



Informe de revisión limitada de Aena S.M.E., S.A. y sociedades dependientes

(Junto con los Estados Financieros Intermedios
Resumidos Consolidados el Informe de Gestión
de Aena S.M.E., S.A. y sociedades
dependientes del período de seis meses
finalizado el 30 de junio de 2021)



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

Informe de Revisión Limitada sobre Estados Financieros Intermedios Resumidos Consolidados

A los accionistas de Aena S.M.E., S.A. por encargo del Consejo de Administración

INFORME SOBRE LOS ESTADOS FINANCIEROS INTERMEDIOS RESUMIDOS CONSOLIDADOS

Introducción

Hemos realizado una revisión limitada de los estados financieros intermedios resumidos consolidados adjuntos (los "estados financieros intermedios") de Aena S.M.E., S.A. (la "Sociedad") y sociedades dependientes (en adelante el Grupo), que comprenden el estado de situación financiera al 30 de junio 2021, la cuenta de resultados, el estado del resultado global, el estado de cambios en el patrimonio neto, el estado de flujos de efectivo y las notas explicativas, todos ellos resumidos y consolidados, correspondientes al periodo de seis meses terminado en dicha fecha. Los administradores de la Sociedad son responsables de la elaboración de dichos estados financieros intermedios de acuerdo con los requerimientos establecidos en la Norma Internacional de Contabilidad (NIC) 34, Información Financiera Intermedia, adoptada por la Unión Europea, para la preparación de información financiera intermedia resumida, conforme a lo previsto en el artículo 12 del Real Decreto 1362/2007. Nuestra responsabilidad es expresar una conclusión sobre estos estados financieros intermedios basada en nuestra revisión limitada.

Alcance de la revisión

Hemos realizado nuestra revisión limitada de acuerdo con la Norma Internacional de Trabajos de Revisión 2410, "Revisión de Información Financiera Intermedia realizada por el Auditor Independiente de la Entidad". Una revisión limitada de estados financieros intermedios consiste en la realización de preguntas, principalmente al personal responsable de los asuntos financieros y contables, y en la aplicación de procedimientos analíticos y otros procedimientos de revisión. Una revisión limitada tiene un alcance sustancialmente menor que el de una auditoría realizada de acuerdo con la normativa reguladora de la auditoría de cuentas vigente en España y, por consiguiente, no nos permite asegurar que hayan llegado a nuestro conocimiento todos los asuntos importantes que pudieran haberse identificado en una auditoría. Por tanto, no expresamos una opinión de auditoría de cuentas sobre los estados financieros intermedios adjuntos.

Conclusión

Como resultado de nuestra revisión limitada, que en ningún momento puede ser entendida como una auditoría de cuentas, no ha llegado a nuestro conocimiento ningún asunto que nos haga concluir que los estados financieros intermedios adjuntos del periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2021 no han sido preparados, en todos sus aspectos significativos, de acuerdo con los requerimientos establecidos en la Norma Internacional de Contabilidad (NIC) 34, Información Financiera Intermedia, adoptada por la Unión Europea, conforme a lo previsto en el artículo 12 del Real Decreto 1362/2007, para la preparación de estados financieros intermedios resumidos.

Párrafo de énfasis

Llamamos la atención sobre la nota 2 adjunta, en la que se menciona que los citados estados financieros intermedios adjuntos no incluyen toda la información que requerirían unos estados financieros consolidados completos preparados de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera, adoptadas por la Unión Europea, por lo que los estados financieros intermedios adjuntos deberán ser leídos junto con las cuentas anuales consolidadas del Grupo correspondientes al ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2020. Esta cuestión no modifica nuestra conclusión.

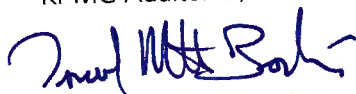
INFORME SOBRE OTROS REQUERIMIENTOS LEGALES Y REGLAMENTARIOS

El informe de gestión intermedio consolidado adjunto del período de seis meses terminado el 30 de junio de 2021 contiene las explicaciones que los administradores de la Sociedad consideran oportunas sobre los hechos importantes acaecidos en este período y su incidencia en los estados financieros intermedios presentados, de los que no forma parte, así como sobre la información requerida conforme a lo previsto en el artículo 15 del Real Decreto 1362/2007. Hemos verificado que la información contable que contiene el citado informe de gestión concuerda con los estados financieros intermedios del período de seis meses terminado el 30 de junio de 2021. Nuestro trabajo se limita a la verificación del informe de gestión intermedio consolidado con el alcance mencionado en este mismo párrafo y no incluye la revisión de información distinta de la obtenida a partir de los registros contables de Aena S.M.E., S.A. y sociedades dependientes.

Párrafo sobre otras cuestiones

Este informe ha sido preparado a petición del Consejo de Administración de Aena, S.M.E., S.A. en relación con la publicación del informe financiero semestral requerido por el artículo 119 del texto refundido de la Ley del Mercado de Valores, aprobado por el Real Decreto Legislativo 4/2015, de 23 de octubre y desarrollado por el Real Decreto 1362/2007 de 19 de octubre.

KPMG Auditores, S.L.



Manuel Martín Barbón
27 de julio de 2021

INSTITUTO DE CENSORES
JURADOS DE CUENTAS
DE ESPAÑA

KPMG AUDITORES, S.L.

2021 Núm. 01/21/15216
30,00 EUR

SELLO CORPORATIVO:

Sello distintivo de otras actuaciones

AENA S.M.E., S.A. Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Estados Financieros Intermedios Resumidos Consolidados e Informe de Gestión Intermedio consolidado correspondientes al período de seis meses finalizado el 30 de junio de 2021

Índice

	Página
Estados financieros	2
Notas a los estados financieros intermedios resumidos consolidados	8
1 Información general.....	8
2 Bases de presentación.....	9
2.1 Cambios en políticas contables.....	9
2.2 Normas, interpretaciones y modificaciones a normas existentes que no han sido adoptadas por la UE o estando adoptadas por la UE no son de aplicación hasta ejercicios posteriores.....	10
2.3 Consolidación y variaciones en el perímetro.....	11
2.4 Comparación de la información.....	11
2.5 Estacionalidad de las transacciones del Grupo.....	11
2.6 medidas alternativas del rendimiento (MAR)	12
3 Estimaciones y juicios contables.....	14
4 Información financiera por segmentos.....	23
5 Ingresos.....	27
6 Inmovilizado material y activos intangibles.....	29
7 Deterioro del valor de los activos intangibles, inmovilizado material e inversiones inmobiliarias.....	31
8 Instrumentos financieros	42
9 Capital social, reserva legal y reserva de capitalización.....	47
10 Deuda financiera.....	47
11 Provisiones y contingencias.....	50
12 Impuesto sobre las ganancias.....	53
13 Transacciones con partes vinculadas	54
14 Otