo el programa Euro Medium Term Note (EMTN) que la Compañía registró en la Comisión Nacional de Mercado de Valores (CNMV) el 27 de julio de 2023 y que, durante su vigencia, permite la emisión de bonos por un importe de hasta 3.000 millones de euros.

Las agencias de rating Fitch y Moody's han asignado a la emisión una calificación "A-" y "A3" respectivamente. Estas calificaciones se corresponden con los ratings a largo plazo de emisor (Long Term Issuer Default Rating) otorgados a AENA S.M.E., S.A.

La Compañía seguirá utilizando el programa mencionado anteriormente para la emisión de la deuda que se pudiera requerir.

Adicionalmente, el 30 de octubre de 2019 la Compañía dominante 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 nuevo 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 programa venció el 30 de octubre de 2020, y desde este momento, se han venido registrando nuevos programas de pagarés (ECP) con vencimiento anual. Respecto al ejercicio actual y anterior, los programas registrados son los siguientes:

- El 21 de diciembre de 2022 AENA S.M.E., S.A publicó 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 fue 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 vencimiento de este programa fue de un año.
- El 18 de diciembre de 2023 AENA S.M.E., S.A. ha publicado un nuevo Programa de pagarés (Euro Commercial Paper) al amparo de la Ley 6/2023 de los Mercados de Valores y de los Servicios de Inversión, de 17 de marzo de 2023. 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 los Programas precedentes (2019-2022). 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.

Durante 2023 y 2022, Aena no ha emitido papel bajo estos nuevos programas, estando disponible la totalidad del mismo al cierre del ejercicio.

Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2023

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

15.5 Valor razonable de las deudas con entidades de crédito y valores negociables

Los valores contables y los valores razonables correspondientes a las deudas con entidades de crédito y valores negociables, no corrientes, se muestran a continuación:

	Nota	Importe en libros		Valor razonable	
		31 de diciembre de		31 de diciembre de	
		2023	2022	2023	2022
Deudas con entidades de crédito	15.2	3.029.211	3.298.048	3.007.445	3.126.789
Valores negociables	15.4	496.538	-	532.175	0
Total		3.525.749	3.298.048	3.539.620	3.126.789

Para las deudas con entidades de crédito, 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 (74 pbs) (2022: a los tipos libre de riesgo (curva OIS) más un *spread* igual al CDS de Aena de 5 años modelizado por Bloomberg (106 pbs)). En el caso de los valores negociables, el valor razonable se ha obtenido de Bloomberg.

15.6 Coberturas de flujos de efectivo

El desglose del valor razonable de los instrumentos financieros derivados de cobertura de flujos de efectivo existentes a 31 de diciembre de 2023 y 31 de diciembre de 2022 se muestra en el cuadro siguiente:

	31 de diciembre de 2023		31 de diciembre de 2022	
	Activos	Pasivos	Activos	Pasivos
Permutas tipo de interés	51.140	-	99.184	-
Permuta sobre electricidad española	-	-	-	1.162
Total	51.140	-	99.184	1.162
Parte corriente	31.704	-	31.514	1.162
Parte no corriente	19.436	-	67.670	-

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 2023 y 31 de diciembre de 2022 los derivados de cobertura son efectivos al 100 % y cumplen con los requisitos necesarios para aplicar contabilidad de coberturas, de modo que no existe ineffectividad registrada en la cuenta de pérdidas y ganancias.

Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2023

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Permutas de tipos de interés

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.

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 nominal de 4.196 millones de euros.

Sus principales características son las siguientes:

	Clasificación	Tipo	Importe Contratado (Miles Euros)	Nacional Pendiente 31/12/2023	Nacional Pendiente 31/12/2022	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 1,1735 % contra tipo de interés variable(Eur6M)	854.100	427.050	474.500	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(Eur3M)	3.041.833	1.015.202	1.194.579	15/6/2015	15/6/2015	15/12/2026	15/6/2015
TOTAL			3.895.933	1.442.252	1.669.079				

El saldo reconocido en la reserva de cobertura del patrimonio neto en contratos de permuta de tipo de interés a 31 de diciembre de 2023 se irá transfiriendo a la cuenta de resultados cuando las partidas cubiertas afecten resultados como gasto financiero. Durante el ejercicio 2023 se han imputado a la cuenta de pérdidas y ganancias 32.779 miles de euros en concepto de ingreso financiero por liquidación de instrumentos de cobertura de tipos de interés (en 2022 se imputó un gasto financiero de 20.927 miles de euros).(Nota 23.6).

Derivados sobre el precio de la energía

A31 de diciembre de 2023 la Sociedad no tiene contratada cobertura sobre el precio de la energía.

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:

Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2023

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

	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

-

Durante el ejercicio 2023 se han imputado a la cuenta de pérdidas y ganancias 2.230 miles de euros en concepto gasto de explotación por liquidación de instrumentos de cobertura de energía (en 2022 no se imputó nada a la cuenta de pérdidas y ganancias por este concepto).

16. Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar

El detalle de los saldos acreedores por operaciones comerciales es el siguiente:

	Notas	Miles de euros	
		2023	2022
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar			
Proveedores, empresas del grupo y asociadas	12	10.417	22.732
Acreedores varios		171.134	178.365
Personal		37.412	34.518
Otras deudas con las Administraciones Públicas	22.1	37.730	30.251
Anticipos de clientes		59.486	58.089
Total		316.179	323.955

La información sobre el periodo medio de pago a proveedores es como sigue:

	Días	
	2023	2022
Periodo medio de pago a proveedores	30	34
Ratio de las operaciones pagadas	32	35
Ratio de las operaciones pendientes de pago	15	17

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.
- 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 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.

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.

Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2023

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

- 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 2023	Importe 2022
Total pagos realizados	1.163.509	1.260.580
Total pagos pendientes	115.540	127.324

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 2023 y 2022 es el siguiente:

	Miles de euros	%	Número de facturas	%
31 de diciembre de 2023	1.159.087	99,6 %	35.606	98,6 %
31 de diciembre de 2022	1.253.710	99,5 %	35.090	98,7 %

En los ejercicios 2023 y 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.

17.Existencias

El saldo del epígrafe "Existencias" al cierre de los ejercicios 2023 y 2022 se desglosa en las siguientes partidas:

	Nota	Miles de euros	
		2023	2022
Repuestos		6.190	5.597
Derechos de emisión de efecto invernadero	27	193	176
Deterioro de valor de otros aprovisionamientos		(1.178)	-
		5.205	5.773

El saldo de existencias incluye, principalmente, materiales y repuestos utilizados por la Sociedad en las operaciones aeroportuarias, corregido su valor por la obsolescencia de los mismos.

18.Efectivo y otros activos líquidos equivalentes

El detalle del epígrafe “Efectivo y otros activos líquidos equivalentes” es como sigue:

	Miles de Euros	
	2023	2022
Caja y bancos	1.631.740	435.404
Otros activos líquidos equivalentes	590.000	1.000.000
	2.221.740	1.435.404

A 31 de diciembre de 2023 y 2022, 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 2023 y 2022 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 en el cierre de 2023, 29 de diciembre, ascendía a 164,10 €/acción.

Asimismo, a 31 de diciembre de 2023 y 2022 no existen ampliaciones de capital en curso, ni autorizaciones para operar con acciones propias.

Según la información disponible a 31 de diciembre de 2023, las participaciones superiores al 3% son las siguientes:

Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2023*(Importes en miles de euros salvo otra indicación)*

Nombre o denominación social del accionista	% total de derechos de voto
ENAIRE	51,00
HOHN, CHRISTOPHER ANTHONY	6,257
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 2023 y 2022, 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 asciende al cierre del ejercicio 2023 a 164.176 miles de euros (mismo importe al cierre de 2022: 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 transcurrido 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 pasa a ser disponible.

En el cierre del ejercicio 2023 las reservas de capitalización dotadas en 2015, 2016 y 2017, por importe de 113.626 miles de euros, son de libre disposición por haber transcurrido más de 5 años desde el cierre del periodo impositivo al que correspondió la reducción aplicada en el Impuesto de Sociedades que exigía su dotación (Nota 3).

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 2023 y 2022 la reserva legal asciende a 300.000 miles de euros, igualando el límite mínimo legalmente establecido conforme al artículo 274 de la Ley de Sociedades de Capital.

Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2023

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

19.2.4 Otras Reservas

Al cierre del ejercicio 2023 y 2022, 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 2023 y 2022 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:

2023				
	Saldo inicial	Variaciones Valor Razonable	Imputaciones a resultados	Saldo 31/12/2023
Cobertura de flujos de caja				
Permutas tipos de interés Aena	(98.023)	14.104	32.779	(51.140)
Efecto impositivo	24.506	(3.526)	(8.195)	12.785
Total	(73.517)	10.578	24.584	(38.355)

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)

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 2023 y 2022 es el siguiente:

2023				
	Saldo inicial	Altas	Imputaciones a resultados	Saldo 31/12/2023
Subvenciones de capital de organismos oficiales				
Importe	395.721	8.444	(32.565)	371.600
Efecto impositivo	(98.931)	(2.110)	8.141	(92.900)
Neto	296.790	6.334	(24.424)	278.700

Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2023

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

	2022			
	Saldo inicial	Altas	Imputaciones a resultados	Saldo 31/12/2021
Subvenciones de capital de organismos oficiales				
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

Las altas del ejercicio 2023 se corresponden con derechos de emisión de gases de efecto invernadero de asignación gratuita correspondientes al aeropuerto de Barcelona- El Prat, el cobro recibido de la Junta de Castilla y León por un terreno del aeropuerto de Burgos, un carril bici en el aeropuerto de Menorca, puntos de recarga para vehículos handling en la red de aeropuertos y las aplicaciones AGORA y SCENA para lograr la transformación de la información aeronáutica en formato digital y dar cumplimiento a las regulaciones europeas.

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.

19.4.1 Cobros de Subvenciones

El detalle de las subvenciones brutas que han sido cobradas durante el ejercicio 2023 y 2022 es el siguiente en miles de euros:

	Miles de euros	
	2023	2022
Subvención terreno Aeropuerto de Burgos	4.530	4.685
Subvención AGORA y SCENA	275	-
Subvención carril bici Menorca	98	-
Subvención depuradora Aeropuerto de Menorca	192	192
Total Subvenciones cobradas	5.095	4.877

Al cierre del ejercicio 2023 y 2022 la Sociedad entiende cumplidas todas las condiciones necesarias para la percepción y disfrute de las subvenciones detalladas anteriormente.

19.4.2 Subvenciones de Explotación

Durante el ejercicio 2023 se han reconocido en la cuenta de pérdidas y ganancias subvenciones de explotación por importe de 46.472 miles de euros. Destaca la subvención cobrada en el ejercicio por importe de 45.133 miles de euros concedida por el Fondo de Solidaridad de la Unión Europea para compensar los gastos incurridos por Aena para mitigar los efectos provocados por la pandemia de COVID-19: controles sanitarios a la llegada de pasajeros, actuaciones de desinfección de edificios, terminales, dependencias externas y carros portaequipajes, actuaciones de refuerzo de seguridad y comunicación a los usuarios en instalaciones aeroportuarias y aumento de la frecuencia de filtros en los sistemas de ventilación conforme a las recomendaciones sanitarias.

20.Periodificaciones

20.1 Periodificaciones de pasivo

El detalle de las periodificaciones de pasivo es el siguiente:

	2023	2022
Fianzas	(1.253)	3.094
Ingresos anticipados por anticipos recibidos en especie	3.550	4.454
Otros ingresos anticipados	6.077	-
Total ajustes por periodificación	8.374	7.548
Corriente	1.861	447
No corriente	6.513	7.101

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 2023 a 89 miles de euros (2022: 98 miles de euros). El saldo pendiente de imputar a resultados al cierre del ejercicio asciende a 3.550 miles de euros (2022: 4.454 miles de euros).

20.2 Periodificaciones de activo

	2023	2022
Gastos anticipados	6.470	6.007
Total ajustes por periodificación	6.470	6.007
Corriente	6.470	6.007
No corriente	-	-

En este epígrafe del activo corriente se han registrado, principalmente, gastos anticipados de primas de seguro por importe de 6.402 miles de euros (2022: 5.945 miles de euros) y 68 miles de euros por gastos anticipados de tarjetas prepago (2022: 59 miles de euros).

Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2023

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

21.Provisiones

El movimiento habido en los ejercicios 2023 y 2022 en las cuentas incluidas bajo este epígrafe ha sido el siguiente:

2023							
	Provisión para Compromisos Laborales	Expropiaciones e intereses de demora	Responsabilidades	Impuestos	Actuaciones Medioambientales	Otras provisiones de explotación	Total
Saldo inicial	6.707	5.655	13.971	5.428	62.571	31.602	125.934
Dotaciones	432	9.972	32.480	1.030	10.548	24.268	78.730
Adiciones descuento	245	-	-	-	1.579	-	1.824
Reversiones / Excesos	305	(344)	(6.162)	(1.295)	(3.956)	(149)	(11.601)
Aplicaciones	(340)	(5.620)	(1.206)	1.110	(10.083)	(48.352)	(64.491)
Saldo final	7.349	9.663	39.083	6.273	60.659	7.369	130.396
Porción a corto plazo	-	1.459	5.767	2.751	7.468	6.927	24.372
Porción a largo plazo	7.349	8.204	33.316	3.522	53.191	442	106.024

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

Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2023

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

21.1 Provisión para compromisos laborales

El movimiento de las cuentas de Provisión para compromisos laborales durante los ejercicios 2023 y 2022, en miles de euros, ha sido el siguiente:

	2023		
	Provisión Premios de permanencia	Provisión premios de jubilación anticipada	Total Provisión compromisos laborales
Saldo inicial 1 de enero 2023	6.266	441	6.707
Dotaciones	413	19	432
(Ganancias)/Pérdidas actuariales	276	29	305
Incremento por descuento	229	16	245
(Aplicaciones)/ Extornos	(313)	(27)	(340)
Saldo final 31 de diciembre 2023	6.871	478	7.349

	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

21.1.1 Provisión premios de permanencia

A 31 de diciembre de 2023, el saldo del pasivo reconocido en balance para esta provisión es de 6.871 miles de euros (2022: 6.266 miles de euros). La dotación del ejercicio 2023 ha ascendido a 642 miles de euros (2022: 630 miles de euros), de los que 229 miles de euros corresponden al coste financiero (2022: 44 miles de euros). Las pérdidas actuariales de 276 miles de euros se han registrado como una mayor dotación (2022: ganancias actuariales de 2.370 miles de euros registradas como un exceso de provisión).

21.1.2 Provisión premios de jubilación anticipada

A 31 de diciembre de 2023, el saldo del pasivo reconocido en balance es de 478 miles de euros (2022: 441 miles de euros), que corresponde a la diferencia entre el valor presente de la obligación devengada a 31 de diciembre de 2023 de 478 miles de euros (2022: 441 miles de euros) y el valor razonable de los activos afectos al Plan de 0 miles de euros (2022: 0 miles de euros). Las adiciones netas del ejercicio han correspondido al coste normal de servicios del ejercicio por importe de 19 miles de euros (2022: 37 miles de euros), coste financiero aparte de 16 miles de euros (2022: 4 miles de euros). Pérdidas actuariales de 29 miles de euros, aplicaciones por 27 miles de euros y rendimientos activos afectos 0 miles de euros (2022: ganancias actuariales de 343 miles de euros, aplicaciones por 36 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 efectuó 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

Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2023

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

RDL17/2012 de 27 de diciembre, respectivamente. En ella 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, 2022 y 2023 se han realizado 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, 1.977 y 1.973 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 2023 existen dotadas provisiones que corresponden, principalmente, a contenciosos relacionados con expropiaciones de terrenos, destacando los del aeropuerto de Vigo y Palma de Mallorca. El conjunto de estos procedimientos ha dado lugar a una provisión por importe de 9.663 miles de euros, de los cuales 8.053 miles de euros corresponden a diferencias de justiprecio, que han tenido como contrapartida mayor valor de terrenos, y 1.610 miles de euros a intereses de demora devengados a 31 de diciembre de 2023, que han tenido como contrapartida gasto por intereses de demora de expropiaciones (2022: 5.655 miles de euros, de los cuales 4.713 miles de euros correspondían a diferencias de justiprecio y 942 miles de euros a intereses de demora devengados a 31 de diciembre de 2022).

Las reversiones realizadas durante el ejercicio 2023 son consecuencia, principalmente, de resoluciones favorables a los intereses de Aena, destacando la reversión de la provisión del aeropuerto de Bilbao. De los 344 miles de euros revertidos, 260 miles de euros se han abonado al valor del inmovilizado contra el que se dotaron en su día, y el resto, por importe de 84 mil euros, como menor gasto por intereses de demora de expropiaciones (2022: 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).

El gasto financiero de intereses por expropiaciones a 31 de diciembre de 2023, una vez tenidas en cuenta las reversiones citadas, ha ascendido a 668 miles de euros (31 de diciembre de 2022: ingreso financiero por 73 miles de euros) (véase Nota 23.6).

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 2023 y 2022, 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 2023 las dotaciones efectuadas por la Sociedad, por un importe total de 32.480 miles de euros, han correspondido, principalmente, a reclamaciones de arrendatarios comerciales por aplicación de la DF7, donde se ha considerado oportuno calificar el riesgo comercial como probable, dada la controversia judicial existente, por un importe de 11.845 miles de euros, a reclamaciones efectuadas por una compañía aérea dentro del curso normal del negocio por importe de 15.023 miles de euros, a reclamaciones por expedientes de obra por importe de 3.506 miles de euros, a reclamaciones de expedientes descentralizados por 532 miles de euros y a reclamaciones de origen laboral por importe de 1.574 miles de euros.

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, reclamaciones efectuadas por compañías aéreas por importe de 1.175 miles de euros, y a reclamaciones de origen laboral por importe de 2.676 miles de euros.

Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2023

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Durante el ejercicio 2023 las reversiones, por un importe total de 6.162 miles de euros, se producen por la resolución favorable a la Sociedad de contenciosos laborales por un importe de 5.662 miles de euros, y otros riesgos de contratación de obras que han ascendido a 480 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 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 y otros riesgos, destacando las correspondientes a reclamaciones comerciales que han ascendido a 3.042 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 58.675 miles de euros (2022: 60.500 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 (2022: 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 2023 se recogen también los derechos de emisión de gases de efecto invernadero adquiridos por la Sociedad para su consumo, por un importe de 584 miles de euros (2022: 671 miles de euros), que se corresponden con la mejor estimación de los derechos consumidos durante 2023, realizado en base a las emisiones realmente producidas durante 2022 (ver Nota 27).

En el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2023, se han dotado 11.656 miles de euros en la provisión para actuaciones medioambientales la actualización de huellas acústicas de algunos planes de aislamiento, de los cuales 1.579 miles de euros se corresponden al coste financiero. En el cálculo de la provisión se ha utilizado un coste medio unitario de 7.468 euros/vivienda (excepto para el caso del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, para el que se estimó un coste de 24.206 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 5.357 euros/vivienda). La contrapartida de dichas dotaciones se encuentra recogida en el "Inmovilizado material".

En el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2022, se dotaron 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 correspondían al coste financiero. En el cálculo de la provisión se utilizó 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".

La reversión acontecida durante el ejercicio 2023 por importe de 3.956 miles de euros se relaciona, fundamentalmente, con el ligero descenso en el importe medio del coste estimado de aislamiento por vivienda de la mayoría de los aeropuertos, respecto al 2022. Tal reversión se ha efectuado contra el valor del inmovilizado contra el que se dotó en su día la provisión.

Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2023

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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 2016.

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 de Aena, 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 quedaran 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 de Aena aprobó el incentivo comercial extraordinario para vuelos a la Isla de La Palma. El incentivo consistía en un 100% de reembolso por el importe de la tarifa de utilización de infraestructuras (pasajero) en todos los vuelos que tuvieran 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 de Aena aprobó el incentivo comercial de incremento del tráfico de pasajeros. Este incentivo estuvo en vigor desde el día 1 de abril hasta el día 31 de octubre de 2022. El incentivo reembolsaba 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 debía 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 de Aena también aprobó el incentivo por las operaciones regulares comerciales de helicópteros con origen en los helipuertos de Ceuta y Algeciras. Las compañías aéreas tendrían derecho a un incentivo por mantenimiento de los pasajeros transportados en las rutas operadas desde los

Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2023

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

helipuertos de Algeciras y Ceuta. El incentivo se cifraba 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 aplicaba al número total de pasajeros comerciales de salida de la ruta en cuestión, siempre y cuando en la ruta se mantuviera, al menos, el 75% de los pasajeros de salida transportados en la temporada análoga anterior.

Para la temporada de invierno 2022, el Consejo de Administración de Aena aprobó una prórroga del incentivo en vigor para la temporada de verano 2022, que se aplicaría entre el 1 de noviembre 2022 y el 31 de marzo de 2023. Las compañías que cumplieran las condiciones requeridas sobre programación de asientos y factor de ocupación podrían beneficiarse de un reembolso en su tarifa media de pasajero.

Para las temporadas de verano 2023 e invierno 2023, el Consejo de Administración de Aena aprobó el incentivo al número de pasajeros de salida adicionales y se aplica por la apertura de rutas a nuevos destinos, en función de la aportación al crecimiento en número de pasajeros en las rutas que se operan desde los aeropuertos de la red de menos de 3 millones de pasajeros anuales en 2022 y por la aportación al crecimiento en número de pasajeros de las rutas con destino a Asia que se operan desde todos los aeropuertos de la red de la temporada. El incentivo se cifra en un importe equivalente al 100% de la cuantía media de la prestación pública por salida de pasajeros de la compañía en la ruta. En el mismo Consejo también se aprobó la prórroga del Incentivo por operativa en los Helipuertos de Algeciras y Ceuta para las temporadas de verano e invierno de 2023.

El efecto conjunto de todos los incentivos al tráfico ha supuesto una dotación de 24.120 miles de euros en el ejercicio 2023 (neta de la reversión de 149 miles de euros de provisiones de años anteriores) frente a 41.308 miles de euros en el mismo período de 2022 (neta de la reversión de 46 miles de euros de dotaciones de ejercicios anteriores).

Por otra parte, se han producido aplicaciones de 48.345 miles de euros contra esta provisión de incentivos a compañías aéreas durante el ejercicio 2023 (2022: 17.838 miles de euros).

A 31 de diciembre de 2023 el saldo de la cantidad provisionada por los anteriores conceptos asciende a un importe de 7.369 miles de euros (2022: 31.152 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 (España), por un importe de 442 miles de euros (2022:450 miles de euros). Dicho aparcamiento revertirá al Ayuntamiento de dicha ciudad una vez finalice el periodo de arrendamiento, estando previsto que entre en funcionamiento durante 2024.

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			
		2023		2022	
		Corriente	No Corriente	Corriente	No Corriente
Activos por impuesto diferido	22.3	-	36.538	-	186.902
Activos por impuesto corriente	22.2	146.107	-	9.087	-
Hacienda Pública deudora por IVA		3.495	-	24.583	-
Hacienda Pública deudora por IGIC		7	-	3	-
Hacienda Pública deudora por subvenciones concedidas	7.5	3.976	-	769	-
Otros conceptos		-	-	(3)	-
		153.585	36.538	34.439	186.902

El epígrafe Hacienda Pública deudora por subvenciones concedidas recoge al 31 de diciembre de 2023 fundamentalmente dos conceptos: 3.400 miles de euros por una subvención para la instalación de puntos de recarga handling y 961 miles de euros relacionado con una subvención para la construcción de una depuradora en un aeropuerto de la red. Al cierre del ejercicio 2022 existía un saldo deudor de 769 miles de euros relacionado con esta última subvención. Durante el ejercicio 2023 la Sociedad ha cobrado 192 miles de euros de esta subvención (véase Nota 19.4).

Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2023*(Importes en miles de euros salvo otra indicación)*

Hacienda Pública, Acreedora	Nota	Miles de Euros			
		2023		2022	
		Corriente	No Corriente	Corriente	No Corriente
Pasivos por impuesto diferido	22.3	-	98.276	-	104.306
Hacienda Pública acreedora por IRPF		9.288	-	11.025	-
Hacienda Pública acreedora por IGIC		2.143	-	1.087	-
Organismos de la Seguridad Social acreedores		18.161	-	17.971	-
Hacienda pública acreedora por otros impuestos		9	-	52	-
Hacienda pública acreedora por IVA		8.129	-	116	-
		37.730	98.276	30.251	104.306

Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2023

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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 2023 es la siguiente:

	Miles de euros					
	2023					
	Cuenta de pérdidas y ganancias			Ingresos y gastos imputados directamente al patrimonio neto		
Saldo ingresos y gastos del ejercicio	1.436.264					
	Aumentos	Disminuciones	Total	Aumentos	Disminuciones	Total
Impuesto sobre Sociedades	434.144		434.144			
Resultado antes de impuestos			1.870.408			
Diferencias permanentes	4.419	(29.758)	(25.339)			
Diferencias temporarias:						
- Amortización	43.874	(65.631)	(21.757)			
- Pérdidas por deterioro	29.304	(18.087)	11.217			
- Planes de pensiones	1.985	(2.098)	(113)			
- Provisiones	1.239	(469)	770			
- Provisión deterioro inmovilizado	460	(15)	445			
- Derivado de cobertura					(46.882)	(46.882)
- Subvenciones, donaciones y legados recibidos				54.916	(79.037)	(24.121)
- Otros					(29)	(29)
	76.862	(86.300)	(9.438)	54.916	(125.948)	(71.032)
Compensación bases imponibles negativas			(482.942)			
Base imponible (resultado fiscal)			1.352.689			
Cuota íntegra			338.172			(17.758)
Deducciones			(29.039)			
Cuota líquida			309.133			
Retenciones y pagos a cuenta			(421.956)			
Cuota a cobrar a Hacienda			(112.823)			

Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2023
(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Miles de euros						
2022						
Saldo ingresos y gastos del ejercicio	Cuenta de pérdidas y ganancias			Ingresos y gastos imputados directamente al patrimonio neto		
	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			

En régimen de declaración consolidada del Impuesto sobre Sociedades, surge una cuota a cobrar de Hacienda por importe de 99 millones de euros (2022: surge una cuota a cobrar de Hacienda por importe de 9 millones de euros).

Las principales diferencias permanentes del ejercicio 2023 surgen por ingresos de créditos a largo plazo con empresas del grupo. Adicionalmente, a 31 de diciembre de 2023, la sociedad se ha reconocido un incremento en la reserva de capitalización por importe de 15.236 miles de euros, que implica una reducción de la base imponible del Impuesto sobre Sociedades. Este incentivo, si se cumplen los requisitos estipulados, permite la reducción del 10% de la variación de los fondos propios entre ejercicios económicos. En 2022, por su parte, correspondieron 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 cuanto a las principales diferencias temporarias, tanto en el ejercicio 2023 como en el 2022, se corresponden con:

- Deterioro de valor de los créditos por operaciones comerciales.
- Diferencias entre amortización contable y fiscal.

Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2023
(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

En relación a la Base Imponible del Impuesto de Sociedades, en el ejercicio 2023 se han aplicado bases imponibles negativas de ejercicios anteriores por importe de 482.942 miles de euros. La mayor parte de estas bases imponibles negativas provienen del cambio de política contable efectuado en el ejercicio 2022, donde la Sociedad se registró, contra fondos propios, 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 2021 y 2020 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 surgió 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.

El tipo impositivo general del Impuesto sobre Sociedades para el ejercicio 2023 es del 25%, al igual que en 2022.

El epígrafe de Impuesto sobre las ganancias de la cuenta de pérdidas y ganancias adjunta se compone de:

	Nota	Miles de euros	
		2023	2022
(-) Gasto / (+) Ingreso			
Impuesto corriente		(338.172)	(243.580)
Impuesto diferido		(2.359)	(2.171)
Créditos por pérdidas a compensar del ejercicio		(120.736)	(28.901)
Deducciones fiscales registradas	22.3	26.705	29.620
Otros		418	(496)
		(434.144)	(245.528)

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			
	2023		2022	
	Corriente	No Corriente	Corriente	No Corriente
Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A.	-	3.312	-	(10.004)
Aena Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia S.M.E.	-	(849)	-	(429)
	-	2.463	-	(10.433)

22.3 Impuestos diferidos

El detalle de los impuestos diferidos a 31 de diciembre de 2023 y 2022 es el siguiente:

	Nota	Miles de euros	
		2023	2022
Activos por impuestos diferidos:			
- Diferencias temporarias	22.1	36.538	186.902
		36.538	186.902
Pasivos por impuestos diferidos:			
- Diferencias temporarias	22.1	(98.276)	(104.306)
		(98.276)	(104.306)
Impuestos diferidos		(61.738)	82.596

Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2023*(Importes en miles de euros salvo otra indicación)*

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	
	2023	2022
Activos por impuestos diferidos:		
- Diferencias temporarias	21.756	100.912
	21.756	100.912
Pasivos por impuestos diferidos:		
- Diferencias temporarias	(92.246)	(96.890)
	(92.246)	(96.890)
	(70.490)	4.022

Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2023

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

El movimiento durante los ejercicios 2023 y 2022 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	33.757	14.833	379	165	4.954	(24.506)	(920)	158.190	-	50	186.902
Cargo (abono) a cuenta de pérdidas y ganancias	(7.942)	2.708	(28)	117	-	-	-	-	-	189	(4.956)
Cargo (abono) a patrimonio neto	-	-	-	-	-	11.721	-	-	-	7	11.728
Empresas grupo consolidado fiscal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Utilización créditos en ej.	-	-	-	-	-	-	-	(157.136)	-	-	(157.136)
Otros (**)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Saldo a 31 de diciembre de 2023	25.815	17.541	351	282	4.954	(12.785)	(920)	1.054	-	246	36.538

	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

(*) En el epígrafe "Amortización" se recogen 2.334 miles de euros (2022: 4.668 miles de euros) del saldo pendiente del crédito inicialmente reconocido por importe de 21.928 miles de euros, una vez considerados los 2.333 miles de euros utilizados durante 2023 (2022: 21.928 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.

Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2023

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Tal y como se indica en la Nota 22.2, como consecuencia del cambio de criterio contable que tuvo lugar en el ejercicio 2022 se activaron créditos fiscales por bases imponibles negativas de pendientes de compensación por importe de 158.103 (12.049 miles de euros correspondientes al ejercicio 2020 y 146.054 miles de euros del ejercicio 2021). Durante el ejercicio 2023, se han aplicado créditos fiscales por importe de 157.135 miles de euros.

	Miles de euros		
	Subvenciones	Incremento de valoración de participaciones	Total
Pasivos por impuestos diferidos			
Saldo al inicio	(98.929)	(5.377)	(104.306)
Cargo a patrimonio neto	6.030		6.030
Saldo a 31 de diciembre de 2023	(92.899)	(5.377)	(98.276)
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)

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 2023 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.

Durante el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2022, se produjo un cambio significativo en criterios contables respecto a los aplicados en el ejercicio 2021, tal y como se indica en la nota 2.8 de la memoria de las cuentas anuales del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2022. Como consecuencia de la publicación de la Decisión de Agenda del IFRS Interpretations Committee, de fecha 20 de octubre de 2022, sobre la condonación por el arrendador de pagos por arrendamiento (NIIF 9 y NIIF 16), se determinó que las cuentas a cobrar por el arrendamiento se encuentran dentro del alcance de la NIIF 9 *Instrumentos financieros*, por lo que la Sociedad tuvo que aplicar el criterio de deterioro de valor de la pérdida esperada a las mismas en sus cuentas consolidadas, considerando el impacto de las reducciones de renta y no cabe, por tanto, considerar las reducciones como un incentivo dentro del alcance de la NIIF 16 *Arrendamientos*.

Con objeto de presentar en las cuentas anuales individuales una situación financiera y patrimonial alineada con las cuentas anuales consolidadas, la Dirección optó por modificar la política contable relacionada con las reducciones de rentas tratándolas como una renta contingente negativa formando parte del resultado de explotación. Aunque este tratamiento contable no es equivalente a las NIIF-UE, en la medida en que el PGC permite la opción de aplicar un criterio contable que conlleva un impacto similar, 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.

A lo largo del ejercicio 2023, con el objeto de confirmar el criterio fiscal adoptado por la Sociedad de retrotraer el menor ingreso contable a los ejercicios de origen, se presentaron ante la Agencia Tributaria la solicitud de rectificación de las declaraciones del Impuesto sobre Sociedades correspondientes a los ejercicios 2020, 2021 y, por efecto de las mayores bases imponibles negativas imputables a esos años, la relativa al ejercicio 2022. Ambas solicitudes se han cerrado, mediante la firma de dos actas, la primera de ellas se firmó el pasado 20 de diciembre de 2023 para los ejercicios 2020 y 2021 y la segunda, correspondiente al ejercicio 2022, se firmó el 9 de enero de 2024, los procesos de comprobación respecto a los ejercicios y declaraciones afectados, reconociéndose los criterios adoptados y sus consiguientes efectos (reconocimiento de mayores bases imponibles negativas imputables a los ejercicios 2020 y 2021 que dan lugar a un activo por créditos fiscales por importe de 158 millones de euros, y mayor devolución resultante de la declaración del Impuesto

Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2023

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

sobre Sociedades del ejercicio 2022 por importe de 46 millones de euros). Estos créditos fiscales se han aplicado casi en su totalidad en 2023 por el Grupo fiscal.

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 2019 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 2019, año de su incorporación al grupo. No obstante, a cierre del ejercicio 2023 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.

Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2023

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

22.3.2 Deducciones fiscales

En el ejercicio 2023 y 2022 las siguientes deducciones han sido aplicadas en la liquidación del Impuesto sobre Sociedades:

Deducciones fiscales ejercicio 2023						
	Año de Generación (1)	Importe pendiente a 31.12.2022	Importe Reconocido en 2023	Importe aplicado	Importe pendiente a 31.12.2023	Año Vencimiento (2)
Deducciones en Canarias por inversiones en activos fijos (2)	2023	-	26.705	26.705	-	-
Deducción doble imposición internacional	2023	-	6.460	6.460	-	-
Subtotal			33.165	33.165		
Deducción 30 % Amortización (3)	2.023	-	2.334	2.334	-	-
Total			35.499	35.499		

Deducciones fiscales ejercicio 2022						
	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	7.035	-	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
	2021	-	21	21	-	2032
Deducción doble imposición internacional	2021	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	-	

- (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 períodos 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.

22.4 Pilar Dos

El nuevo Impuesto Complementario a raíz de la trasposición de Pilar Dos a España

En su calidad de grupo multinacional de gran magnitud, al Grupo AENA le resultan de aplicación las reglas modelo contra la erosión de la base imponible del Pilar Dos (también denominadas Reglas GloBE) aprobadas por el Marco Inclusivo de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE)/G20 sobre BEPS (Base Erosion and Profit Shifting) el 14 de diciembre de 2021 al que se adhirieron, entre otros muchos, los Estados miembros de la Unión Europea.

A partir del ejercicio 2024 el grupo tendrá que pagar un Impuesto Complementario que gravará los beneficios obtenidos en cualquier jurisdicción en la que opere en la que el tipo impositivo efectivo, calculado a nivel jurisdiccional, sea inferior al tipo mínimo del 15%.

A la fecha actual, la legislación del Pilar Dos está en proceso de aprobación en España, y su entrada en vigor se prevé a principios del ejercicio 2024 con efectos retroactivos a 1 de enero de 2024, por lo que, al 31 de diciembre de 2023, el grupo no tiene impacto relacionado con las normas de Pilar Dos en su gasto por impuesto corriente del ejercicio 2023.

Por otra parte, el grupo aplica la excepción para reconocer y revelar información sobre activos y pasivos por impuestos diferidos relacionados con los impuestos a la renta del Pilar Dos.

Adaptación al Impuesto Complementario

El Grupo AENA ha asumido el compromiso explícito de aplicar las directrices de la OCDE de Pilar Dos. Está alineado con los principios y acciones propugnados por la OCDE y está trabajando en el análisis del impacto de la nueva norma de Pilar Dos, para establecer un sistema de cumplimiento y de control y gestión, que le permita adaptarse a la normativa en tiempo y forma.

En este sentido, si bien el análisis del Grupo aún se está llevando a cabo, teniendo en cuenta el marco normativo existente, se ha realizado un cálculo estimado del Impuesto Complementario derivado de la aplicación de la norma de Pilar Dos, según las declaraciones tributarias más recientes, el informe país a país (Country-by-Country Report) y los estados financieros de las entidades constitutivas del Grupo, y en base a ello y sujeto a acontecimientos de carácter imprevistos, no se espera un impacto patrimonial derivado de la aplicación de las reglas modelo, toda vez que en cada una de las jurisdicciones en las que opera el grupo se cuenta con: un tipo impositivo efectivo de, al menos, el 15%, y/o presencia relevante de personal y equipo que implican la exclusión de rentas sujetas al Impuesto Complementario.

Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2023

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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 2023 y 2022 que se detallan a continuación:

Miles de euros	2023			2022		
	Ingresos contractuales	Descuentos formalizados (Nota 4.5.2)	Total	Ingresos contractuales	Descuentos formalizados (Nota 4.5.2)	Total
Servicios aeroportuarios	4.302.712	(21.420)	4.281.292	3.598.080	(17.445)	3.580.635
Servicios Aeronáuticos	2.768.254	-	2.768.254	2.367.379	-	2.367.379
Aeronáuticos - Prestaciones Patrimoniales	2.686.445	-	2.686.445	2.293.529	-	2.293.529
Aterrizajes/Servicio Tránsito Aéreo/Servicio Meteorología	744.744	-	744.744	598.456	-	598.456
Estacionamientos	46.373	-	46.373	43.497	-	43.497
Pasajeros	1.192.304	-	1.192.304	952.365	-	952.365
Pasarelas telescópicas	89.448	-	89.448	77.114	-	77.114
Seguridad	414.849	-	414.849	338.845	-	338.845
Handling	115.017	-	115.017	93.821	-	93.821
Carburante	29.747	-	29.747	25.291	-	25.291
Catering	10.122	-	10.122	8.456	-	8.456
Recuperación costes COVID ley 2/2021	43.841	-	43.841	155.684	-	155.684
Resto servicios aeronáuticos (1)	81.809	-	81.809	73.850	-	73.850
Servicios Comerciales	1.534.458	(21.420)	1.513.038	1.230.701	(17.445)	1.213.256
Arrendamientos	36.068	-	36.068	34.557	-	34.557
Tiendas	133.835	(1.047)	132.788	90.617	-	90.617
Tiendas Duty Free	411.139	-	411.139	332.928	-	332.928
Restauración	325.007	(4.455)	320.552	243.622	119	243.741
Rent a car	184.669	8	184.677	148.390	(51)	148.339
Aparcamientos	180.191	-	180.191	146.423	-	146.423
Publicidad	24.481	-	24.481	23.868	(16.837)	7.031
Servicios VIP (2)	118.966	(7)	118.959	82.792	(127)	82.665
Resto ingresos comerciales (3)	120.102	(15.919)	104.183	127.504	(549)	126.955
Servicios inmobiliarios	105.475	-	105.475	86.423	-	86.423
Arrendamientos	18.483	-	18.483	17.141	-	17.141
Terrenos	34.486	-	34.486	27.536	-	27.536
Almacenes y hangares	6.824	-	6.824	6.546	-	6.546
Centros Logísticos de Carga	29.068	-	29.068	21.555	-	21.555
Explotaciones Inmobiliarias	16.614	-	16.614	13.645	-	13.645
Total Importe Neto de la Cifra de Negocio - Servicios aeroportuarios	4.408.187	(21.420)	4.386.767	3.684.503	(17.445)	3.667.058

(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.

Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2023*(Importes en miles de euros salvo otra indicación)*

Durante 2023 se ha producido un incremento del 19,6 % de la cifra de negocios de la Sociedad consecuencia del aumento del tráfico en los aeropuertos de la red nacional.

Una parte importante (44,0 %) de los ingresos por servicios aeronáuticos a 31 de diciembre de 2023 se concentra en tres clientes, con cifras de ingresos de 512 millones de euros, 398 millones de euros y 316 millones de euros, respectivamente (31 de diciembre de 2022: 395 millones de euros, 334 millones de euros y 261 millones de euros, respectivamente, un 30% de la cifra de ingresos por servicios aeroportuarios).

Durante el ejercicio 2023 se han registrado ingresos por pagos variables de arrendamientos operativos por importe de 1.426 millones de euros (2022: 1.201 millones de euros).

23.2 Aprovisionamientos

El desglose del epígrafe “Aprovisionamientos” de los ejercicios 2023 y 2022 es el siguiente:

	Miles de euros	
	2023	2022
Compras de otros aprovisionamientos	370	231
Deterioro de otros aprovisionamientos	1.178	-
Trabajos realizados por otras empresas	160.328	161.492
Total	161.876	161.723

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 121.223 miles de euros (2022: 123.060 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 12.205 miles de euros (2022: 11.994 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 9.687 miles de euros (2022: 8.664 miles de euros).

23.3 Gastos de personal

Los gastos de personal en los ejercicios 2023 y 2022 se desglosan de la forma siguiente:

	Miles de euros	
	2023	2022
Sueldos y salarios e indemnizaciones	344.291	325.150
Seguridad Social a cargo de la empresa y otros gastos sociales	140.518	128.403
Aportaciones a compromisos laborales	1.973	1.977
Exceso de provisión retribuciones y otras	(9.171)	(9.579)
Otros	707	622
Total	478.318	446.573

Los gastos de personal en 2023 son superiores a los de 2022, resultado, principalmente, de la provisión de la revisión salarial para el año 2023 prevista en la Ley 31/2022, de 23 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2023, que establece una subida del 2,5 %, y una subida adicional del 0,5% vinculada a la evolución de los índices de precios al consumo armonizado (IPCA) y otra subida complementaria del 0,5 % ligada a la evolución del producto interior bruto (PIB). Mediante Resolución de la Secretaría de Estado de Función Pública, se ha publicado el Acuerdo del Consejo de Ministros de 3 de octubre de 2023, por el que se aprueba el citado incremento salarial del 0,5%, vinculado a la evolución del IPCA. El día 30 de enero de 2024 se ha publicado el PIB del año 2024 en el 2,5 % cumpliéndose, por tanto los requisitos para el abono del 0,5% ligado al PIB. El impacto de estas medidas sobre la seguridad social junto con el incremento de plantilla, el incremento de la retribución asociada al desempeño, y la entrada en vigor del Mecanismo de Equidad Intergeneracional (MEI) explican el incremento de los costes asociados a la seguridad social, y en sentido contrario, del aumento del exceso de provisión de retribuciones y la disminución de la aportación a compromisos laborales.

Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2023*(Importes en miles de euros salvo otra indicación)***23.4 Servicios exteriores**

El desglose de este epígrafe en los ejercicios 2023 y 2022 es el siguiente:

	Miles de euros	
	2023	2022
Arrendamientos y cánones	6.085	5.485
Reparaciones y conservación	289.238	267.407
Servicios profesionales independientes	62.308	46.875
Primas de seguros	14.462	13.126
Servicios bancarios	986	2.210
Publicidad y relaciones públicas	13.076	6.577
Suministros	162.104	283.213
Servicios vigilancia y seguridad	218.676	183.912
Otros servicios	199.242	165.718
Total	966.177	974.523

El epígrafe “Reparaciones y conservación” recoge, principalmente, reparaciones de las infraestructuras aeroportuarias, el mantenimiento de instalaciones (entre ellas destacar el 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.

En el epígrafe de “Otros servicios” destacar por relevancia, los servicios de gestión de los aparcamientos, salas VIP, servicio de asistencia a pasajeros con movilidad reducida, conducción de pasarelas, recogida de carros portaequipajes e servicios de información al público.

Los gastos de explotación se han visto incrementados por el aumento de los costes fijos de estructura derivados del aumento del tráfico durante el ejercicio 2023, el aumento de precios en los nuevos contratos, y el mayor alcance en servicios operativos para dar cumplimiento a normativas y estándares de calidad establecidos en el Documento de Regulación Aeroportuaria vigente. Afectados por esta casuística se encuentran los servicios de Seguridad, PMR, mantenimientos, limpieza, gestión de Salas VIP e información al público, entre otros.

La disminución del gasto de suministros está motivada fundamentalmente por el notable descenso del precio de la energía eléctrica en la red española de aeropuertos (87,4 €/kWh en 2023 frente a 167,7 €/kWh en 2022), habiéndose producido una estabilización del precio durante el ejercicio 2023. El importe de esta partida incluida en suministros ha ascendido en 2023 a 146 millones de euros frente a los 266,7 millones de euros registrados en 2022(Nota 5.1.1).

Otras variaciones son debidas a una mayor necesidad de servicios profesionales para proyectos de innovación, desarrollo de negocios comerciales e inmobiliarios y realización de proyectos de inversión y, en el caso de publicidad, la campaña de marca realizada en varias oleadas a lo largo del ejercicio.

23.5 Tributos

El saldo recogido en Tributos se corresponde fundamentalmente con los importes satisfechos en concepto de Impuestos locales, principalmente IBI e IAE.

Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2023

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

23.6 Resultados financieros

Los resultados financieros obtenidos en el ejercicio 2023 y 2022 han sido los siguientes:

	Notas	Miles de euros	
		2023	2022
Ingresos financieros		112.487	15.976
De valores negociables y otros instrumentos financieros			
- De empresas del grupo y asociadas	12	43.351	5.208
- De intereses de expropiaciones	21	-	73
- De terceros		58.719	8.642
Activación de gastos financieros	6 7	10.417	2.053
Gastos financieros		(186.779)	(88.588)
- Por deudas con empresas del grupo y asociadas	12	(93.560)	(37.047)
- Por deudas con terceros		(123.493)	(29.694)
- Derivados	15 19.3	32.779	(20.927)
- De intereses de expropiaciones	21	(668)	-
- Por actualización de provisiones		(1.837)	(920)
Diferencias de cambio		(5)	(6)
Deterioro y resultado de enajenaciones de instrumentos financieros		-	9.386
Deterioro de participaciones en empresas del Grupo	11	-	9.386
RESULTADO FINANCIERO		(74.297)	(63.232)

En este capítulo, las principales variaciones del ejercicio 2023 respecto a 2022 son las siguientes:

- En cuanto a los ingresos financieros, se ha producido un aumento en los ingresos de valores negociables de empresas del grupo (38.143 miles de euros) derivado, principalmente, de la nueva financiación concedida a ADI durante el ejercicio 2023 (Nota 11). En el epígrafe de ingresos financieros de valores negociables y otros instrumentos financieros de terceros el aumento de los tipos de interés ha derivado en un incremento de los intereses recibidos por los depósitos a plazo realizados (50.004 miles de euros). Por último, el aumento en la activación de los gastos financieros se debe, principalmente, a la contratación durante el ejercicio de nueva financiación de proyectos de inversión, unido al incremento de los gastos financieros capitalizables por el aumento de los tipos de interés ya mencionado.
- 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 la deuda financiera y de los tipos de interés.
- El ingreso financiero reconocido en el epígrafe “Derivados” es debido al aumento de los tipos de interés respecto al interés cubierto. (Nota 15 y Nota 19.3)
- En el ejercicio 2022 se registró la reversión 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 7.556 miles de euros (2022: 4.942 miles de euros) incluido en el epígrafe "Excesos de Provisiones" de la cuenta de pérdidas y ganancias de 2023, 7.134 miles de euros corresponden a resoluciones favorables en liquidaciones de impuestos locales que se encontraban en controversia (2022: 2.259 miles de euros) y 422 miles de euros corresponden a excesos de Provisiones por responsabilidades de distinta naturaleza (Contratos comerciales, resoluciones judiciales que modifican el importe del litigio, etc.) (2022: 2.683 miles de euros).

Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2023

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

23.8 Otros resultados

	Miles de euros	
	2023	2022
	6.733	(56.482)
Otros resultados		

En el ejercicio 2023 se recogen bajo este epígrafe los cobros de recargos de mora y apremio. El descenso del gasto registrado se debe a la reducción de los gastos excepcionales en los que ha incurrido la Sociedad, como consecuencia de las medidas tomadas para el control, contención y previsión de la pandemia, tanto en las instalaciones aeroportuarias, como en la protección personal y de salud.

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. El importe estimado de los costes recuperables en los que la Sociedad incurrió en 2022 ascendía a 40 millones de euros. En 2023 no se estima recuperable importe alguno.

En el ejercicio 2022 también se recogía en este epígrafe incautaciones de avales y fianzas, las pérdidas recogían, principalmente, indemnizaciones y dotaciones a provisiones para riesgos.

24.Otra información

24.1 Información sobre empleados

El número de empleados de AENA S.M.E., S.A., al cierre de los ejercicios 2023 y 2022, por categoría y sexo, ha sido el siguiente:

Categoría Profesional	31 de diciembre de 2023			31 de diciembre de 2022		
	Hombres	Mujeres	Total	Hombres	Mujeres	Total
Alta Dirección	5	6	11	5	6	11
Directivos y Titulados	1.159	973	2.132	1.125	931	2.056
Coordinadores	859	367	1.226	871	375	1.246
Técnicos	2.968	1.537	4.505	2.876	1.447	4.323
Personal de apoyo	218	295	513	206	246	452
Total	5.209	3.178	8.387	5.083	3.005	8.088

En las cifras anteriores se incluyen 1.010 empleados temporales al cierre del ejercicio 2023 (2022: 752).

Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2023
(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

El número medio de empleados de AENA S.M.E., S.A., durante los ejercicios 2023 y 2022, por categoría y sexo, ha sido el siguiente:

Categoría Profesional	Año 2023			Año 2022		
	Hombres	Mujeres	Total	Hombres	Mujeres	Total
Alta Dirección	5	6	11	5	6	11
Directivos y Titulados	1.139	947	2.086	1.096	899	1.995
Coordinadores	867	372	1.239	857	370	1.227
Técnicos	2.962	1.510	4.472	2.850	1.427	4.277
Personal de apoyo	216	277	493	205	236	441
Total	5.189	3.112	8.301	5.013	2.938	7.951

En las cifras anteriores se incluyen, de media, 924 empleados temporales (2022: 634).

A 31 de diciembre de 2023 AENA S.M.E., S.A. cuenta con 117 empleados con discapacidad (2022: 115).

24.2 Retribución de los administradores y la alta dirección

Las retribuciones percibidas durante los ejercicios 2023 y 2022 por los Administradores y la Alta Dirección de la Sociedad clasificados por conceptos, han sido las siguientes (en miles de euros):

Concepto	Año 2023			Año 2022		
	Alta Dirección	Consejo de Administración	Total	Alta Dirección	Consejo de Administración	Total
Sueldos	1.676		1.676	1.515	-	1.515
Dietas	17	132	149	24	128	152
Planes de pensiones	10		10	10	-	10
Primas de seguros	7		7	7	-	7
Total	1.710	132	1.842	1.556	128	1.684

El Consejo de Administración de AENA S.M.E., S.A., estaba formado por 14 miembros (7 hombres y 7 mujeres) a 31 de diciembre de 2023 (2022: 9 hombres y 6 mujeres).

Dentro de la cifra de Sueldos de la Alta Dirección se incluyen 376 miles de euros (2022: 333 miles de euros) correspondientes a sueldos y salarios del Presidente-Consejero delegado y del Vicepresidente Ejecutivo (anterior Director General de Aeropuertos) que, a su vez, son miembros del Consejo de Administración.

Las retribuciones percibidas durante el ejercicio 2023, 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 2023 y 2022, 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 2023 y 2022 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.

Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2023*(Importes en miles de euros salvo otra indicación)*

A 31 de diciembre de 2023 y 2022 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), así como de Bloco Do Onze Aeroportos do Brasil (BOAB).
- 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, no habiendo sido solicitada autorización al respecto por ninguno de ellos durante el presente ejercicio ni el anterior, hasta la fecha de formulación de las presentes Cuentas anuales consolidadas.

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 2023 y 31 de diciembre de 2022, honorarios y gastos profesionales, según el siguiente detalle:

	Miles de euros	
	2023	2022
Servicios de auditoría	219	215
Otros servicios de verificación exigidos por la legislación vigente	44	44
Otros servicios	113	77
Total	376	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 2023 y 31 de diciembre de 2022. No se han realizado servicios fiscales durante los ejercicios terminados el 31 de diciembre de 2023 y 31 de diciembre de 2022.

Los importes incluidos en el cuadro anterior, incluyen la totalidad de los honorarios relativos a los servicios realizados durante los ejercicios 2023 y 2022, con independencia del momento de su facturación.

26.Avales, compromisos y otras garantías

Los avales bancarios presentados ante diversos Organismos a 31 de diciembre de 2023 ascienden a 17.657 miles de euros (31 de diciembre de 2022: 17.647 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.

Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2023*(Importes en miles de euros salvo otra indicación)*

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 2023 incluye inversiones de carácter medioambiental por importe de 590,3 millones de euros, cuya amortización acumulada asciende a 320,5 millones de euros (2022: inversiones por 567,1 millones de euros y amortizaciones por 305.7 millones de euros).

Las inversiones de naturaleza medioambiental realizadas durante el ejercicio 2023, 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 47.349 miles de euros (2022: 19.814 miles de euros), según el siguiente desglose:

	Miles de euros	
	2023	2022
Madrid/Barajas	7.258	2.537
Barcelona	6.264	274
Palma Mallorca	3.756	5.673
Bilbao	2.739	333
Valencia	2.262	340
Tenerife Sur	2.115	693
Alicante	2.011	2.513
Málaga	1.554	425
Lanzarote	1.547	428
Santiago	1.292	127
Gran Canaria	1.152	437
Sevilla	1.036	143
Tenerife Norte	783	81
A Coruña	697	450
Reus	670	256
Granada-Jaén	529	42
Menorca	507	475
Resto Aeropuertos	11.177	4.587
Total	47.349	19.814

Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2023

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

La cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2023 y 2022 incluye los siguientes gastos incurridos de carácter medioambiental detallados por conceptos:

	Miles de euros	
	2023	2022
Reparaciones y conservación	7.338	9.184
Servicios profesionales independientes	2.827	2.717
Otros servicios medioambientales	3.470	3.164
Total	13.635	15.065

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 2023 en aplicación de los Planes de Aislamiento Acústico se han insonorizado un total de 28.791 viviendas y edificaciones de usos sensibles (2022: 27.574 viviendas), destacando las 12.922 viviendas en el entorno del aeropuerto de Adolfo Suárez Madrid-Barajas (2022: 12.922 viviendas), 3.231 en Alicante-Elche (2022: 3.180 viviendas), 4.247 viviendas en Valencia-Manises (2022: 3.953 viviendas), 2.100 en Bilbao (2022: 1.681), 1.118 en Tenerife Norte (2022: 1.099 viviendas), 1.441 en Palma de Mallorca (2022: 1.176), y 814 en Málaga-Costa del Sol (2022: 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 a 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 2023 (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 2023. 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 tras el cálculo y verificación de 2022 (realizado en febrero de 2023) se comprobó que tanto Fuerteventura como Tenerife Sur habían superado las emisiones máximas que los organismos competentes les habían marcado para el ejercicio 2023: Tenerife Sur en 22 TCO₂ y Fuerteventura en 7 TCO₂. Como consecuencia de ello, en la compra de derechos de emisión efectuada en 2023 se compraron los derechos necesarios para los cuatro centros (Barcelona- El Prat, Palma de Mallorca, Fuerteventura y Tenerife Sur).

Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2023

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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 2023 recibió 1.532 derechos gratuitos (2022: 1.532 derechos gratuitos).

Al cierre del ejercicio 2023 figuran registradas existencias (Nota 17) por importe de 193 miles de euros correspondientes a 2.074 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 5.868 derechos, valorados en 584 mil euros, que se corresponden con la mejor estimación de los derechos consumidos durante 2023, y que ascienden a 6.942 derechos. Para ello se estima que los valores verificados de emisiones de 2023 (se verificarán en febrero de 2024) sean una media entre los datos de las emisiones en esos aeropuertos de lo emitido en 2021 y 2022, lo que supondrían un total de 6.942 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 a la baja está siendo muy marcada y así a 30 de enero de 2023 el precio es de 61,33 €/Tm.

27.2 Sostenibilidad medioambiental

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:

Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2023

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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.	n.a.	0,0%	-1,6%	-2,3%	
Respecto al año 2019							Red de aeropuertos de Aena
		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							
Promedio de las diferencias							
(Ld y Le) < 1dB y de las diferencias (Ln) < 1dB							
MAMB-05	Niveles de ruido	Valor máximo de las diferencias					Aeropuertos con sistema de monitoreado de ruido y sendas de vuelo
(Ld y Le) < 1dB y de las diferencias (Ln) < 2dB							
Respecto al año anterior							
		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.

Por otro lado, en 2021 Aena elaboró su Plan de Acción Climática (en adelante, el Plan o PAC) aprobado por el Consejo de Administración y sometido a votación consultiva en la Junta General de Accionistas, convirtiéndose en la primera empresa española y una de las pocas cotizadas del mundo, en rendir cuentas a sus accionistas sobre su plan de descarbonización.

Los datos claves del Plan son:

- Alcanzar en 2026 la neutralidad de carbono y ser Net Zero Carbon en 2040 (0 emisiones netas), lo que suponen unas inversiones cercanas a 550M € (periodo 2021-2030).
- Actuar tractor del sector impulsando reducciones de emisiones asociadas a las aerolíneas y a los agentes handling. El Plan refuerza los mecanismos internos de supervisión que garanticen el desarrollo y seguimiento periódico de las iniciativas (e.g. Grupo de trabajo operativo).
- Cumplir con los requisitos del Task Force on Climate-related Financial Disclosures (TCFD) y el Sustainability Accounting Standards Board (SASB), incluyendo información relativa al gobierno corporativo, estrategia, gestión de riesgos y oportunidades, métricas y su evolución.

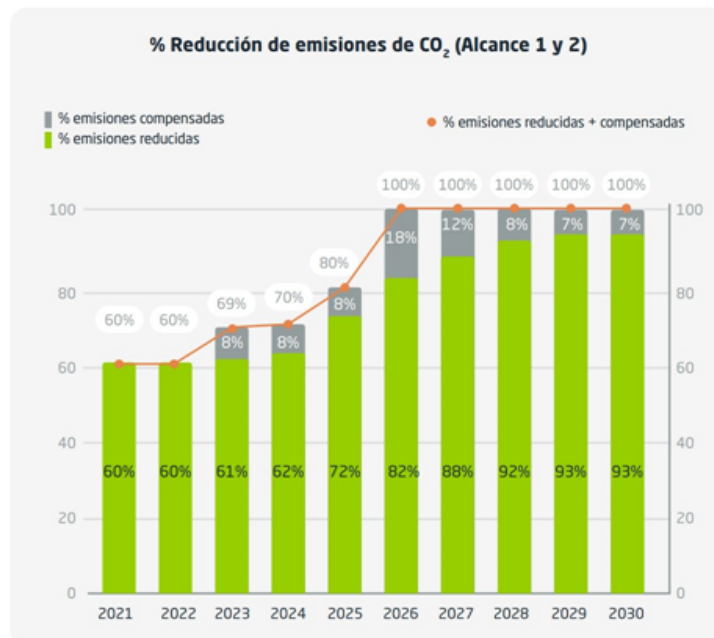
Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2023

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Respecto a los programas que incluye el PAC y su alcance son:

- a) **NEUTRALIDAD DE CARBONO** (Alcance 1 y 2): Convertirse en un operador de aeropuertos neutral en carbono (2026) y sentar las bases para alcanzar el Net Zero Carbon (2040).
- b) **AVIACIÓN SOSTENIBLE** (Alcance 3): Actuar como tractor de otros agentes del sector de la aviación para acelerar su descarbonización.
- c) **COMUNIDAD Y CADENA DE VALOR SOSTENIBLE** (Alcance 3): Mejorar la sostenibilidad del entorno colaborando con los proveedores, arrendatarios, agentes de transporte y la comunidad.

En relación al objetivo estratégico del programa Neutralidad de Carbono, relativo a las emisiones propias (alcance 1 y 2), los objetivos de reducción y de compensación son los siguientes:



Estos objetivos han sido, asimismo, incluidos en el Plan Estratégico de Aena 22-26.

28.Contingencias

28.1 Pasivos contingentes

Al cierre de los ejercicios 2023 y 2022 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

Como consecuencia de la crisis sanitaria originada por la COVID-19, 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.

En relación con la calificación del riesgo de estos procedimientos, visto el avance y desarrollo procesal de esta controversia judicial (se dispone de sentencias de las Audiencias Provinciales en las que de forma unánime aplican la DF7 para resolver el conflicto y consideran que esta norma es constitucional), la dirección de la Sociedad ha pasado a considerar oportuno calificar el riesgo comercial derivado de esta controversia como probable, dotando en el ejercicio 2023 una provisión por responsabilidades por importe de 11,8 millones de euros (ver Nota 21.3). Sin embargo, en lo relativo a los litigios referidos a los arrendatarios comerciales a los que, según criterio de la Sociedad, no resulta de aplicación la DF7 y aún no se ha dictado sentencia, en dichos casos, se continúa considerando como posible el riesgo de una resolución del procedimiento en contra de los intereses de Aena. A la fecha de formulación de las presentes cuentas anuales, la Sociedad estima que las sentencias estimatorias de las pretensiones de los arrendatarios comerciales podrían llegar a suponer un menor ingresos en un rango de entre 2 a 15 millones de euros.

28.1.2 Otras contingencias

Procedimientos judiciales contra las tarifas aeroportuarias. Resoluciones de la CNMC

1º.- Procedimientos contra las tarifas aeroportuarias del ejercicio 2022

El 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 tarifario interpuesto 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 el ejercicio 2022.

El 24 de marzo de 2022 la CNMC resolvió desestimar los conflictos y declaró aplicable la actualización aprobada por el Consejo de Administración de Aena (“Resolución conflictos 2022”)

Asimismo, el 17 de febrero de 2022 la CNMC dictó la Resolución sobre el informe de supervisión de las tarifas aeroportuarias aplicables por Aena S.M.E., S.A. en el ejercicio 2022 (“Informe de supervisión”).

En relación con estas resoluciones:

Ryanair DAC interpuso recurso contencioso-administrativo ante la Audiencia Nacional frente a la Resolución de conflictos 2022. En el momento de formulación de estas Cuentas Anuales, el recurso interpuesto por Ryanair DAC se encuentra pendiente de resolución.

Ryanair DAC, Emirates y Lufthansa interpusieron recursos contenciosos-administrativos ante la Audiencia Nacional frente al Informe de supervisión. En el momento de formulación de estas Cuentas Anuales, los recursos interpuestos por Emirates y Lufthansa han finalizado sin sentencia y el recurso interpuesto por Ryanair DAC se encuentra pendiente de resolución.

La Dirección de la Sociedad considera que la resolución de estos procedimientos no tendrá impacto significativo en sus estados financieros.

Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2023

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

2º.- Procedimientos contra las tarifas aeroportuarias del ejercicio 2023

El 23 de septiembre de 2022, la CNMC notificó a Aena la iniciación de un procedimiento de conflicto tarifario promovido por ALA, Ryanair e IATA frente a la decisión del Consejo de Administración de Aena de 26 de julio de 2022 en la que se fijan las tarifas aeroportuarias para el ejercicio 2023.

El 15 de diciembre de 2022 la CNMC resolvió estimar parcialmente los conflictos anteriormente mencionados ("Resolución de conflictos 2023"). Frente a esta Resolución Ryanair DAC e IATA interpusieron recursos contencioso-administrativo ante la Audiencia Nacional.

En el momento de formulación de estas Cuentas Anuales, ambos recursos se encuentran pendientes de resolución. La Dirección de la Sociedad considera que la resolución de estos procedimientos no tendrá impacto significativo en sus estados financieros.

3º.- Procedimiento de conflictos contra las tarifas aeroportuarias del ejercicio 2024

El 25 de julio de 2023 el Consejo de Administración aprobó las tarifas aeroportuarias de 2024.

Ryanair DAC, IATA y ALA han promovido un conflicto tarifario ante la CNMC frente a la aprobación de las tarifas aeroportuarias de 2024.

En la fecha de formulación de las presentes Cuentas Anuales, el procedimiento tarifario se encuentra pendiente de resolución por parte de la CNMC. La Dirección de la Sociedad considera que la resolución de estos procedimientos no tendrá impacto significativo en sus estados financieros.

28.2 Activos contingentes

28.2.1 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, actualmente, en fase de conclusiones.

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 18 de enero de 2024, el Tribunal Constitucional ha declarado la inconstitucionalidad de varias medidas establecidas en el Real Decreto-ley 3/2016 por el que se introdujeron medidas en el ámbito tributario dirigidas a la consolidación de las finanzas públicas y otras medidas urgentes en materia social. Las implicaciones de la nulidad de esta sentencia a origen no han supuesto impacto contable significativo para las sociedades españolas del Grupo Aena, habiéndose considerado un hecho posterior tipo II, es decir, que no implica ajuste al cierre del ejercicio 2023.
- El 2 de febrero de 2024, la CNMC ha emitido su resolución de supervisión de las tarifas aeroportuarias para 2024, declarando que el IMAAJ aplicable es de 10,35 euros por pasajero, lo que supone una variación tarifaria de un 4,09% respecto de las tarifas de 2023.

Esta variación, aplicable a partir del 1 de marzo de 2024, del IMAAJ de 2024 respecto al IMAAJ de 2023 (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 2022 y el efecto del índice P (calculado conforme a la metodología establecida en el Real Decreto 162/2019 de 22 de marzo y establecido en la Resolución de la CNMC de 14 de julio de 2022). Previamente a la emisión de la resolución de la CNMC, el 30 de enero de 2024 el Consejo de Ministros aprobó un índice P para la revisión anual de la tarifas de Aena de 2024 de +3,5% (Nota 4.16.1).

Informe de gestión
Aena S.M.E., S.A
2023

1. Aspectos clave

Aena S.M.E., S.A. ha registrado un volumen de pasajeros de 282,3 millones en 2023, lo que representa un crecimiento interanual del 16,2% y una recuperación del 103,0% del volumen de tráfico de 2019.

Los ingresos se han situado en 4.502,0 millones de euros. Han aumentado un 22,8% y 834,7 millones de euros con respecto a 2022 (3.667,3 millones de euros).

Los ingresos de la actividad aeronáutica han ascendido a 2.768,3 millones de euros (+16,9% y +400,9 millones de euros con respecto a 2022). Los ingresos comerciales se han situado en 1.513,0 millones de euros (+24,7% interanual y +299,8 millones de euros respecto a 2022).

La actividad comercial ha mejorado notablemente los niveles prepandemia. Los ingresos por rentas fijas y variables han aumentado un 21,8% superiores a 2019 y por pasajero han crecido de 4,25 euros en 2019 a 5,04 euros en 2023.

Las ventas totales de las actividades comerciales han sido un 17,3% superiores a las de 2019 y las ventas totales por pasajero han superado en un 14,0% las de 2019. Este comportamiento se observa en todas las líneas de negocio comercial.

En las tiendas libres de impuestos las ventas han aumentado un 14,9% respecto a 2019, siendo destacable el incremento del gasto medio del pasajero británico, así como el efecto positivo que ha tenido en los ingresos de esta actividad la aplicación del régimen fiscal libre de impuestos tras el Brexit, el cual conlleva unos porcentajes de renta variable superiores. Las ventas en restauración han aumentado impulsadas principalmente por la tendencia alcista general del consumo y por el incremento de los precios. En la línea de alquiler de vehículos, debido al incremento de los precios de los contratos así como a la recuperación del tráfico de pasajeros en los aeropuertos turísticos. En servicios VIP, la recuperación de los ingresos refleja la mejora del índice de penetración, así como el aumento de los precios. La optimización de las plazas disponibles, unido a una mejora de las políticas de fijación de precios han permitido incrementar los ingresos de los aparcamientos en todos los aeropuertos de la red.

El 27 de febrero de 2023 el Consejo de Administración de Aena aprobó 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 41% en la renta mínima anual garantizada anual (RMGA) de adjudicación de 2024 sobre la RMGA de 2019 y el porcentaje de renta variable medio ha aumentado desde el 31,2% en 2019 al 32,2% en 2023.

El 30 de mayo de 2023 el Consejo de Administración de Aena aprobó la adjudicación de la gestión de las tiendas libres de impuestos de 23 aeropuertos (agrupados en 4 lotes) y el 25 de julio la correspondiente al Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas y a los de Cataluña. El plazo del contrato para los 6 lotes licitados, que engloban 27 aeropuertos de la red en España, es de 12 años.

En total, las ofertas presentadas mejoran las rentas de 2023 un 16,3% (RMGA ofrecida para el año 2024 frente a la RMGA de 2023).

En diciembre de 2023 el Consejo de Administración de Aena aprobó el inicio del proceso de renovación del servicio de alquiler de vehículos sin conductor en 38 aeropuertos de la red, frente a los 34 actuales. Las plazas ofertadas son más de 21.500 y las licencias se incrementan de las 170 actuales a 218. Los nuevos contratos tendrán una duración de entre 5 y 7 años.

Se trata de uno de los mayores concursos de alquiler de coches sin conductor del mundo, una actividad con un volumen de negocio estimado de 10.000 millones de euros durante la vigencia de los contratos.

Los contratos actuales vencen el 31 de octubre del 2024.

Los gastos operativos (aprovisionamientos, gastos de personal y otros gastos de explotación) han ascendido a 1.820,8 millones de euros. Han aumentado un 3,3% interanual (57,6 millones de euros).

Otros gastos de explotación se han situado en 1.180,6 millones de euros y han aumentado un 2,2% interanual (25,7 millones de euros). El gasto de energía eléctrica ha supuesto 146,3 millones de euros y un descenso interanual del 45,1% (120,4 millones de euros). Excluyendo el coste de la energía eléctrica, otros gastos de explotación han aumentado un 16,4% interanual (146,1 millones de euros). Respecto a 2019 se han incrementado en 162,1 millones de euros (18,6%).

El resultado antes de impuestos ha alcanzado 1.870,4 millones de euros (1.110,4 millones de euros en 2022) y el ejercicio 2023 se ha cerrado con un récord histórico de beneficio neto de 1.436,3 millones de euros (864,9 millones de euros en 2022).

El Consejo de Administración ha acordado proponer la distribución de un dividendo bruto de 7,66 euros por acción con cargo al beneficio de 2023 de Aena S.M.E., S.A. Este dividendo representa un incremento del 61,3% respecto al dividendo del ejercicio 2022 (4,75 euros por acción).

Por lo que se refiere al efectivo neto generado por actividades de explotación, ha alcanzado 2.089,4 millones de euros (1.696,3 millones de euros en 2022).

En relación al programa de inversiones, el importe pagado ha ascendido a 553,5 millones de euros (555,8 millones de euros en 2022).

Respecto a la posición financiera, la ratio de deuda financiera neta contable a EBITDA se ha reducido hasta 2,12x frente a 3,05x al 31 de diciembre de 2022.

Las disponibilidades de caja y facilidades crediticias ascienden a 4.776,2 millones de euros.

El 29 de junio de 2023 Aena S.M.E., S.A. formalizó una línea de crédito sindicada sostenible ("Sustainability-Linked RCF") por importe de 2.000 millones de euros, que fue suscrita por 14 entidades financieras nacionales e internacionales, y canceló las líneas de crédito existentes por importes de 650 y 800 millones de euros con vencimientos en 2024 y 2025, respectivamente.

El 13 de octubre de 2023 Aena S.M.E., S.A. realizó su primera emisión de bonos en el mercado de renta fija por un importe de 500 millones de euros y vencimiento en octubre de 2030. La operación se cerró con un cupón del 4,25%. Esta emisión se ha realizado bajo el programa Euro Medium Term Note (EMTN) que la Compañía registró en la Comisión Nacional de Mercado de Valores (CNMV) el 27 de julio de 2023 por un importe de 3.000 millones de euros.

La agencia de rating Fitch ha asignado a la emisión la calificación "A-" y la agencia Moody's una calificación "A3". Estas calificaciones se corresponden con los ratings a largo plazo de emisor (Long Term Issuer Default Rating) otorgados a Aena S.M.E., S.A.

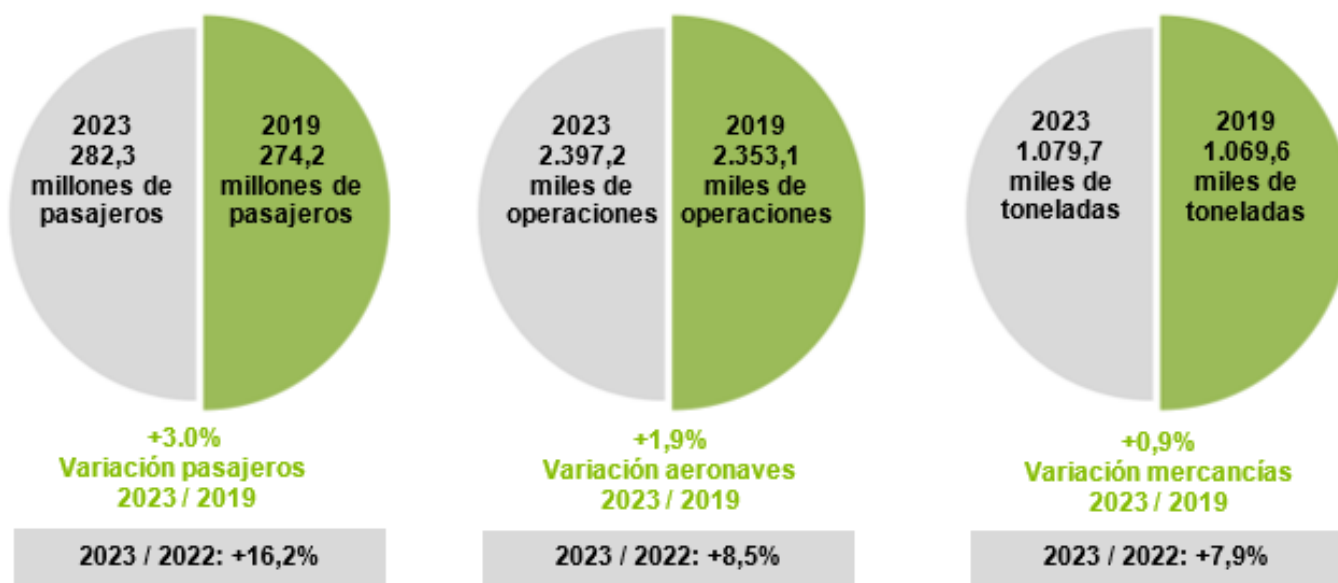
En relación al **DORA II** (Documento de Regulación Aeroportuaria para el período 2022-2026), el 2 de febrero de 2024, la CNMC ha emitido su resolución de supervisión de las tarifas aeroportuarias para 2024, declarando que el IMAAJ aplicable es de 10,35 euros por pasajero, lo que supone una variación tarifaria del 4,09% respecto a las tarifas de 2023.

Esta variación, aplicable a partir del 1 de marzo de 2024, del IMAAJ de 2024 respecto al IMAAJ de 2023 (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 2022 y el efecto del índice P (calculado conforme a la metodología establecida en el Real Decreto 162/2019 de 22 de marzo y establecido en la Resolución de la CNMC de 14 de julio de 2022).

Previamente a la emisión de la resolución de la CNMC, el 30 de enero de 2024, el Consejo de Ministros aprobó un índice P para la revisión anual de las tarifas de Aena de 2024 de +3,5%.

La **cotización de la acción** de Aena ha fluctuado en el período entre un mínimo de 120,65 euros y un máximo de 165,60 euros. Ha cerrado al 31 de diciembre de 2023 en 164,10 euros, lo que implica una revalorización del precio de la acción del 39,9% desde el 31 de diciembre de 2022, muy superior a la evolución del IBEX35 que en el mismo período ha acumulado una subida del 22,8%.

2. Datos de actividad



Los aeropuertos de Aena S.M.E., S.A. han cerrado el año 2023 con un récord histórico de pasajeros.

El número de pasajeros ha alcanzado 282,3 millones, lo que representa una recuperación del 103,0% respecto del volumen de 2019.

Aena comunicó el 28 de febrero de 2023 la revisión al alza de los escenarios de estimación de tráfico para 2023 en la red de aeropuertos de España, con una recuperación del volumen de pasajeros estimada entre el 94% y el 104% respecto a 2019. Teniendo en cuenta la evolución del tráfico, la Compañía estimaba cerrar 2023 con alrededor de 280 millones de pasajeros, equivalente a una recuperación del 102% del tráfico de 2019, dentro del rango facilitado.

La recuperación del tráfico ha evolucionado a lo largo del año. En el primer trimestre de 2023 los aeropuertos de Aena S.M.E., S.A. recuperaron un 101,7%, en el segundo trimestre un 101,0%, en el tercer trimestre un 108,7% y en el último trimestre han recuperado un 101,4% frente a los mismos trimestres de 2019.

No obstante, el tráfico aéreo sigue siendo sensible al contexto económico y geopolítico, así como a factores como la subida del precio del combustible o posibles interrupciones en la oferta aérea.

Entre los aeropuertos de la red, destaca el nivel de pasajeros alcanzado en los que tienen un mayor componente de tráfico de ocio. En las Islas Baleares y Canarias se han superado las cifras prepandemia, así como en los aeropuertos de Alicante-Elche Miguel Hernández y Málaga-Costa del Sol. Otros aeropuertos que han registrado un récord histórico son: Bilbao, Valencia, Sevilla, Santiago-Rosalía de Castro, Seve Ballesteros-Santander, San Sebastián, Asturias, Vitoria, Melilla y Son Bonet, así como los helipuertos de Algeciras y Ceuta.

El tráfico doméstico ha mostrado un nivel de recuperación mayor que el internacional. Ha alcanzado el 108,2% respecto al volumen prepandemia. El tráfico internacional se ha recuperado en un 100,6%.

Respecto a las operaciones de aeronaves, se ha recuperado el 101,9% de los movimientos prepandemia.

La actividad de carga ha continuado evolucionando positivamente. En 2023, se ha recuperado el 100,9% del volumen prepandemia y se ha alcanzado un récord histórico.

Datos de tráfico por aeropuertos y grupos¹ de aeropuertos

Aeropuertos y Grupos de aeropuertos	Pasajeros			Aeronaves			Mercancías		
	Millones 2023	% Var. 2023/2022 ⁽¹⁾	Cuota 2023	Miles 2023	% Var. 2023/2022 ⁽¹⁾	Cuota 2023	Toneladas 2023	% Var. 2023/2022 ⁽¹⁾	Cuota 2023
A.S. Madrid-Barajas	60,2	18,9%	21,3%	389,2	10,6%	16,2%	643.535	13,6%	59,6%
J.T. Barcelona-El Prat	49,9	19,9%	17,7%	319,0	12,5%	13,3%	156.485	0,6%	14,5%
Palma de Mallorca	31,1	8,9%	11,0%	228,9	3,7%	9,5%	7.184	-5,4%	0,7%
Total Grupo Canarias	48,4	11,4%	17,2%	439,0	7,9%	18,3%	30.693	-1,8%	2,8%
Total Grupo I	79,0	17,9%	28,0%	605,1	9,0%	25,2%	39.097	2,8%	3,6%
Total Grupo II	11,6	18,1%	4,1%	185,8	8,7%	7,7%	130.959	2,4%	12,1%
Total Grupo III	2,0	20,7%	0,7%	230,3	4,2%	9,6%	71.723	-2,6%	6,6%
TOTAL AENA S.M.E., S.A.	282,3	16,2%	100,0%	2.397,2	8,5%	100,0%	1.079.676	7,9%	100,0%

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

Aeropuertos y Grupos de aeropuertos	Pasajeros			Aeronaves			Mercancías		
	Millones 2019	% Var. 2023/19 ⁽¹⁾	Cuota 2019	Miles 2019	% Var. 2023/19 ⁽¹⁾	Cuota 2019	Toneladas 2019	% Var. 2023/19 ⁽¹⁾	Cuota 2019
A.S. Madrid-Barajas	61,7	-2,5%	22,5%	426,4	-8,7%	18,1%	560.039	14,9%	52,4%
J.T. Barcelona-El Prat	52,7	-5,3%	19,2%	344,6	-7,4%	14,6%	176.798	-11,5%	16,5%
Palma de Mallorca	29,7	4,7%	10,8%	217,2	5,4%	9,2%	9.022	-20,4%	0,8%
Total Grupo Canarias	45,0	7,6%	16,4%	410,7	6,9%	17,5%	37.225	-17,5%	3,5%
Total Grupo I	71,5	10,5%	26,1%	569,1	6,3%	24,2%	38.374	1,9%	3,6%
Total Grupo II	11,8	-1,2%	4,3%	179,1	3,7%	7,6%	183.420	-28,6%	17,1%
Total Grupo III	1,8	16,4%	0,6%	206,0	11,8%	8,8%	64.678	10,9%	6,0%
TOTAL	274,2	3,0%	100,0%	2.353,1	1,9%	100,0%	1.069.557	0,9%	100,0%

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

¹ Grupo Canarias: El Hierro, Fuerteventura, Gran Canaria, La Gomera, La Palma, Lanzarote-César Manrique, Tenerife Norte-C. La Laguna y Tenerife Sur.
Grupo I: Alicante-Elche Miguel Hernández, Bilbao, Ibiza, Málaga-Costa del Sol, Menorca, Santiago-Rosalía de Castro, Sevilla y Valencia.
Grupo II: A Coruña, Almería, Asturias, FGL Granada-Jaén, Girona-Costa Brava, Jerez de la Frontera, Reus, Severiano Ballesteros-Santander, Vigo y Zaragoza.
Grupo III: Albacete, Algeciras-Helipuerto, Badajoz, Burgos, Ceuta-Helipuerto, Córdoba, Huesca-Pirineos, León, Logroño-Agoncillo, Madrid-Cuatro Vientos, Melilla, Pamplona, Sabadell, Salamanca, San Sebastián, Son Bonet, Valladolid y Vitoria.
Con fecha 9 de enero de 2023, AIRM y el Aeropuertos de Santiago-Rosalía de Castro pasan a formar parte del Grupo I. El Aeropuerto de Girona-Costa Brava pasa a formar parte del Grupo II.

Datos de tráfico por áreas geográficas

El tráfico nacional ha subido un 12,5% interanual mientras que el internacional ha incrementado un 18,2%; ambos han superado las cifras de 2019.

En 2023 el tráfico doméstico ha mostrado un nivel de recuperación (108,2%) mayor que el internacional (100,6%).

El tráfico de pasajeros con Latinoamérica, Norteamérica y África ha superado los volúmenes de 2019 y se ha recuperado el 100,1% del tráfico europeo.

Región	Pasajeros (millones)			% Variación		Cuota		
	2023	2022	2019	2023/2022	2023/2019	2023	2022	2019
Europa ⁽¹⁾	164,3	140,8	164,2	16,7 %	0,1 %	58,2%	58,0%	59,9%
España	92,9	82,6	85,9	12,5 %	8,2 %	32,9%	34,0%	31,3%
Latinoamérica	9,2	7,4	8,4	24,2 %	10,0 %	3,3%	3,1%	3,1%
Norteamérica ⁽²⁾	7,0	5,8	6,8	21,3 %	3,2 %	2,5%	2,4%	2,5%
África	4,7	3,5	3,9	33,3 %	20,2 %	1,7%	1,4%	1,4%
Oriente Medio	3,5	2,6	3,6	33,0 %	-3,4 %	1,2%	1,1%	1,3%
Asia y otros	0,7	0,1	1,4	378,7 %	-51,5 %	0,2%	0,1%	0,5%
TOTAL	282,3	242,9	274,2	16,2 %	3,0 %	100,0%	100,0%	100,0%

(1) Excluye España.

(2) Incluye E.E.U.U., Canadá y México.

Datos de tráfico por países

La recuperación del mercado británico respecto al período prepandemia ha alcanzado el 95,9% y al del mercado alemán el 91,4%.

El tráfico de pasajeros con Italia, Francia, Holanda, Portugal, Suiza e Irlanda ha superado los volúmenes de 2019.

País	Pasajeros (millones)			% Variación		Cuota		
	2023	2022	2019	2023/2022	2023/2019	2023	2022	2019
España	92,9	82,6	85,9	12,5 %	8,2%	40,6%	41,3%	38,9%
Reino Unido	42,2	36,5	44,0	15,6 %	-4,1%	18,4%	18,3%	19,9%
Alemania	26,6	23,9	29,1	11,3 %	-8,6%	11,6%	12,0%	13,2%
Italia	18,0	14,2	16,3	26,3 %	10,5%	7,9%	7,1%	7,4%
Francia	14,9	13,2	14,0	12,7 %	5,8%	6,5%	6,6%	6,4%
Holanda	9,4	8,4	8,8	11,2 %	6,4%	4,1%	4,2%	4,0%
Portugal	7,0	5,4	5,7	29,3 %	23,3%	3,0%	2,7%	2,6%
Suiza	6,5	5,6	6,4	16,2 %	2,2%	2,9%	2,8%	2,9%
Bélgica	6,1	5,6	6,2	9,6 %	-1,9%	2,7%	2,8%	2,8%
Irlanda	5,4	4,5	4,6	20,0 %	17,9%	2,4%	2,3%	2,1%
Total top 10	229,0	200,0	221,0	14,5 %	3,6%	100,0%	100,0%	100,0%

Datos de tráfico por aerolíneas

Ryanair ha aumentado el número de pasajeros transportados en un 22,2% con respecto al período prepandemia y el Grupo IAG en un 7,3%. Estas aerolíneas concentran una cuota del 51,4% del tráfico en 2023.

Compañía aérea	Pasajeros (millones)			% Variación		Cuota		
	2023	2022	2019	2023/2022	2023/2019	2023	2022	2019
Ryanair	60,4	51,7	49,4	16,7 %	22,2 %	29,2 %	28,9 %	26,0 %
Vueling	46,4	40,4	42,7	14,9 %	8,5 %	22,4 %	22,6 %	22,5 %
Iberia	21,4	17,9	20,7	19,8 %	3,7 %	10,4 %	10,0 %	10,9 %
Air Europa	16,9	14,4	19,0	17,6 %	-11,3 %	8,2 %	8,0 %	10,0 %
easyJet	15,2	13,4	17,6	13,6 %	-13,6 %	7,4 %	7,5 %	9,3 %
Iberia Express	12,3	10,4	10,3	18,4 %	19,0 %	5,9 %	5,8 %	5,4 %
Grupo Binter	9,6	8,6	7,7	11,3 %	24,6 %	4,6 %	4,8 %	4,1 %
Jet2.com	9,0	8,2	8,0	10,6 %	13,4 %	4,4 %	4,6 %	4,2 %
Air Nostrum	8,1	7,5	8,9	8,8 %	-8,9 %	3,9 %	4,2 %	4,7 %
Eurowings	7,3	6,4	5,6	13,9 %	30,3 %	3,5 %	3,6 %	3,0 %
Total top 10	206,6	178,8	190,0	15,6 %	8,8 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %

Las aerolíneas de bajo coste han registrado 173,8 millones de pasajeros y un 9,7% más que en el período prepandemia. Su cuota de mercado ha crecido desde el 57,8% en 2019 hasta el 61,6% en 2023.

Incentivo comercial aeronáutico

El Consejo de Administración de Aena ha aprobado un nuevo plan de incentivos para tres años el 30 de enero de 2024.

En las temporadas de verano e invierno 2024, 2025 y 2026 se incentivará:

- Nuevas rutas a destinos no servidos en los aeropuertos de más de 3 millones de pasajeros, con respecto a la temporada equivalente anterior y excepto en rutas operadas a Asia. El incentivo consiste en el reembolso del 100% de la tarifa del pasajero correspondiente al número de pasajeros de cada compañía que inicie nuevas rutas.
- Crecimiento del número de pasajeros en las rutas con destino a Asia, con respecto a la temporada equivalente anterior. Se reembolsará el 100% de la tarifa del pasajero en los pasajeros correspondientes a la contribución de cada compañía al crecimiento.
- Crecimiento del número de pasajeros en aeropuertos de menos de 3 millones de pasajeros. Se reembolsará el 100% de la tarifa del pasajero en los pasajeros adicionales en 2024, 2025 y 2026 con respecto a la temporada equivalente de 2023.

El número de pasajeros máximo a incentivar por cada compañía tiene como límite el número de pasajeros en el que la aerolínea crezca en el aeropuerto y en el total de la red.

Adicionalmente, se prorroga el incentivo en vigor desde 2019 por operar en los Helipuertos de Algeciras y Ceuta. Supone un reembolso del 50% de la tasa de pasajeros y de seguridad aeroportuaria, para todos los pasajeros comerciales de salida, si se mantiene al menos, un 75% del tráfico de pasajeros en la temporada equivalente anterior.

3. Áreas de negocio

3.1 Segmento Aeropuertos

3.1.1 Aeronáutico

Base de activos regulada

La base de activos regulados asciende a 9.560,1 millones de euros al cierre de 2023.

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 es de 9,95 euros por pasajero, lo que supone una variación tarifaria de un 0% respecto de las tarifas de 2022, a partir del 1 de marzo. Dicho IMAAJ aplicable incluye 0,18 euros por pasajero para recuperar los costes reconocidos por la CNMC en relación a las medidas de seguridad e higiene adoptadas por Aena en respuesta a la COVID-19.

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 Real Decreto 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 indicada anteriormente.

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%. A la tarifa de 2023 se aplican 45,6 millones de euros, quedando pendiente de recuperación en futuros ejercicios un importe de 16,6 millones de euros, debidamente capitalizados.

Tarifas aeroportuarias 2024

Como se indica en el apartado 12. Hechos posteriores al cierre, el 2 de febrero de 2024, la CNMC ha emitido su resolución de supervisión de las tarifas aeroportuarias para 2024, declarando que el IMAAJ aplicable es de 10,35 euros por pasajero, lo que supone una variación tarifaria del 4,09% respecto a las tarifas de 2023.

Esta variación, aplicable a partir del 1 de marzo de 2024, del IMAAJ de 2024 respecto al IMAAJ de 2023 (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 2022 y el efecto del índice P (calculado conforme a la metodología establecida en el Real Decreto 162/2019 de 22 de marzo y establecido en la Resolución de la CNMC de 14 de julio de 2022). Previamente a la emisión de la resolución de la CNMC, el 30 de enero de 2024, el Consejo de Ministros aprobó un índice P para la revisión anual de las tarifas de Aena de 2024 de +3,5%.

Recursos a las tarifas aeroportuarias

En relación a las tarifas aeroportuarias de 2022, el 3 de febrero de 2022, la CNMC notificó a Aena la iniciación de un procedimiento de conflicto tarifario interpuesto 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 el ejercicio 2022. El 24 de marzo de 2022, la CNMC resolvió desestimar los conflictos y declaró aplicable la actualización aprobada por el Consejo de Administración de Aena ("Resolución conflictos 2022"). Asimismo, el 17 de febrero de 2022, la CNMC dictó la Resolución sobre el informe de supervisión de las tarifas aeroportuarias aplicables por Aena S.M.E., S.A. en el ejercicio 2022 ("Informe de supervisión").

En relación con estas resoluciones:

- Ryanair DAC interpuso recurso contencioso-administrativo ante la Audiencia Nacional frente a la Resolución de conflictos 2022. En el momento de formulación de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2023, el recurso se encuentra pendiente de resolución.
- Ryanair DAC, Emirates y Lufthansa interpusieron recursos contenciosos-administrativos ante la Audiencia Nacional frente al Informe de supervisión. En el momento de formulación de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2023, los recursos interpuestos por Emirates y Lufthansa han finalizado sin sentencia y el recurso interpuesto por Ryanair DAC se encuentra pendiente

de resolución. La Dirección de Aena considera que la resolución de estos procedimientos no tendría impacto significativo en los estados financieros consolidados del Grupo.

En cuanto a las tarifas aeroportuarias de 2023, el 23 de septiembre de 2022, la CNMC notificó a Aena la iniciación de un procedimiento de conflicto tarifario promovido por ALA, Ryanair e IATA frente a la decisión del Consejo de Administración de Aena de 26 de julio de 2022 en la que se fijan las tarifas aeroportuarias para el ejercicio 2023. El 15 de diciembre de 2022, la CNMC resolvió estimar parcialmente los conflictos anteriormente mencionados ("Resolución de conflictos 2023"). Frente a esta Resolución Ryanair DAC e IATA interpusieron recursos contencioso-administrativo ante la Audiencia Nacional. En el momento de formulación de las cuentas anuales de Aena S.M.E., S.A. del ejercicio 2023, ambos recursos se encuentran pendientes de resolución. La Dirección de la Sociedad considera que la resolución de estos procedimientos no tendrá impacto significativo en sus estados financieros.

En relación a las tarifas aeroportuarias de 2024 aprobadas por el Consejo de Administración de Aena el 25 de julio de 2023, Ryanair DAC, IATA y ALA han promovido un conflicto tarifario ante la CNMC frente a la aprobación. En la fecha de formulación de las cuentas anuales de Aena S.M.E., S.A. del ejercicio 2023, el procedimiento tarifario se encuentra pendiente de resolución por parte de la CNMC. La Dirección de la Sociedad considera que la resolución de estos procedimientos no tendrá impacto significativo en sus estados financieros.

Ingresos por líneas de actividad

Miles de euros	2023	2022	Variación	% Variación
Aeronáuticos - Prestaciones Patrimoniales	2.686.445	2.293.529	392.916	17,1 %
Pasajeros	1.192.304	952.365	239.939	25,2 %
Aterrizajes/Servicio Tránsito Aéreo/Servicio Meteorología	744.744	598.456	146.288	24,4 %
Seguridad	414.849	338.845	76.004	22,4 %
Handling	115.017	93.821	21.196	22,6 %
Pasarelas telescópicas	89.448	77.114	12.334	16,0 %
Estacionamientos	46.373	43.497	2.876	6,6 %
Recuperación costes COVID ley 2/2021	43.841	155.684	-111.843	-71,8 %
Carburante	29.747	25.291	4.456	17,6 %
Catering	10.122	8.456	1.666	19,7 %
Resto servicios aeronáuticos ⁽¹⁾	81.809	73.850	7.959	10,8 %
Servicios Aeronáuticos	2.768.254	2.367.379	400.875	16,9%

⁽¹⁾ Incluye mostradores, utilización 400 Hz, servicio contraincendios, consignas y otros ingresos

La mayoría de los ingresos de la actividad aeronáutica de la red de aeropuertos en España provienen de los servicios aeronáuticos prestados, principalmente por el uso de la infraestructura aeroportuaria de aerolíneas y pasajeros. Incluyen 2.686,4 millones de euros correspondientes a prestaciones patrimoniales y 81,8 millones de euros al resto de servicios aeroportuarios de Aena S.M.E., S.A.

Las prestaciones patrimoniales de Aena están reguladas y sus tarifas se establecen en el ámbito del marco regulatorio (Documento de Regulación Aeroportuaria - DORA). En el epígrafe "Resto de servicios aeroportuarios" se incluyen aquellos servicios prestados cuyas tarifas están sujetas a precios privados (no regulados).

En 2023, los ingresos de la actividad aeronáutica reflejan la mejora que ha experimentado el tráfico de pasajeros y la oferta de vuelos de las compañías aéreas.

En términos globales, los ingresos de las prestaciones públicas patrimoniales recogen en el año 2023 una variación tarifaria del +6,84%, excluyendo la recuperación de los costes reconocidos por la CNMC en relación a las medidas de seguridad e higiene adoptadas por Aena en respuesta a la COVID-19 (0,18 euros por pasajero para recuperar los 45,6 millones de euros reconocidos por la CNMC). La recuperación de estos costes, a partir del 1 de marzo de 2023, se refleja como ingreso en la línea "Recuperación costes COVID ley 2/2021" de la tabla anterior.

Hasta febrero de 2023 la tarifa disminuyó un 10,99% y el 1 de marzo entraron en vigor las nuevas tarifas del año 2023 que suponen una subida del 6,84% (sin incluir el efecto en la tarifa de la recuperación de los COVID-19). El efecto de esta variación de tarifas ha supuesto +113,1 millones de euros.

En 2023 se ha producido una dilución en el ingreso regulado por importe de 94,0 millones de euros (en 2022 se acumuló una dilución de 43,6 millones de euros).

Los incentivos comerciales han supuesto un menor ingreso de 20,6 millones de euros (38,7 millones de euros en 2022).

La bonificación por pasajero en conexión ha ascendido a 66,8 millones de euros (56,7 millones de euros en 2022).

Los gastos incurridos como consecuencia de las medidas de seguridad e higiene adoptadas en respuesta a la COVID-19, se han reducido a 50,3 miles de euros en 2023 (60,4 millones de euros en 2022).

Durante el ejercicio 2023 se ha reconocido en la partida “Otros ingresos de explotación” la subvención cobrada por importe de 45,1 millones de euros, concedida por el Fondo de Solidaridad de la Unión Europea para compensar la mayor parte de los gastos incurridos por Aena para mitigar los efectos provocados por la pandemia de COVID-19, que no se han trasladado a las tarifas.

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 han iniciado nuevos contratos en varios aeropuertos durante el segundo semestre de 2023.

En los Aeropuertos de Sevilla y FGL Granada-Jaén se ha adjudicado un nuevo contrato por 1,9 millones de euros, +20,4% respecto al contrato anterior. En los aeropuertos de Fuerteventura, La Gomera y El Hierro se ha adjudicado un nuevo contrato por 1,4 millones de euros, +30,7% respecto al contrato anterior. Ambos contratos se han adjudicado a la empresa Mitie Facilities Services por el plazo de un año (prorrogable por una anualidad adicional).

Asimismo, se ha adjudicado un nuevo contrato para los Aeropuertos de Ibiza, Menorca, Valencia, Girona-Costa Brava y Reus por 5,2 millones de euros, +4,4% respecto al contrato anterior. Este contrato se ha adjudicado a la empresa Optima Facility Services por el plazo de un año (prorrogable por una anualidad adicional). La fecha de inicio del contrato está prevista para marzo de 2024.

En los aeropuertos Adolfo Suárez Madrid-Barajas y Josep Tarradellas Barcelona-El Prat se inició el nuevo servicio de limpieza en el primer semestre de 2023 (adjudicado en noviembre de 2022). El importe adjudicado para los 3 años del contrato asciende a 137,3 millones de euros, +2,8% respecto al contrato anterior.

En el área de mantenimiento, en mayo se adjudicó un nuevo contrato que agrupa los servicios de mantenimiento integral, limpieza y jardinería de 9 de los 18 aeropuertos del Grupo III (San Sebastián, Vitoria, Madrid Cuatro Vientos, Salamanca, Valladolid, León, Albacete, Logroño y Huesca) por un plazo de 2 años. El importe adjudicado asciende a 3,9 millones de euros, +4,6% respecto al conjunto de los contratos anteriores. El nuevo servicio tiene una firme apuesta por la digitalización y por la automatización de tareas con el objetivo de aumentar la eficiencia de los servicios.

Durante el segundo semestre de 2023 se ha avanzado en la digitalización de los servicios de mantenimiento de la red y más del 85% de los servicios se han migrado a la nueva herramienta de gestión del mantenimiento. La migración de los aeropuertos del Grupo III está prevista en 2024. También se ha avanzado en la automatización de tareas para la medición de diversos parámetros requeridos por la normativa con el objetivo de aumentar la eficiencia de los servicios.

En relación a la accesibilidad universal, se ha seguido avanzando en la implantación del Distintivo de Discapacidades Invisibles, con el objetivo de mejorar la experiencia del pasajero y aumentar su independencia en las instalaciones aeroportuarias. La iniciativa está dirigida a atender a los pasajeros con otras necesidades además de las que ofrece el servicio Sin Barreras. Se trata de un distintivo que se solicita a través de la web de Aena y permite al personal del aeropuerto identificar las personas que tienen dificultades en entornos estresantes o con mucha estimulación sensorial y que pueden necesitar apoyo. Inicialmente se implantó en 11 aeropuertos, pero por la aceptación que ha tenido se ha ampliado a un total de 17 aeropuertos. (Ver apartado 6.6.2. Infraestructuras accesibles para todos del Bloque B del Informe de Gestión Consolidado).

En cuanto al servicio Sin Barreras, se han adjudicado dos nuevos contratos para 15 aeropuertos por un plazo de 2 años (prorrogables por un año adicional). El importe de adjudicación del servicio para 14 aeropuertos (los aeropuertos de Baleares y Canarias, Málaga-Costa del Sol, Sevilla, Alicante-Elche, Valencia y Bilbao) es de 94,9 millones de euros, +32% respecto al contrato anterior. El importe de adjudicación del servicio en el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas es 66,7 millones de euros por el plazo de dos años, +42% respecto al contrato anterior.

Las principales causas del incremento del coste de estos servicios son: la evolución al alza del tráfico, mayor en los pasajeros con movilidad reducida dado que su proporción respecto al total de pasajeros aumenta con los años, y los incrementos salariales recogidos en el convenio aplicable. Cabe indicar que el Servicio Sin Barreras atendió más de 2,1 millones de asistencias en 2023 y se encuentra entre los mejores valorados de Aena.

En el ámbito de los servicios de asistencia en tierra, una vez asignadas las 41 licencias para la prestación de estos servicios a terceros en la categoría de handling de rampa (en los 43 aeropuertos y dos helipuertos de la red) para los próximos 7 años, está previsto iniciar la operativa con los nuevos contratos durante el primer cuatrimestre de 2024.

Se trata del mayor concurso de handling del mundo cuyo resultado aporta soluciones competitivas, adaptadas a las necesidades actuales y a la evolución de las mismas. Se han obtenido notables compromisos de mejora tanto en los procesos operativos, con una

gestión eficiente de los recursos, como en otros aspectos como la sostenibilidad y la implantación de nuevas tecnologías que favorecerán el incremento de operaciones y mejorarán la experiencia global en los aeropuertos de la red.

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 la Policía Nacional. La Comisión Europea ha pospuesto la entrada en vigor de este sistema al último trimestre de 2024 (fecha pendiente de ratificar).

Aena ha licitado la adquisición del equipamiento automatizado necesario para la implantación de este sistema en los aeropuertos de la red, por un importe de inversión previsto de 111,5 millones de euros en 2 años. La mayoría de las licitaciones se han adjudicado. También se ha adjudicado el servicio de soporte en el control de pasaportes a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, por un valor de 10 millones de euros al año durante un plazo de 3 años.

En cuanto al equipamiento de seguridad, los equipos de detección de explosivos (EDS estándar 3 - Explosive Detection Systems) para la inspección del equipaje en bodega se siguen implantando, dando cumplimiento a los requerimientos normativos. El 92,4% de los trabajos de instalación de estos equipos se ha completado (equivalente a 223 equipos instalados).

Adicionalmente, se ha licitado la compra e instalación de los equipos automáticos para la inspección del equipaje de mano (EDSCB - Explosive Detection System for Cabin Baggage), sistemas automatizados y “Remote Screening”, en los filtros de seguridad de los aeropuertos Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Josep Tarradellas Barcelona-El Prat y Palma de Mallorca, por un importe de 130,8 millones de euros. La implementación se realizará durante los próximos 5 años.

En noviembre se ha adjudicado el servicio de seguridad privada de los 46 aeropuertos y 2 helipuertos de la red, por 1.172 millones de euros y un plazo de 4 años (prorrogable por una anualidad) y 1.172 millones de euros. Este importe supone un incremento respecto a los contratos actuales que contempla: las subidas recogidas en el convenio colectivo de los trabajadores de las empresas adjudicatarias (tanto del personal de seguridad como de servicios), el aumento de tráfico previsto, así como los servicios de seguridad necesarios para llevar a cabo las actividades adicionales a las actuales contempladas por Aena en su Plan Estratégico.

Durante la vigencia del contrato, Aena va a llevar a cabo un importante proceso de modernización tecnológica. Además de la instalación de los equipos EDS-estándar 3 para la inspección del equipaje en bodega, se van a modernizar los filtros de seguridad con la implementación de nuevas tecnologías para agilizar el paso por los controles previos al embarque, incrementar la seguridad y mejorar la experiencia de los pasajeros.

En los sistemas operacionales se está trabajando en dar cumplimiento al Reglamento de Ejecución (UE) 2021/116 de la Comisión Europea, relativo a la modernización de la gestión del tránsito aéreo (ATM). Este Reglamento requiere que 18 aeropuertos europeos que han implementado el proceso A-CDM (Airport Collaborative Decision Making), entre los que figuran los aeropuertos Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Josep Tarradellas Barcelona-El Prat y Palma de Mallorca, implementen un nivel adicional de integración para optimizar sus operaciones. Dichos aeropuertos pasarán al nivel denominado “Aeropuerto Avanzado Integrado con la Red” (Advanced Network Integrated Airport - ANI).

El Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas está en proceso de evaluación. Le seguirán las evaluaciones de los aeropuertos Josep Tarradellas Barcelona-El Prat y Palma de Mallorca para obtener la certificación.

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 las emisiones, mediante el uso compartido de información actualizada de carácter operativo. (Ver apartado 2.2. Aena frente a la emergencia climática del Bloque B del Informe de Gestión Consolidado).

Finalmente, cabe reseñar que Aena ha adjudicado el contrato de suministro de electricidad para los aeropuertos de la red en el período 2024-2028.

El objetivo de este contrato es suministrar energía con certificado de origen 100% renovable, así como la gestión de la producción de las plantas fotovoltaicas en régimen de autoconsumo que irán incorporándose en la red de aeropuertos gradualmente.

En este contrato se ha establecido un porcentaje del consumo a precio fijo durante los 5 años con el propósito de mitigar el riesgo de volatilidad del mercado. El porcentaje seleccionado representa un 36% del total del consumo anual estimado para 2024. Este porcentaje irá incrementándose a medida que entren en servicio las plantas fotovoltaicas propias.

3.1.2 Actividad comercial

Ingresos por línea de actividad

Miles de euros	2023	2022	Variación	% Variación
Tiendas Duty Free	411.139	332.928	78.211	23,5%
Restauración	320.552	243.741	76.811	31,5%
Rent a car	184.677	148.339	36.338	24,5%
Aparcamientos	180.191	146.423	33.768	23,1%
Tiendas	132.788	90.617	42.171	46,5%
Servicios VIP ⁽¹⁾	118.959	82.665	36.294	43,9%
Arrendamientos	36.068	34.557	1.511	4,4%
Publicidad	24.481	7.031	17.450	248,2%
Resto de ingresos comerciales ⁽²⁾	104.183	126.955	-22.772	-17,9%
Servicios Comerciales	1.513.038	1.213.256	299.782	24,7%

(1) Incluye alquiler de salas VIP, paquetes VIP, resto de salas, fast-track y fast-lane.

(2) Incluye explotaciones comerciales (servicios bancarios, máquinas vending, telecomunicaciones, máquinas de plastificado de equipajes, etc), suministros comerciales, utilización de salas y filmaciones grabaciones.

Los ingresos del período (Comerciales y de Servicios Inmobiliarios) incluyen los conceptos que se resumen en la siguiente tabla:

Miles de euros	Ingresos			% Variación 2023 / 2022		% Variación 2023 / 2019	
	2019	2022	2023	€	%	€	%
Total negocio	1.315.599	1.334.207	1.580.853	246.646	18,5 %	265.254	20,2 %
Ingresos por Rentas Fijas y Variables facturadas	1.170.556	1.201.173	1.426.002	224.829	18,7 %	255.446	21,8 %
Ingresos por RMGA	145.043	133.034	154.851	21.817	16,4 %	9.808	6,8 %
Linealizaciones y ajustes	-	-34.527	37.660	72.187	-209,1%	37.660	-
TOTAL	1.315.599	1.299.680	1.618.513	318.833	24,5%	302.914	23,0%

La actividad comercial ha mejorado notablemente los niveles prepandemia. Los ingresos por rentas fijas y variables han aumentado un 21,8 % respecto a 2019 y por pasajero ha crecido de 4,25 euros en 2019 a 5,04 euros en 2023, según se muestra en la tabla de la página 13.

Las ventas totales de las actividades comerciales han sido un 17,3% superiores a las de 2019 y las ventas totales por pasajero han superado en un 14,0% las de 2019. Este comportamiento se observa en todas las líneas del negocio comercial.

En las tiendas libres de impuestos las ventas han aumentado un 14,9% respecto a 2019, siendo destacable el incremento del gasto medio del pasajero británico, así como el efecto positivo que ha tenido en los ingresos de esta actividad la aplicación del régimen fiscal libre de impuestos tras el Brexit, el cual conlleva unos porcentajes de renta variable superiores. Es especialmente reseñable el buen comportamiento de las ventas en los aeropuertos turísticos Alicante-Elche Miguel Hernández, Málaga-Costa del Sol y los insulares (Baleares y Canarias). Entre los aeropuertos canarios, destacan Tenerife Sur y Lanzarote, que reciben un mayor número de pasajeros británicos.

En restauración, las ventas han aumentado un 25% respecto a 2019, impulsadas principalmente por la tendencia alcista general del consumo y por el incremento de los precios. Destacan los crecimientos de ventas respecto a 2019 de los aeropuertos Alicante-Elche Miguel Hernández (+36%), Málaga-Costa del Sol (+34%), Tenerife Sur (+34%), Palma de Mallorca (+33%) y Gran Canaria (+28%).

En las tiendas, las ventas han aumentado en 2023 un +3,6% respecto a 2019, reflejando la actividad de los nuevos locales que abrieron durante 2022. En los aeropuertos donde la oferta comercial es completa y se ha recuperado el nivel de tráfico de 2019, las ventas han tenido un buen comportamiento, como en el Aeropuerto de Málaga-Costa del Sol (+37%), en Palma de Mallorca (+25%) y en Tenerife Sur (+45%).

En la línea de alquiler de vehículos, las ventas han superado en un 22,5% las cifras de 2019 debido al incremento de los precios de los contratos así como a la recuperación del tráfico de pasajeros en los aeropuertos turísticos, principalmente en los aeropuertos canarios y en los aeropuertos Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Valencia, Málaga-Costa del Sol y Palma de Mallorca.

En servicios VIP, la recuperación de los ingresos refleja la mejora del índice de penetración, así como el aumento de los precios.

Los ingresos de los aparcamientos han aumentado debido a la optimización de las plazas disponibles y a la mejora de las políticas de fijación de precios.

A continuación, se detallan por actividad comercial las líneas de la tabla anterior correspondientes a:

- Ingresos por Rentas Fijas y Variables (comerciales e inmobiliarias) es decir, excluyendo las RMGA.
- Ingresos por RMGA.

Ingresos por Rentas Fijas y Variables:

Miles de euros	9M 2019	9M 2022	9M 2023	% Variación 2023 / 2022	% Variación 2023 / 2019	4T 2019	4T 2022	4T 2023	% Variación 2023 / 2022	% Variación 2023 / 2019	2019	2022	2023	% Variación 2023 / 2022	% Variación 2023 / 2019
Tiendas libres de impuestos	212.438	212.356	265.966	25,2 %	25,2 %	66.631	72.786	80.042	10,0 %	20,1 %	279.069	285.142	346.008	21,3 %	24,0 %
Tiendas	67.223	42.661	72.436	69,8 %	7,8 %	19.772	16.700	23.693	41,9 %	19,8 %	86.995	59.361	96.128	61,9 %	10,5 %
Restauración	148.693	151.218	183.807	21,6 %	23,6 %	43.284	48.063	56.429	17,4 %	30,4 %	191.977	199.281	240.235	20,6 %	25,1 %
Alquiler de vehículos	120.027	139.591	141.276	1,2 %	17,7 %	34.292	40.495	43.377	7,1 %	26,5 %	154.318	180.086	184.653	2,5 %	19,7 %
Aparcamientos	119.272	106.151	134.557	26,8 %	12,8 %	39.217	40.273	45.635	13,3 %	16,4 %	158.489	146.423	180.192	23,1 %	13,7 %
Servicios VIP	58.939	60.233	88.275	46,6 %	49,8 %	19.846	22.772	31.061	36,4 %	56,5 %	78.785	83.005	119.336	43,8 %	51,5 %
Suministros	43.441	63.601	52.583	-17,3 %	21,0 %	14.566	19.047	16.728	(12,2) %	14,8 %	58.007	82.649	69.312	(16,1) %	19,5 %
Servicios inmobiliarios	80.760	87.892	98.532	12,1 %	22,0 %	31.832	29.439	35.703	21,3 %	12,2 %	112.592	117.331	134.235	14,4 %	19,2 %
Publicidad	12.053	10.108	14.389	42,4 %	19,4 %	4.744	3.962	5.996	51,3 %	26,4 %	16.796	14.070	20.385	44,9 %	21,4 %
Explotaciones comerciales	24.886	25.777	26.099	1,2 %	4,9 %	8.641	8.049	9.420	17,0 %	9,0 %	33.527	33.825	35.519	5,0 %	5,9 %
TOTAL	887.731	899.588	1.077.920	19,8 %	21,4 %	282.825	301.585	348.082	15,4 %	23,1 %	1.170.556	1.201.173	1.426.002	18,7 %	21,8 %

Euros por pasajero	9M 2019	9M 2022	9M 2023	Diferencia 2023 / 2022	Diferencia 2023 / 2019	4T 2019	4T 2022	4T 2023	Diferencia 2023 / 2022	Diferencia 2023 / 2019	2019	2022	2023	Diferencia 2023 / 2022	% Var. Dif. 2023 / 2022	Diferencia 2023 / 2019	% Var. Dif. 2023 / 2019
Tiendas libres de impuestos	0,99	1,15	1,23	0,07	0,23	1,09	1,22	1,20	-0,02	0,12	1,01	1,17	1,22	0,05	4,4 %	0,21	20,5 %
Tiendas	0,31	0,23	0,33	0,10	0,02	0,32	0,28	0,36	0,08	0,03	0,32	0,24	0,34	0,10	39,4 %	0,02	7,4 %
Restauración	0,69	0,82	0,85	0,03	0,15	0,71	0,81	0,85	0,04	0,14	0,70	0,82	0,85	0,03	3,7 %	0,15	21,6 %
Alquiler de vehículos	0,56	0,76	0,65	-0,11	0,09	0,56	0,68	0,65	-0,03	0,09	0,56	0,74	0,65	-0,09	-11,8 %	0,09	16,3 %
Aparcamientos	0,56	0,58	0,62	0,04	0,06	0,64	0,68	0,69	0,01	0,05	0,58	0,60	0,64	0,04	5,9 %	0,06	10,5 %
Servicios VIP	0,28	0,33	0,41	0,08	0,13	0,32	0,38	0,47	0,08	0,14	0,29	0,34	0,42	0,08	23,7 %	0,14	47,2 %
Suministros	0,20	0,35	0,24	-0,10	0,04	0,24	0,32	0,25	-0,07	0,01	0,21	0,34	0,24	-0,09	-27,8 %	0,03	16,1 %
Servicios inmobiliarios	0,38	0,48	0,45	-0,02	0,08	0,52	0,49	0,54	0,04	0,02	0,41	0,48	0,47	-0,01	-1,6 %	0,06	15,9 %
Publicidad	0,06	0,05	0,07	0,01	0,01	0,08	0,07	0,09	0,02	0,01	0,06	0,06	0,07	0,01	24,7 %	0,01	18,0 %
Explotaciones comerciales	0,12	0,14	0,12	-0,02	0,00	0,14	0,14	0,14	0,01	0,00	0,12	0,14	0,13	-0,01	-9,6 %	0,00	3,0 %
TOTAL	4,15	4,88	4,98	0,09	0,83	4,61	5,07	5,23	0,16	0,62	4,25	4,93	5,04	0,11	2,2 %	0,78	18,4 %

Ingresos por RMGA:

Miles de euros	9M 2019	9M 2022	9M 2023	% Variación 2023 / 2022	% Variación 2023 / 2019	4T 2019	4T 2022	4T 2023	% Variación 2023 / 2022	% Variación 2023 / 2019	2019	2022	2023	% Variación 2023 / 2022	% Variación 2023 / 2019
Tiendas libres de impuestos	49.736	29.202	19.782	-32,3 %	-60,2 %	14.950	18.584	32.508	74,9 %	117,4 %	64.686	47.786	52.291	9.4%	-19.2%
Tiendas	21.080	10.476	18.669	78,2 %	-11,4 %	6.730	6.879	7.061	2,7 %	4,9 %	27.810	17.355	25.730	48.3%	-7.5%
Restauración	24.169	29.034	39.554	36,2 %	63,7 %	8.198	13.932	16.929	21,5 %	106,5 %	32.367	42.965	56.483	31.5%	74.5%
Alquiler de vehículos	41	16	6	-62,6 %	-85,9 %	3	6	39	538,3 %	1208,4 %	44	22	45	107.2%	1.1%
Servicios VIP	78	24	7	-72,3 %	-91,6 %	-29	-20	1	-105,4 %	-103,7 %	49	4	8	103,6 %	-84,3 %
Servicios inmobiliarios	357	410	1.370	233,7 %	283,2 %	161	257	763	196,5 %	373,0 %	519	668	2.133	219.4%	311,1 %
Publicidad	8.859	7.215	3.777	-47,7 %	-57,4 %	387	1.702	-16	-100,9 %	-104,0 %	9.247	8.917	3.761	-57,8 %	-59.3%
Explotaciones comerciales	7.440	12.367	12.036	-2,7 %	61,8 %	2.881	2.950	2.364	-19,8 %	-17,9 %	10.321	15.317	14.401	-6,0 %	39.5%
TOTAL	111.761	88.743	95.200	7,3 %	-14,8 %	33.282	44.290	59.651	34,7 %	79,2 %	145.043	133.034	154.851	16,4 %	6,8 %

Euros por pasajero	9M 2019	9M 2022	9M 2023	Diferencia 2023 / 2022	Diferencia 2023 / 2019	4T 2019	4T 2022	4T 2023	Diferencia 2023 / 2022	Diferencia 2023 / 2019	2019	2022	2023	Diferencia 2023 / 2022	% Var. Dif. 2023 / 2022	Diferencia 2023 / 2019	% Var. Dif. 2023 / 2019
Tiendas libres de impuestos	0,23	0,16	0,09	-0,07	-0,14	0,24	0,31	0,49	0,18	0,24	0,24	0,20	0,18	-0,01	-5,8 %	-0,05	-21,4 %
Tiendas	0,10	0,06	0,09	0,03	-0,01	0,11	0,12	0,11	-0,01	0,00	0,10	0,07	0,09	0,02	27,6 %	-0,01	-10,1 %
Restauración	0,11	0,16	0,18	0,02	0,07	0,13	0,23	0,25	0,02	0,12	0,12	0,18	0,20	0,02	13,1 %	0,08	69,6 %
Alquiler de vehículos	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	78,3 %	0,00	-1,7 %
Servicios VIP	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	75,2 %	0,00	-84,8 %
Servicios inmobiliarios	0,00	0,00	0,01	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01	0,01	0,01	0,00	0,00	0,01	0,00	174,8 %	0,01	299,6 %
Publicidad	0,04	0,04	0,02	-0,02	-0,02	0,01	0,03	0,00	-0,03	-0,01	0,03	0,04	0,01	-0,02	-63,7 %	-0,02	-60,5 %
Explotaciones comerciales	0,03	0,07	0,06	-0,01	0,02	0,05	0,05	0,04	-0,01	-0,01	0,04	0,06	0,05	-0,01	-19,1 %	0,01	35,6 %
TOTAL	0,52	0,48	0,44	-0,04	-0,08	0,54	0,74	0,90	0,15	0,35	0,53	0,55	0,55	0,00	0,2 %	0,02	3,8 %

Actividades comerciales

Tiendas Libres de Impuestos

Las ventas han evolucionado muy positivamente en 2023 y han aumentado un 14,9% respecto a 2019, impulsadas por el aumento del gasto medio del pasajero británico, seguido del pasajero U.E., en los aeropuertos turísticos.

Es especialmente reseñable el buen comportamiento de las ventas en los aeropuertos Alicante-Elche Miguel Hernández, Málaga-Costa del Sol y los insulares (Baleares y Canarias). Entre los aeropuertos canarios, destacan Tenerife Sur y Lanzarote, que reciben un mayor número de pasajeros británicos, a los que tras el Brexit les aplica el régimen fiscal libre de impuestos que conlleva porcentajes de renta variable superiores.

Durante el período enero-octubre, han estado vigentes los contratos suscritos con Word Duty Free en 2013 repartidos en tres lotes². En dicho período han destacado los ingresos correspondientes a los lotes 2 y 3, los cuales superaron las RMGA. Estos contratos finalizaron el 31 de octubre de 2023 y reconocían una RMGA de 320 millones de euros entre enero y octubre.

El 1 de noviembre de 2023 se iniciaron nuevos contratos de gestión de las tiendas libres de impuestos por un período de 12 años.

El 30 de mayo de 2023 el Consejo de Administración de Aena aprobó la adjudicación de la gestión de las tiendas libres de impuestos de 23 aeropuertos (correspondientes a 4 lotes) y el 25 de julio la correspondiente al Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas y a los de Cataluña. Los nuevos contratos agrupan 27 aeropuertos de la red en España en seis lotes:

- Andalucía-Mediterráneo: adjudicado a Avolta (anteriormente denominada Dufry).
- Canarias: adjudicado a Canariensis.
- Baleares: adjudicado a Avolta.
- Aeropuertos del Norte (Galicia, Asturias, Cantabria y País Vasco): adjudicado a Lagardère.
- Cataluña: adjudicado a Avolta.
- Madrid: adjudicado a Avolta

En el periodo noviembre-diciembre de 2023 las ventas de Andalucía-Mediterráneo, Canarias y Baleares han superado la ventas de los mismos meses de 2019 y las de Aeropuertos del Norte se han mantenido en línea. Las rentas variables de todos los contratos han sido inferiores a la RMGA.

La RMGA de los nuevos contratos mejora en el año 2024 la RMGA de 2023 en un 16,3%.

Tiendas

Las ventas de 2023 han superado los niveles de 2019 en un +3,6%.

En los aeropuertos donde la oferta comercial es completa y se ha recuperado el nivel de tráfico de 2019, las ventas han tenido un buen comportamiento, como en el Aeropuerto de Málaga-Costa del Sol (+37%), en Palma de Mallorca (+25%) y en Tenerife Sur (+45%).

El efecto de los nuevos locales que se fueron abriendo durante 2022 ya se refleja en los ingresos de 2023 y se han seguido licitando locales para recuperar la oferta, incorporando nuevos conceptos como los "Pop Up" y una oferta de ocio que incluye, entre otros, restauración informal, moda y complementos, jugueterías monomarca y merchandising de licencias, cómics o manga.

El nuevo concepto de ocio se implantó en la T1 del Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat y dada su aceptación, se ha exportado a otros aeropuertos de la red. En el Módulo C del Aeropuerto de Palma de Mallorca la apertura está prevista en el primer trimestre de 2024 y en el Aeropuerto Alicante-Elche Miguel Hernández está en licitación actualmente.

Los espacios destinados a tiendas delicatessen fueron renovados en 2022 para incluir barra degustación y a lo largo de 2023 este modelo se ha implementado en prácticamente toda la red de aeropuertos por su buena aceptación.

Desde noviembre de 2021 se han publicado 211 licitaciones, que incluyen 288 locales. Las RMGA de adjudicación suponen en conjunto una recuperación respecto a las de 2019 del 112% en 2023, del 124% en 2024 y del 129% en 2025.

Desde enero de 2023 se han publicado 60 licitaciones que incluyen 66 locales. Las RMGA de adjudicación de estas licitaciones suponen en conjunto, una recuperación de las rentas de 2019 del 176% en 2023, del 153% en 2024 y del 144% en 2025.

Las adjudicaciones más significativas corresponden a:

- La renovación de prácticamente toda la oferta comercial de la T4 del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas y de la T1 del Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat.

² Lote 1: Adolfo Suárez, Madrid-Barajas, Almería, Málaga-Costa del Sol, Granada-Jaén, Sevilla y Jerez, Bilbao, A Coruña, Asturias, Santiago-Rosalía de Castro y Seve Ballesteros-Santander.
Lote 2: Josep Tarradellas Barcelona-El Prat, Girona-Costa Brava, Reus, Alicante-Elche Miguel Hernández, Palma de Mallorca, Ibiza, Menorca y Valencia.
Lote 3: Canarias.

- Todos los locales del módulo A del Aeropuerto de Palma de Mallorca teniendo en cuenta el nuevo layout.

Restauración

Las ventas han aumentado un 25,2% respecto a 2019, impulsadas por el incremento de los precios, por la tendencia alcista general del consumo (muy por encima de la tendencia del mercado fuera de los aeropuertos) y por el atractivo de las nuevas marcas.

Destacan los crecimientos de ventas respecto a 2019 de los aeropuertos Alicante-Elche Miguel Hernández (+36%), Málaga-Costa del Sol (+34%), Tenerife Sur (+34%), Palma de Mallorca (+33%) y Gran Canaria (+28%). En los aeropuertos Adolfo Suárez Madrid-Barajas y Josep Tarradellas Barcelona-El Prat las ventas han aumentado un 12% y un 15% respectivamente, a pesar de registrar una recuperación más lenta del tráfico respecto a los niveles de 2019.

El 27 de febrero de 2023 el Consejo de Administración de Aena aprobó la adjudicación del concurso para la renovación de la oferta de restauración del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas. La nueva oferta ocupa cerca de 20.000 m² distribuidos en 55 locales en las terminales T123, T4 y T4S, que empezaron a operar en el mes de mayo.

Aena ha conseguido con este concurso una importante variedad de operadores de restauración y la presencia de marcas nacionales e internacionales de reconocido prestigio que aportan una garantía adicional de calidad, variedad de productos, tipo de cocina y servicio.

Los adjudicatarios han sido Áreas (35 locales), Pansfood (10), SSP (2) y McDonald's (2) y Cafestore que arranca su actividad en el aeropuerto (6 locales).

Los resultados del concurso muestran un incremento del 41% en la RMGA de adjudicación de 2024 sobre la RMGA de 2019 y el porcentaje de renta variable medio ha aumentado desde el 31,2% en 2019 al 32,2% en 2023.

Desde noviembre de 2021 se han publicado 119 licitaciones que incluyen 193 locales y la instalación de máquinas vending de bebidas y alimentos. Las RMGA de adjudicación de estas licitaciones suponen en conjunto, respecto a las de 2019, una recuperación del 124% en 2023, del 132% en 2024 y del 146% en 2025.

Desde enero de 2023 se han publicado 45 licitaciones que incluyen 62 locales (28 adjudicadas que incluyen 40 locales) y la instalación de máquinas vending de bebidas y alimentos. Las RMGA de adjudicación de estas licitaciones suponen en conjunto, una recuperación de las rentas de 2019 del 118% en 2023, del 121% en 2024 y del 135% en 2025.

Alquiler de vehículos

Los ingresos por rentas variables y fijas de esta actividad han aumentado un 19,7% respecto a 2019, debido al incremento de los precios de los contratos así como a la recuperación del tráfico de pasajeros y a la buena evolución de las ventas en los aeropuertos canarios y en otros aeropuertos como Palma de Mallorca, Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Málaga-Costa del Sol y Valencia.

Las ventas han superado en un 22,5% las cifras de 2019.

El número de licencias de alquiler de vehículos sin conductor ha cerrado el año en 166, tras la adjudicación a OK Mobility de contratos en los aeropuertos de Santiago-Rosalía de Castro, Josep Tarradellas Barcelona-El Prat y Tenerife Norte-Ciudad de La Laguna.

En diciembre de 2023 el Consejo de Administración de Aena aprobó el inicio del proceso de renovación del servicio de alquiler de vehículos sin conductor en 38 aeropuertos de la red, frente a los 34 actuales. Las plazas ofertadas serán más de 21.500 y las licencias se incrementan de las 170 actuales a 218. Los nuevos contratos tendrán una duración de entre 5 y 7 años.

Se trata de uno de los mayores concursos de alquiler de coches sin conductor del mundo, una actividad con un volumen de negocio estimado de 10.000 millones de euros durante la vigencia de los contratos.

Los contratos actuales vencen el 31 de octubre del 2024.

Con relación a los servicios de vehículos con conductor (VTC) en 2023 se ha iniciado la actividad en los aeropuertos Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Josep Tarradellas Barcelona-El Prat, Málaga-Costa del Sol, Bilbao y Palma de Mallorca.

Aparcamientos

Los ingresos de esta actividad han aumentado un 13,7% respecto a 2019 debido a la optimización de las plazas disponibles y a la mejora de las políticas de fijación de precios.

Las operaciones por reserva han pasado de representar el 36% de los ingresos en 2019 al 51% en 2023. En sentido contrario, el número de operaciones en puerta ha disminuido por la caída del pasajero de negocio, lo cual ha permitido disponer de un mayor número de plazas para las operaciones por reserva.

Durante el año se han incorporado nuevas infraestructuras: el aparcamiento express en el Aeropuerto de Ibiza, el aparcamiento express de llegadas del Aeropuerto Alicante-Elche Miguel Hernández, el aparcamiento preferente en el Aeropuerto de Málaga-Costa del Sol y el aparcamiento de larga estancia en el Aeropuerto de Santiago-Rosalía de Castro.

Servicios VIP

Los ingresos de esta línea han aumentado un 51,5% respecto a 2019.

El 84% de los ingresos corresponde a las salas VIP (99 millones de euros) que han aumentado un 42% respecto a 2019, impulsados por el crecimiento del número de clientes y el incremento de los precios medios de los contratos. En concreto, se han registrado más de 4,5 millones de clientes, un 24% por encima del año 2019 y se ha alcanzado un índice de penetración del 1,67%, (+20% respecto a 2019). El precio medio ha aumentado un 14% respecto a 2019.

La superficie destinada a las salas VIP ha aumentado respecto a 2019 (+14%) por la apertura de una nueva sala en los aeropuertos de Gran Canaria, Fuerteventura, Menorca y Vigo; las ampliaciones realizadas en las salas de los aeropuertos de Josep Tarradellas Barcelona-El Prat, Adolfo Suárez Madrid Barajas (sala Plaza Mayor), Ibiza, Palma de Mallorca y Tenerife Norte - Ciudad de La Laguna; y por la remodelación de la sala del Aeropuerto de Valencia.

Los ingresos de la actividad Fast track/Fast lane (12,8 millones de euros) han aumentado un 129% respecto a 2019. El precio medio se ha incrementado un 65% respecto 2019 (+9% interanual). En el mes de julio se inauguraron nuevos servicios de Fast lane en los aeropuertos de Ibiza, Vigo y Tenerife Norte - Ciudad de La Laguna; en Fuerteventura en noviembre y en el Aeropuerto de Bilbao en diciembre.

Los negocios arrendados, Air Rooms y las salas de aerolíneas, han registrado 2,8 millones de euros de ingresos (+39% respecto a 2019 y +11% interanual).

El resto de los negocios, Meet& Assist y las salas de reuniones, han supuesto el 0,4% de los ingresos en 2023.

Publicidad

Las ventas de publicidad han evolucionado favorablemente y han superado en un 18,5% las cifras de 2019 y en un 46,2% las ventas de 2022.

Los ingresos por rentas variables y fijas de esta actividad han aumentado un 21,4% respecto a 2019.

El incremento en las ventas está impulsado por campañas publicitarias muy relevantes realizadas a lo largo del año en grandes pantallas digitales dentro de las terminales, así como a la publicidad y otro tipo de expositores en la zona exterior de algunas terminales.

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, que representan el 81% del total de ingresos por rentas variables y fijas reflejados en este epígrafe, han aumentado un 21% respecto a 2019.

Marketing y negocio digital

A lo largo de 2023 se han lanzado campañas de marketing y nuevas soluciones digitales dirigidas a impulsar los ingresos comerciales y a ofrecer una mejor experiencia de compra al cliente.

Las campañas de marketing se han centrado en los negocios gestionados por Aena (aparcamientos y servicios VIP) y en acciones dirigidas a potenciar la oferta comercial de los aeropuertos. Respecto a dichas acciones, se ha actualizado la señalética comercial y se han desarrollado acciones conjuntas con los operadores comerciales en más de 20 aeropuertos de la red con algunas acciones de alto impacto mediático.

En relación con los aparcamientos, las campañas se han enfocado en la comunicación y la promoción de las reservas online, de los precios y de la nueva marca de valet parking (YAY – Ya Aparco Yo). En cuanto a los servicios VIP, se han realizado acciones para incrementar la venta directa a los pasajeros, así como para aumentar el conocimiento de marca de los productos de esta línea (salas, Fast track/Fast lane, Meet & Assist, etc) y de un nuevo concepto, las salas Relax&Go.

En el ámbito digital, durante 2023 se han desplegado nuevas funcionalidades en la App de Aena enfocadas a mejorar la experiencia del cliente y la compra online de los servicios propios y de terceros.

Asimismo, se han puesto en funcionamiento la web y las aplicaciones del nuevo servicio propio de aparcacoches de Aena, y se han incorporado a los marketplaces Food to Fly y Shop to Fly nuevos aeropuertos y marcas.

Por último, cabe destacar que el programa de fidelización Aena Club cuenta ya con más de 2.1 millones de miembros. Se ha implantado un nuevo programa de suscripciones dividido en 3 niveles (BASICO, PLUS, VIP) que permite a los miembros obtener precios especiales y descuentos en los aparcamientos y servicios VIP, y se está trabajando para lanzar una tarjeta financiera que fidelice en mayor medida la relación con nuestros clientes.

3.2 Segmento de servicios inmobiliarios

Ingresos por línea de actividad

Miles de euros	2023	2022	Variación	% Variación
Terrenos	34.486	27.536	6.950	25,2 %
Centros Logísticos de Carga	29.068	21.555	7.513	34,9 %
Arrendamientos	18.483	17.141	1.342	7,8 %
Explotaciones Inmobiliarias	16.614	13.645	2.969	21,8 %
Almacenes y hangares	6.824	6.546	278	4,2 %
Servicios inmobiliarios	105.475	86.423	19.052	22,0 %

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

Los ingresos de este segmento han superado la cifra de 2019 (+34%) y los niveles de actividad mantienen grados de ocupación razonablemente altos, ligeramente inferiores a los registrados en 2019.

Entre los proyectos más relevantes del año cabe destacar:

- Cesión del derecho de superficie de una parcela en el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas para la construcción del primer supermercado aeroportuario. Adjudicado a la cadena Lidl.
- Arrendamiento del hangar H3 en el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, de 22.606m² (el más grande de la red). Adjudicado a Ryanair en enero de 2024.
- Dos parcelas para la construcción de dos hangares en el aeropuerto de Sabadell.
- Arrendamiento de dos hangares en el Aeropuerto de Sabadell y uno en el Aeropuerto de Madrid Cuatro Vientos.
- Arrendamiento de dos instalaciones de combustible de aviación en los aeropuertos de Ibiza y Girona-Costa Brava, y de un terreno para construir una instalación de combustible de aviación en el Aeropuerto de Valencia.
- En relación al proyecto de desarrollo logístico de la Airport City Adolfo Suárez Madrid-Barajas (AREA 1), Aena está trabajando en la definición de la nueva estrategia y de las bases del concurso para licitarlo de nuevo.

En cuanto a la Airport City Josep Tarradellas Barcelona-El Prat, se avanza en los trabajos de preparación y de tramitación urbanística necesarios para su licitación.

En relación a los trabajos de desarrollo de suelos y activos con alto potencial de uso para actividades aeroportuarias complementarias en otros aeropuertos, en 2023 se ha seguido avanzado en el Master Plan del Aeropuerto de Valencia que se espera concluir en el primer trimestre de 2024. El Master Plan del Aeropuerto Málaga-Costa del Sol se espera concluirlo en el primer semestre de 2024.

Carga aérea

El comportamiento de esta actividad ha continuado siendo excelente. Los ingresos representan el 42% de los ingresos del segmento de servicios inmobiliarios y han aumentado un 53% respecto a 2019.

El volumen de mercancías ha alcanzado un máximo histórico de 1.079.676 toneladas, lo que supone un incremento interanual del 7,9% y una recuperación del 100,9 % respecto al volumen prepandemia.

Se han adjudicado derechos de superficie para la construcción de nuevas terminales de carga en los aeropuertos de Tenerife Norte - Ciudad de La Laguna y Josep Tarradellas Barcelona-El Prat (2.759 m² y 17.128 m² de parcela respectivamente) y se ha adjudicado el arrendamiento de otra terminal en el aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat (17.666 m² edificados) y de dos en el aeropuerto de Alicante-Elche Miguel Hernández (901 m² y 1.422 m² edificados respectivamente).

En cuanto al desarrollo de la primera línea de la ampliación sur del centro de carga del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, situada en la denominada Zona de Rejas, se han finalizado las obras de las terminales operadas por IAS Handling, Correos y Alaire, y se encuentran

próximas a finalizar las obras de la nave que será operada por WFS. Además, se ha licitado una parcela de 10.241 m² para la edificación de una nueva terminal de carga.

Respecto al proyecto de digitalización de la carga aérea, durante 2023 ha aumentado considerablemente el número de usuarios registrados en la plataforma y se han iniciado los desarrollos de una cuarta aplicación.

Terminales FBO

Los ingresos de las terminales para aviación ejecutiva (FBO) (9,5 millones de euros) han aumentado un 39% interanual y un 138% respecto a 2019 impulsados por los últimos contratos adjudicados (Ibiza y Málaga-Costa del Sol).

En el último trimestre de 2023 se han licitado las terminales de los aeropuertos Adolfo Suárez Madrid-Barajas y Josep Tarradellas Barcelona-El Prat que está previsto adjudicar en los próximos meses.

4. Cuenta de resultados

Miles de euros	2023	2022	Variación	% Variación
Ingresos ordinarios	4.386.767	3.667.058	719.709	19,6 %
Otros ingresos de explotación	115.282	272	115.010	42283,1 %
Total ingresos	4.502.049	3.667.330	834.719	22,8 %
Aprovisionamientos	-161.876	-161.723	153	0,1 %
Gastos de personal	-478.318	-446.573	31.745	7,1 %
Otros gastos de explotación	-1.180.567	-1.154.836	25.731	2,2 %
Amortización del inmovilizado	-731.721	-718.685	13.036	1,8 %
Deterioros y resultado por enajenación de inmovilizado	-4.862	-11.892	-7.030	-59,1 %
Total gastos	-2.557.344	-2.493.709	63.635	2,6 %
Resultado de explotación	1.944.705	1.173.621	771.084	65,7 %
Ingresos financieros	112.487	15.976	96.511	604,1 %
Gastos financieros	-186.779	-88.588	98.191	110,8 %
Diferencias de cambio	-5	-6	-1	-16,7 %
Deterioro y resultado de enajenaciones de instrumentos financieros	0	9.386	-9.386	-100,0 %
Resultado financiero	-74.297	-63.232	11.065	17,5 %
Resultado antes de impuestos	1.870.408	1.110.389	760.019	68,4 %
Impuesto sobre beneficios	-434.144	-245.528	188.616	76,8 %
Resultado del ejercicio procedente de operaciones continuadas	1.436.264	864.861	571.403	66,1 %
Resultado del ejercicio	1.436.264	864.861	571.403	66,1 %

Los ingresos totales reflejan un incremento interanual de 834,7 millones de euros (+22,8%). La evolución de los distintos segmentos del negocio se detallan en el capítulo 3. Áreas de negocio.

En la partida “Otros ingresos de explotación” se ha reconocido la subvención cobrada por importe de 45,1 millones de euros para compensar gastos incurridos por Aena para mitigar los efectos provocados por la pandemia de COVID-19.

Los gastos operativos (aprovisionamientos, gastos de personal y otros gastos de explotación) han ascendido a 1.820,8 millones de euros y han registrado un aumento interanual de 57,6 millones de euros (+3,3%). Esta variación refleja, entre otros, el efecto de la mayor actividad y de la operativa de las terminales y espacios aeroportuarios abiertos.

- Los gastos de personal han crecido 31,7 millones de euros (+7,1%). Este incremento es consecuencia principalmente de la revisión salarial del año 2023 (3,5%) y del aumento de la plantilla que se produjo a lo largo de 2022 y 2023. Asimismo, está afectado por el incremento del gasto de seguridad social debido a la subida de los tipos de cotización y la aplicación del Mecanismo de Equidad Intergeneracional (MEI)
- Otros gastos de explotación han aumentado 25,7 millones de euros (+2,2%). Según se muestra en la tabla siguiente, el gasto de energía eléctrica se ha reducido en 120,4 millones de euros (-45,1 % interanual); excluyendo el impacto de la disminución del gasto de energía eléctrica, el aumento interanual habría sido de 146,1 millones de euros (+16,4 %). Respecto a 2019, el incremento de otros gastos de explotación excluido el gasto de energía eléctrica ha sido de 162,1 millones de euros (+18,6%).

Los conceptos de gasto que reflejan un mayor aumento interanual son: gastos por la gestión de salas (+33,0%), servicios profesionales (+32,9%), servicio a personas con movilidad reducida PMR (+26,2%), seguridad (+18,9%), limpieza (+12,0%) y gastos de gestión de aparcamientos (+9,6%).

A continuación, se muestra la evolución de otros gastos de explotación.

	9M			Variación 2023/2022		Variación 2023/2019		4T			Variación 2023/2022		Variación 2023/2019	
M€	2019	2022	2023	€	%	€	%	2019	2022	2023	€	%	€	%
Tributos	148,9	155,4	156,0	0,6	0,4%	7,1	4,8%	0,6	0,2	-0,1	-0,2	-132,7%	-0,7	-109,5%
Energía eléctrica	64,4	218,9	106,1	-112,8	-51,5%	41,8	64,9%	21,2	47,7	40,1	-7,6	-15,9%	18,9	89,2%
Mantenimientos	147,5	145,1	153,8	8,7	6,0%	6,3	4,3%	54,5	53,5	58,7	5,2	9,6%	4,2	7,6%
Seguridad	139,0	135,7	163,8	28,1	20,7%	24,8	17,9%	44,6	48,2	54,8	6,6	13,8%	10,3	23,0%
Limpieza y carros portaequipaje	57,3	56,9	65,6	8,7	15,2%	8,2	14,3%	18,4	19,8	20,4	0,5	2,7%	2,0	10,8%
Servicios PMR	45,3	44,3	51,9	7,6	17,1%	6,5	14,4%	15,8	11,4	18,4	7,0	61,5%	2,6	16,2%
Servicios profesionales	38,1	31,8	42,1	10,2	32,2%	4,0	10,4%	14,4	15,1	20,3	5,2	34,4%	5,9	41,0%
Salas VIP	18,8	19,5	26,0	6,6	33,7%	7,3	38,8%	6,5	7,1	9,3	2,2	31,2%	2,9	44,3%
Aparcamientos	13,5	15,1	16,9	1,8	12,0%	3,4	25,6%	4,7	5,6	5,8	0,2	3,3%	1,1	22,9%
Resto	70,4	78,8	105,6	26,8	34,1%	35,2	49,9%	33,9	44,8	65,1	20,3	45,3%	31,2	92,1%
Aena S.M.E., S.A.	743,2	901,4	887,8	-13,7	-1,5%	144,5	19,4%	214,5	253,4	292,8	39,4	15,5%	78,3	36,5%
Excluyendo energía eléctrica	678,9	682,5	781,6	99,1	14,5%	102,8	15,1%	193,3	205,7	252,7	47,0	22,8%	59,3	30,7%

	TOTAL			Variación 2023/2022		Variación 2023/2019	
M€	2019	2022	2023	€	%	€	%
Tributos	149,5	155,6	155,9	0,3	0,2%	6,4	4,3%
Energía eléctrica	85,6	266,7	146,3	-120,4	-45,1%	60,7	70,9%
Mantenimientos	202,0	198,6	212,5	13,9	7,0%	10,4	5,2%
Seguridad	183,6	183,9	218,7	34,8	18,9%	35,1	19,1%
Limpieza y carros portaequipaje	75,7	76,7	85,9	9,2	12,0%	10,2	13,5%
Servicios PMR	61,1	55,7	70,2	14,6	26,2%	9,1	14,9%
Servicios profesionales	52,5	46,9	62,3	15,4	32,9%	9,9	18,8%
Salas VIP	25,2	26,6	35,4	8,8	33,0%	10,1	40,2%
Aparcamientos	18,2	20,7	22,7	2,0	9,6%	4,5	24,9%
Resto	104,3	123,6	170,7	47,1	38,1%	66,4	63,6%
Aena S.M.E., S.A.	957,8	1.154,8	1.180,6	25,7	2,2%	222,8	23,3%
Excluyendo energía eléctrica	872,2	888,2	1.034,3	146,1	16,4%	162,1	18,6%

El incremento de los gastos financieros en 98,2 millones de euros se explica fundamentalmente por la subida de los tipos de interés, por los préstamos dispuestos en 2023 y la conversión de deuda a tipo fijo (78,8 millones de euros), por el gasto derivado de la disposición de una póliza de crédito (8,3 millones de euros) y por los intereses de bonos (4,6 millones de euros)

El incremento de los ingresos financieros en 96,5 millones de euros se debe principalmente a los ingresos generados por los nuevos préstamos concedidos en 2023 a ADI y a AIRM (38,5 millones de euros) y al incremento de la remuneración de efectivo y equivalentes (43,6 millones de euros)

En cuanto al Impuesto sobre las ganancias, se ha registrado un gasto por importe de 434,1 millones de euros como consecuencia del propio resultado antes de impuestos (1.870,4 millones de euros), y de los ajustes negativos en base imponible fruto del préstamo participativo con Aena Internacional (-14,5 millones de euros), de la utilización de la reserva de capitalización (-15,2 millones de euros), y de la deducción generada por inversión en activos fijos en Canarias (26,7 millones de euros) .

El ejercicio se ha cerrado con un beneficio neto de 1.436,3 millones de euros

5. Inversiones

La inversión pagada en Aena S.M.E., S.A. ha ascendido a 553,5 millones de euros (555,8 millones de euros en 2022).

La inversión ejecutada se ha situado en 619,0 millones de euros.

Entre las actuaciones terminadas durante 2023, destacan:

- Actuaciones de renovación y mejora en los sistemas eléctricos del Aeropuerto de Palma de Mallorca.
- Recrecido del pavimento en las calles de rodaje del Aeropuerto de Tenerife Norte-Ciudad de La laguna.
- Renovación del pavimento de la pista del Aeropuerto de Girona-Costa Brava.
- Ampliación del aparcamiento de empleados del Aeropuerto Tenerife Sur.
- Adecuación de la franja de la pista 07L-25R del Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat para las instalaciones asociadas a los sistemas de ayudas visuales.
- Regeneración y actuaciones de saneamiento en la pista 06L-24R del Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat.

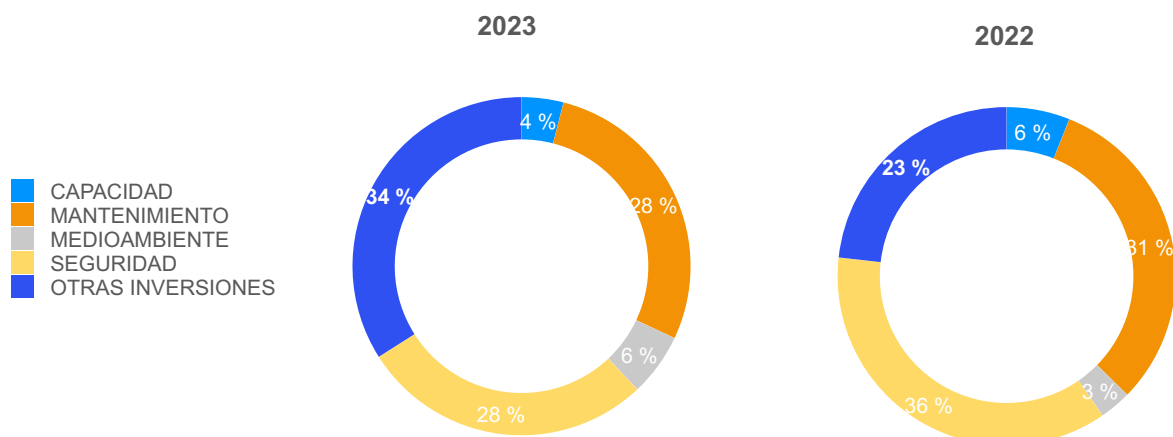
Asimismo, es destacable que ha finalizado la instalación y puesta en marcha de la planta solar fotovoltaica para autoconsumo del Aeropuertos de Gran Canaria.

Respecto a las inversiones en ejecución, cuya duración se extenderá a los próximos meses, cabe citar:

- Remodelación del área terminal del Aeropuerto de Palma de Mallorca (edificio procesador, módulo A y módulo D).
- Instalación del parque solar fotovoltaico del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas. Esta planta que forma parte del Plan Fotovoltaico de Aena, contará con una potencia pico de 142,42 MW y una potencia nominal de 120 MW.
- Instalación de equipos de detección de explosivos (EDS estándar 3) para la inspección del equipaje en bodega y adaptación de los sistemas de inspección a los nuevos sistemas estándar 3, en varios aeropuertos.
- Construcción de una nueva central eléctrica en el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas.
- Mejora de la iluminación exterior en la plataforma de los terminales T123 del Aeropuerto Adolfo Suárez. Madrid-Barajas.
- Regeneración de la rodadura de la pista norte y de las calles asociadas del Aeropuerto de Palma de Mallorca.

Asimismo, es destacable que los trabajos de la planta solar fotovoltaica de 7,5 MW para autoconsumo del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas están en ejecución, así como el Plan de implantación de puntos de recarga para vehículos eléctricos en diversos aeropuertos.

Por ámbitos de actuación, la distribución de la inversión pagada es la siguiente:



6. Balance

6.1 Activo neto y estructura de capital

Miles de euros	2023	2022	Variación	% Variación
Activo				
Activo no corriente	13.466.626	13.118.592	348.034	2,7 %
Activo corriente	3.110.756	2.085.757	1.024.999	49,1 %
Total activo	16.577.382	15.204.349	1.373.033	9,0 %
Patrimonio neto y pasivo				
Patrimonio neto	7.783.125	7.112.689	670.436	9,4 %
Pasivo no corriente	6.339.553	6.759.139	-419.586	-6,2 %
Pasivo corriente	2.454.704	1.332.521	1.122.183	84,2 %
Total patrimonio neto y pasivo	16.577.382	15.204.349	1.373.033	9,0 %

El Activo no corriente se ha incrementado en 348,0 millones de euros. Esta variación viene explicada en su mayor parte por el incremento de las **Inversiones en empresas del grupo y asociadas a largo plazo** en 643,8 millones de euro debido a los préstamos intragrupo para BOAB por importe de 766 millones de euros y la amortización parcial de 120 millones de euros por parte de ADI, que se compensa en parte por la reducción de los **Activos por impuesto diferido** en 150,4 millones de euros por la casi completa utilización de las bases imponibles negativas registradas como consecuencia del cambio de criterio contable de los descuentos comerciales del 2022 por importe de 632,4 millones de euros, que dio lugar a un registro de activos por impuesto diferido de 158,1 millones de euros que ahora se dan de baja casi en su totalidad, y por el decremento del **Inmovilizado material** en 125,2 millones de euros por la amortización del ejercicio superior a la inversión realizada.

El Activo corriente ha aumentado en 1.025,0 millones de euros debido al crecimiento del Efectivo principalmente por el aumento de los flujos de explotación y otros activos equivalentes en 786,3 millones de euros para disponer de liquidez que asegure los vencimientos de deuda de 2024 que asciende a 1.645,7 millones de euros y de los **Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar** en 185,4 millones de euros fundamentalmente por la devolución pendiente del impuesto de sociedades de 2022 por importe de 146 millones de euros y la linealización de rentas futuras por importe de 47 millones de euros.

El Patrimonio neto se ha incrementado en 670,4 millones de euros debido principalmente al incremento de los Fondos propios en 723,688 millones de euros por el incremento del beneficios generados en el ejercicio 2023 en 571,4 y por la reducción de la aplicación de pérdidas de ejercicios anteriores en 152,4 millones de euros.

La bajada del Pasivo no corriente en 419,6 millones de euros se debe esencialmente a la reducción en 765,3 millones de euros de las Deudas con empresas del grupo y asociadas a largo plazo por los vencimientos de la deuda espejo con Enaire, que se compensa con los incrementos de las Deudas a largo plazo en 237,9 millones de euros producto de la emisión de bonos por importe de 500 millones de euros y de los vencimientos a largo plazo de los préstamos con entidades de crédito por importe de 270 millones de euros y con el mayor importe en Fianzas recibidas a largo plazo, 79,4 millones de euros que reflejan las fianzas recibidas por el nuevo contrato de las tiendas libres de impuestos.

El Pasivo corriente ha aumentado en 1.122,2 millones de euros como consecuencia del crecimiento de las Deudas a corto plazo en 907,6 millones de euros y de las de las Deudas con empresas del grupo y asociadas a corto plazo en 251,5 millones de euros como consecuencia de la reclasificación a corto plazo de la deuda espejo por importe de 251 millones de euros.

6.2 Evolución de la deuda financiera neta

La deuda financiera neta contable se sitúa a 31 de diciembre de 2023 en 5.675,8 millones de euros.

La ratio de deuda financiera neta contable a EBITDA es la siguiente:

Miles de euros	2023	2022
Deuda financiera bruta contable	7.897.492	7.226.566
Efectivo y equivalentes de efectivo	2.221.740	1.435.404
Deuda financiera neta contable	5.675.752	5.791.162
Deuda financiera neta contable / EBITDA	2,12x	3,05x

Aena S.M.E., S.A. tiene firmados préstamos con entidades bancarias por un importe total pendiente a 31 de diciembre de 2023 de 4.692,3 millones de euros que incluyen la obligación de cumplir con las siguientes ratios financieras:

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

Estas ratios se revisan cada año en junio y diciembre, teniendo en cuenta los datos de EBITDA y gastos financieros de los últimos 12 meses y la deuda financiera neta al cierre del periodo. A 31 de diciembre de 2023 ambas ratios se han cumplido.

La amortización de la deuda de Aena con ENAIRE, de acuerdo al calendario de pagos establecido en el contrato, ha ascendido a 514,4 millones de euros. Adicionalmente, se ha amortizado deuda con entidades de crédito, por importe de 1.080 millones de euros. De este importe, 430 millones de euros corresponden a préstamos bilaterales (refinanciado uno de ellos por otro préstamo de 300 millones de euros y extendido su plazo de vencimiento) y 650 millones de euros corresponden a la devolución de una línea de crédito.

Aena S.M.E., S.A. ha dispuesto durante 2023 de 960,3 millones de euros correspondientes a préstamos bilaterales, incluidos 300 millones de euros refinanciados.

En febrero de 2023, dispuso de una línea de crédito por 650 millones de euros que fue reembolsada el 26 de junio de 2023.

El 13 de octubre de 2023 Aena S.M.E., S.A. realizó su primera emisión de bonos en el mercado de renta fija por 500 millones de euros, con vencimiento en octubre de 2030. La operación se cerró con un cupón del 4,25%.

Esta emisión se ha realizado bajo el programa Euro Medium Term Note (EMTN) de 3.000 millones de euros que se registró en la CNMV el 27 de julio de 2023.

La agencia de rating Fitch ha asignado a la emisión la calificación "A-" y la agencia Moody's una calificación "A3". Estas calificaciones se corresponden con los ratings a largo plazo de emisor (Long Term Issuer Default Rating) otorgados a Aena S.M.E., S.A.

En febrero de 2023, dispuso de una línea de crédito por 650 millones de euros. El 26 de junio de 2023 este importe fue reembolsado.

El 29 de junio de 2023, se formalizó una línea de crédito sindicada sostenible ("Sustainability-Linked RCF") por importe de 2.000 millones de euros, que refuerza su apuesta por el medio ambiente, la responsabilidad social y el buen gobierno corporativo.

Con esta operación, Aena S.M.E., S.A. amplía el plazo de su financiación para necesidades generales corporativas hasta 5 años (con posibilidad de prórroga por 2 años más) con condiciones económicas óptimas. El tipo de interés se fija en función del rating crediticio y del cumplimiento de un objetivo de reducción de emisiones de CO2.

A su vez, canceló las líneas de crédito existentes por importes de 650 y 800 millones de euros con vencimientos en 2024 y 2025, respectivamente.

A 31 de diciembre de 2023 el saldo de caja asciende a 2.221,7 millones de euros (1.435,4 millones de euros a 31 de diciembre de 2022).

Adicionalmente, la compañía dispone de 554,5 millones de euros de financiación disponible (no dispuesta) (654,5 millones de euros a 31 de diciembre de 2022) y de 2.000 millones de euros correspondientes a la mencionada línea de crédito sindicada sostenible (ESG-linked RCF) (1.450 millones de euros a 31 de diciembre de 2022, correspondientes a las dos líneas de crédito canceladas).

Esta disponibilidad de caja y facilidades crediticias totaliza 4.776,2 millones de euros (3.539,9 millones de euros a 31 de diciembre de 2022). A ello se añade la posibilidad de realizar emisiones a través del programa de Euro Commercial Paper (ECP) de hasta 900 millones de euros que se encuentran disponibles a 31 de diciembre de 2023 (900 millones de euros disponibles a 31 de diciembre de 2022). Asimismo existe la posibilidad de realizar emisiones de bonos a través del programa EMTN, hasta 3.000 millones de euros, de los que al cierre del ejercicio 2023 se encuentran disponibles 2.500 millones de euros (500 millones de euros emitidos en octubre de 2023 según se ha indicado anteriormente).

El tipo de interés medio de la deuda de Aena S.M.E., S.A. se ha situado en 2023 en un 2,20% (1,04% en 2022).

La agencia de rating Fitch confirmó el 1 de junio de 2023 la calificación crediticia asignada a Aena de largo plazo "A-" con perspectiva estable y de corto plazo "F2". La calificación asignada por la agencia Moody's es "A3" con perspectiva estable.

6.3 Período medio de pago

La información sobre el periodo medio de pago de Aena es la siguiente:

Días	2023
Período medio de pago a proveedores	30
Ratio de operaciones pagadas	32
Ratio de las operaciones pendientes de pago	15

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:

- $\text{Periodo medio de pago a proveedores} = (\text{Ratio operaciones pagadas} * \text{importe total pagos realizados} + \text{Ratio operaciones pendientes de pago} * \text{importe total pagos pendientes}) / (\text{Importe total de pagos realizados} + \text{importe total pagos pendientes})$.
- $\text{Ratio de las operaciones pagadas} = \Sigma (\text{número de días de pago} * \text{importe de la operación pagada}) / \text{Importe total de pagos realizados}$. 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.
- $\text{Ratio de las operaciones pendientes de pago} = \Sigma (\text{número de días pendientes de pago} * \text{importe de la operación pendiente de pago}) / \text{Importe total de pagos pendientes}$. 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	2023
Total de pagos realizados	1.163.509
Total de pagos pendientes	115.540

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	2023	2022	Variación	% Variación
FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE EXPLOTACIÓN (I)	2.089.390	1.696.252	393.138	23,2 %
FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE INVERSIÓN (II)	-1.224.844	-555.671	-669.173	120,4 %
FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE FINANCIACIÓN (III)	-78.210	-1.088.246	1.010.036	-92,8 %
EFECTIVO Y OTROS ACTIVOS LÍQUIDOS EQUIVALENTES AL COMIENZO DEL PERIODO	1.435.404	1.383.069	52.335	3,8 %
EFECTIVO Y OTROS ACTIVOS LÍQUIDOS EQUIVALENTES AL FINAL DEL PERIODO	2.221.740	1.435.404	786.336	54,8 %

Principales variaciones

Durante 2023, el efectivo ha aumentado en 786,3 millones de euros debido principalmente a la generación de flujos de caja de explotación como consecuencia del volumen de tráfico aéreo alcanzado en el ejercicio. Los flujos positivos de explotación se han visto parcialmente compensados por flujos de financiación e inversión negativos, principalmente, por el pago del dividendo con cargo a resultados del ejercicio 2022 y por 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 2.089,4 millones de euros reflejando la recuperación del tráfico y de la actividad comercial que se ha producido en los aeropuertos.

Los flujos de explotación positivos se generan fundamentalmente como consecuencia del beneficio antes de impuestos del periodo (1.870,4 millones de euros) (ver el detalle del Estado de flujos de efectivo de las Cuentas Anuales de Aena S.M.E., S.A.).

El capital circulante ha disminuido en 78,9 millones de euros como resultado principalmente de las variaciones en “Deudores y otras cuentas a cobrar” y en “Acreedores y otras cuentas a pagar”:

- La variación de “Deudores y otras cuentas a cobrar” ha tenido un impacto negativo en los flujos de caja por importe de 9,6 millones de euros consecuencia, principalmente, del aumento durante el año del negocio comercial, cuyas rentas variables se facturan y cobran mensualmente.
- La variación negativa de “Acreedores y otras cuentas a pagar” ha sido negativa en 27,1 millones de euros, debido fundamentalmente al mayor saldo de proveedores de energía al cierre de 2022, como consecuencia del impacto de la subida del precio de la electricidad en el último semestre de dicho año (15,8 millones de euros).

Efectivo neto utilizado en actividades de inversión

En las actividades de inversión el flujo de efectivo ha sido negativo en 1.224,8 millones de euros.

Refleja fundamentalmente los pagos por la inversión en inmovilizado material, activos intangibles e inversiones inmobiliarias que ha ascendido a 553,5 millones de euros (ver apartado 5. Inversiones), por los 1.020,3 de créditos concedidos a empresas del Grupo Aena y, en sentido contrario, por la cancelación del préstamo participativo con Aena Desarrollo Internacional por importe de 370,0 millones de euros.

Efectivo neto generado/(utilizado) en actividades de financiación

Las actividades de financiación han originado una variación negativa de 78,2 millones de euros.

El epígrafe “Emisión de deudas con entidades de crédito” refleja un importe de 1.610,3 millones de euros, de los que 960,3 millones de euros corresponden a préstamos bilaterales dispuestos por Aena y 650 millones de euros a una línea de crédito dispuesta por Aena en febrero de 2023 y reembolsada en el mes de junio. Adicionalmente, la emisión de bonos en el mercado de renta fija por 500 millones de euros se refleja en el epígrafe “Emisión de obligaciones y valores similares”.

La amortización del principal de la deuda de Aena (y ENAIRE como entidad co-prestataria con diversas entidades financieras) de acuerdo al calendario de pagos establecido en el contrato ha ascendido a 514,4 millones de euros.

Asimismo, Aena ha amortizado deuda con entidades de crédito por importe de 1.080,0 millones de euros. De este importe, 430 millones de euros corresponden a préstamos bilaterales (refinanciado uno de ellos por otro préstamo de 300 millones de euros y extendido su plazo de vencimiento) y 650 millones de euros corresponden a la devolución de una línea de crédito, según se ha explicado en el apartado 6.2 Evolución de la deuda neta.

El dividendo distribuido por Anea en el mes de mayo de 2023 con cargo al beneficio neto de 2022 por importe de 712,5 millones de euros, se refleja en el epígrafe “Dividendos pagados” 2023).

En los epígrafes “Otras emisiones” y “Otras deudas” se recogen cobros por importe de 167,5 millones de euros y pagos por importe de 54,2 millones de euros procedentes principalmente de la constitución y de las devoluciones de depósitos y fianzas recibidos en la operativa del negocio. Cabe destacar que durante agosto y septiembre de 2023 se cobraron las fianzas constituidas por los adjudicatarios de los concursos relacionados con la explotación de las tiendas libres de impuestos (72,4 millones de euros).

8. Riesgos operativos y financieros

Los principales riesgos a los que está expuesta Aena S.M.E., S.A., en su actividad operativa y financiera están descritos en la nota 5. Gestión de los riesgos operativos y financieros de las cuentas anuales de Aena S.M.E., S.A. del ejercicio 2023.

En el ámbito de los riesgos operativos, en dicha nota se explican los riesgos derivados de la incertidumbre del entorno macroeconómico y geopolítico, los riesgos regulatorios y de explotación.

- Respecto a la incertidumbre relacionada con los riesgos derivados del entorno macroeconómico, según se explica en la nota indicada, el tráfico en los aeropuertos gestionados por Aena S.M.E., S.A. puede verse afectado como consecuencia de la incertidumbre actual del entorno macroeconómico, resultante de una combinación de los efectos persistentes relacionados con políticas monetarias restrictivas para compensar el aumento de la inflación y las tasas de interés. En cuanto a los riesgos geopolíticos, son consecuencia principalmente de la invasión de Rusia en Ucrania, tensiones sobre China y la guerra en Oriente Próximo. El impacto más relevante para el Grupo derivado de la actual crisis macroeconómica y geopolítica, es consecuencia del elevado aumento del coste de la energía eléctrica.

Hasta la fecha de formulación de las cuentas anuales de Aena S.M.E., S.A. del ejercicio 2023, el impacto más relevante derivado de la actual crisis macroeconómica y geopolítica, es consecuencia del elevado aumento del coste de la energía eléctrica que se produjo en 2022 y se ha venido moderando durante 2023.

- Dentro del ámbito operativo también se recogen los riesgos regulatorios asociados al sector regulado en el que opera Aena S.M.E., S.A., en el que cambios o desarrollos futuros en la normativa aplicable pueden tener impactos negativos en los ingresos, resultados operativos y posición financiera.
- Asimismo, se identifican los distintos factores de riesgos de explotación que pueden afectar a la actividad de Aena S.M.E., S.A., 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 S.M.E., S.A., 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 del Grupo Aena se centra en la incertidumbre de los mercados financieros y trata de minimizar los efectos potenciales adversos sobre la rentabilidad financiera del Grupo. En determinados casos, Aena S.M.E., S.A. emplea instrumentos financieros derivados para cubrir determinadas exposiciones al riesgo.

En el ámbito de los riesgos derivados del cambio climático, Aena S.M.E., S.A. está expuesta a sus efectos y la sostenibilidad medioambiental se configura como un eje estratégico del Grupo 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.

La información anteriormente referida, que se detalla en la nota 5. de las cuentas anuales de Aena S.M.E., S.A. del ejercicio 2023, se completa con la información del Bloque B del informe de gestión consolidado. El apartado 2 (relativo a Los riesgos y su gestión) del capítulo introductorio (2023 reactivación y nuevos desafíos) recoge una breve descripción del mapa de riesgos de la actividad del Grupo y el Sistema de control y gestión de riesgos, 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 control y gestión de riesgos asegura que los riesgos que pudieran afectar a los objetivos de la Compañía sean identificados, analizados, evaluados, gestionados y controlados de forma sistemática y con criterios uniforme. Todos los riesgos identificados se evalúan, categorizan y priorizan en el Mapa de Riesgos corporativo, que se actualiza con una periodicidad anual,

En 2023 tras la revisión oportuna, el Mapa de Riesgos ha mantenido el número de riesgos en un total de 15 (en el 2022: pasaron de 16 riesgos a un total de 15), clasificados en: estratégicos, operacionales, financieros, legales y de cumplimiento, de información, tecnológicos y sociales, medioambientales y de buen gobierno (para más información ver apartado 2.2. Riesgos en 2023 del capítulo anterior).

Asimismo, es destacable que tal y como se indica en el apartado 2.2.3. Riesgos y oportunidades relacionados con el cambio climático (capítulo 2) del Bloque B del Informe de gestión consolidado, el mapa de riesgos incluye expresamente los asociados al cambio climático, e incorpora los correspondientes mecanismos de gestión, supervisión y control que incluyen indicadores y medidas ligadas al cumplimiento del Plan de Acción Climática. Para el análisis de riesgos y oportunidades, se consideran diferentes escenarios climáticos para los riesgos físicos y los riesgos de transición, según se indican en dicho apartado.

9. Principales litigios

Como consecuencia de la crisis sanitaria originada por la COVID-19, 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.

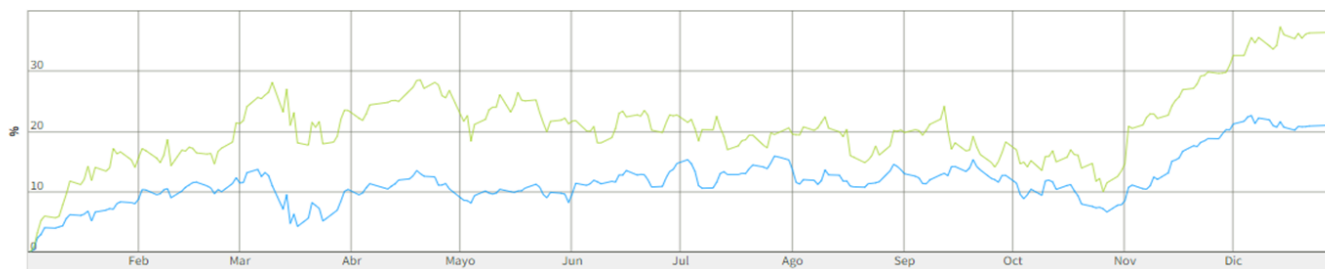
En relación con la calificación del riesgo de estos procedimientos, visto el avance y desarrollo procesal de esta controversia judicial (se dispone de sentencias de las Audiencias Provinciales en las que de forma unánime aplican la DF7 para resolver el conflicto y consideran que esta norma es constitucional), la dirección de la Sociedad ha pasado a considerar oportuno calificar el riesgo comercial derivado de esta controversia como probable, dotando en el ejercicio 2023 una provisión por responsabilidades por importe de 11,8 millones de euros (ver nota 21.3 de las cuentas anuales de Aena S.M.E., S.A. del ejercicio 2023). Sin embargo, en lo relativo a los litigios referidos a los arrendatarios comerciales a los que, según criterio de la Sociedad, no resulta de aplicación la DF7 y aún no se ha dictado sentencia, en dichos casos, se continúa considerando como posible el riesgo de una resolución del procedimiento en contra de los intereses de Aena. A la fecha de formulación de cuentas anuales de Aena S.M.E., S.A. del ejercicio 2023, la Sociedad estima que las sentencias estimatorias de las pretensiones de los arrendatarios comerciales podrían llegar a suponer un menor ingreso en un rango de entre 2 a 15 millones de euros.

10. Evolución bursátil

La cotización de la acción de Aena ha fluctuado en el año entre un mínimo de 120,65 euros y un máximo de 165,60 euros. Ha cerrado al 31 de diciembre de 2023 en 164,10 euros, lo que implica una revalorización del precio de la acción del 39,9% desde el 31 de diciembre de 2022, muy superior a la evolución del IBEX35 que en el mismo período ha acumulado una subida del 22,8%.

02/01/2023 - 29/12/2023

Aena (MSE) 164.10 IBEX 35 10,102.10



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

31/12/2023	AENA.MC
Volumen Total operado (Nº de acciones)	39.516.352
Volumen medio diario operado del período (Nº de acciones)	154.966
Capitalización €	24.615.000.000
Precio de cierre €	164,10
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 2023 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 2023. Dicho informe se encuentra disponible en la página web de Aena (www.aena.es).

12. Hechos posteriores al cierre

Desde el 31 de diciembre de 2023 hasta la fecha de formulación del presente informe, se han producido los siguientes asuntos de relevancia:

- Con fecha 18 de enero de 2024, el Tribunal Constitucional ha declarado la inconstitucionalidad de varias medidas establecidas en el Real Decreto-ley 3/2016 por el que se introdujeron medidas en el ámbito tributario dirigidas a la consolidación de las finanzas públicas y otras medidas urgentes en materia social. Las implicaciones de la nulidad de esta sentencia a origen no han supuesto impacto contable significativo para las sociedades españolas del Grupo Aena, habiéndose considerado un hecho posterior que no implica ajuste al cierre del ejercicio 2023.
- El 2 de febrero de 2024, la CNMC ha emitido su resolución de supervisión de las tarifas aeroportuarias para 2024, declarando que el IMAAJ aplicable es de 10,35 euros por pasajero, lo que supone una variación tarifaria del 4,09% respecto a las de 2023.

Esta variación, aplicable a partir del 1 de marzo de 2024, del IMAAJ de 2024 respecto al de 2023 (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 2022 y el efecto del índice P (calculado conforme a la metodología establecida en el Real Decreto 162/2019 de 22 de marzo y establecido en la Resolución de la CNMC de 14 de julio de 2022). Previamente a la emisión de la resolución de la CNMC, el 30 de enero de 2024, el Consejo de Ministros ha aprobado un índice P para la revisión anual de las tarifas de Aena de 2024 de +3,5%.

13. Medidas alternativas de rendimiento (MAR)

La información financiera reportada incluye ciertas medidas alternativas de rendimiento (MAR) a efectos de dar cumplimiento a las directrices sobre medidas alternativas de rendimiento publicadas por la European Securities and Markets Authority (ESMA) el 5 de octubre de 2015, así como medidas no-NIIF-UE.

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

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

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

Medidas de la situación financiera

Deuda 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 S.M.E., S.A. menos el “Efectivo y equivalentes al efectivo” que también figura en dicho estado de situación financiera.

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

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

- 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, Taxes, 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 S.M.E., S.A. 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:

Aena S.M.E., S.A. (Miles de euros)	31 de diciembre de 2023	31 de diciembre de 2022
DEUDA FINANCIERA NETA	5.675.752	5.791.162
Deuda financiera no corriente	6.144.641	6.577.780
Deuda financiera corriente	1.752.851	648.786
Efectivo y equivalentes al efectivo	-2.221.740	-1.435.404
EBITDA	2.681.362	1.896.927
Resultado de explotación	1.944.705.000	1.173.621.000
Amortizaciones	-731.721.000	-718.685.000
Ratio Deuda Financiera Neta/EBITDA	2,12	3,05

ANEXO I: Comunicaciones remitidas a la Comisión Nacional del Mercado de Valores

REGISTRO	FECHA	TIPO DE COMUNICACIÓN	DESCRIPCIÓN
20533	21/02/2023	OIR	Otra información relevante Aena S.M.E, S.A. anuncia la celebración de la presentación de resultados correspondiente al ejercicio 2022
20800	27/02/2023	OIR	Convocatoria de Junta o Asamblea Aena comunica que el Consejo de Administración ha aprobado la Convocatoria de la Junta General de Accionistas de 2023
20796	27/02/2023	OIR	Sobre Gobierno corporativo Aena comunica nombramiento de cargos en el Consejo y cambios en su estructura directiva
20795	27/02/2023	OIR	Sobre Gobierno corporativo La Sociedad comunica la dimisión de una consejera
20870	28/02/2023	OIR	Sobre negocio y situación financiera Propuesta dividendo correspondiente al ejercicio 2022
20869	28/02/2023	OIR	Informe anual de remuneraciones de los consejeros La Sociedad remite el Informe Anual sobre remuneraciones de los consejeros del Ejercicio 2022
20868	28/02/2023	OIR	Informe anual de gobierno corporativo La sociedad remite el Informe Anual de Gobierno Corporativo del ejercicio 2022
20867	28/02/2023	OIR	Sobre negocio y situación financiera Presentación e Informe de Gestión 9M2022 (Cifras modificadas con respecto a las publicadas el pasado 26 de octubre por el cambio de política contable adoptado por Aena derivado de la Decisión de Agenda del Comité de Interpretaciones de las NIIF)
20866	28/02/2023	OIR	Informes financieros anuales y de auditoría La sociedad remite el Informe Financiero Anual del ejercicio 2022
20865	28/02/2023	OIR	Sobre negocio y situación financiera Nota de prensa sobre resultados 2022
20864	28/02/2023	OIR	Sobre negocio y situación financiera Presentación de resultados 2022
20863	28/02/2023	OIR	Informes financieros semestrales y de auditoría / revisiones limitadas La sociedad remite información financiera del segundo semestre de 2022
21191	07/03/2023	OIR	Convocatoria de Junta o Asamblea La Sociedad comunica la convocatoria de la Junta General de Accionistas 2023
21619	29/03/2023	OIR	Sobre Gobierno corporativo La Sociedad comunica el cambio de Presidente de la Comisión de Auditoría
21749	03/04/2023	OIR	Reglamentos del Consejo La sociedad remite el reglamento del Consejo de Administración
21987	19/04/2023	OIR	Otra información relevante Aena S.M.E, S.A. anuncia la celebración de la presentación de resultados correspondiente al primer trimestre de 2023
22019	20/04/2023	OIR	Sobre negocio y situación financiera La Sociedad comunica la aprobación por la Junta General de Accionistas del pago del dividendo.
22018	20/04/2023	OIR	Sobre Gobierno corporativo La Sociedad comunica las ratificaciones de nombramiento, reelección y nombramiento de Consejeros en la Junta General de Accionistas y nombramientos de cargo en el Consejo de Administración
22017	20/04/2023	OIR	Convocatoria de Junta o Asamblea La Sociedad comunica la aprobación de Acuerdos de la Junta General de Accionistas 2023
22106	26/04/2023	OIR	Sobre negocio y situación financiera La sociedad remite nota de prensa sobre los resultados del primer trimestre de 2023
22105	26/04/2023	OIR	Sobre negocio y situación financiera Presentación de Resultados e Informe de Gestión 1T 2023
1850	03/05/2023	IP	Sobre negocio y situación financiera Ofertas presentadas en el Concurso Duty Free
22476	10/05/2023	OIR	Sobre Gobierno corporativo La Sociedad comunica la dimisión de un consejero

REGISTRO	FECHA	TIPO DE COMUNICACIÓN	DESCRIPCIÓN
22528	11/05/2023	OIR	Sobre negocio y situación financiera Apertura de ofertas presentadas en el Concurso Duty Free
22824	01/06/2023	OIR	Sobre calificaciones crediticias La agencia Fitch Ratings ha afirmado la calificación a largo plazo de emisor (Long Term Issuer Default Rating) de AENA S.M.E., S.A. "A-" con perspectiva estable y la calificación a corto plazo "F2".
22896	08/06/2023	OIR	Reglamentos del Consejo La sociedad remite el reglamento del Consejo de Administración
22997	12/06/2023	OIR	Sobre Gobierno corporativo La Sociedad comunica la dimisión de un consejero
23158	20/06/2023	OIR	Sobre Gobierno corporativo Nombramiento de consejeros
23656	19/07/2023	OIR	Otra información relevante Aena S.M.E, S.A. anuncia la celebración de la presentación de resultados correspondiente al primer semestre de 2023
23772	25/07/2023	OIR	Sobre negocio y situación financiera La Sociedad comunica la adjudicación de la gestión de las Tiendas Libres de Impuestos de los Aeropuertos de Cataluña y Madrid.
23809	26/07/2023	OIR	Sobre negocio y situación financiera La sociedad remite la presentación de resultados del primer semestre de 2023.
23805	26/07/2023	OIR	Sobre negocio y situación financiera La sociedad remite nota de prensa sobre los resultados del primer semestre de 2023.
23801	26/07/2023	OIR	Informes financieros semestrales y de auditoría / revisiones limitadas La sociedad remite información financiera del primer semestre de 2023
25024	25/10/2023	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 2023
25195	02/11/2023	OIR	Sobre negocio y situación financiera La sociedad remite nota de prensa sobre los resultados de los nueve primeros meses de 2023
25194	02/11/2023	OIR	Sobre negocio y situación financiera Presentación de Resultados e Informe de Gestión 9M 2023
2047	28/11/2023	IP	Sobre Gobierno corporativo La Sociedad comunica la dimisión de una Consejera

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 2023 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 2023 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 de Aena, S.M.E, S.A. para el ejercicio 2023.

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 2024 las Cuentas Anuales (Individuales) y el Informe de Gestión (Individual) del ejercicio 2023 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 f75858db5a34a6e37e03917aec0886723ed35ee395e6ba8b72a6a66607834b6c

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 2023 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 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 2023 que han sido formulados por el Consejo de Administración en su reunión de 27 de febrero de 2024, 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. Beatriz Alcocer Pinilla ¹	
Consejero	Dña. María Carmen Corral Escribano	

¹ Dña Beatriz Alcocer Pinilla ha asistido a la reunión del Consejo de Administración por medios telemáticos, motivo por el cual no aparece su firma. Dña Beatriz Alcocer Pinilla ha votado favorablemente la formulación de las Cuentas Anuales y el Informe de Gestión (individuales).

Consejero	Dña. Irene Cano Piquero ²	
Consejero	D. Manuel Delacampagne Crespo	
Consejero	D. Ángel Faus Alcaraz	
Consejero	Dña. M ^a del Coriseo González-Izquierdo Revilla	
Consejero	Dña. Leticia Iglesias Herraiz	
Consejero	D. Amancio López Seijas	
Vicepresidente Segundo	D. Francisco Javier Marín San Andrés	
Consejero	Dña. Angélica Martínez Ortega	
Consejero	Dña. Ainhoa Morondo Quintano	
Consejero	D. Juan Río Cortés ³	
Vicepresidente Primero	D. Jaime Terceiro Lomba	
Consejero	D. Tomás Varela Muiña	

En Madrid, a 27 de febrero de 2024

D^a. Elena Roldán Centeno
Secretaria del Consejo de Administración
Aena, S.M.E., S.A.

² D^a Irene Cano Piquero ha asistido a la reunión del Consejo de Administración por medios telemáticos, motivo por el cual no aparece su firma. D^a Irene Cano Piquero ha votado favorablemente la formulación de las Cuentas Anuales y el Informe de Gestión (individuales).

³ D. Juan Río Cortés ha asistido a la reunión del Consejo de Administración por medios telemáticos, motivo por el cual no aparece su firma. D. Juan Río Cortés ha votado favorablemente la formulación de las Cuentas Anuales y el Informe de Gestión (individuales).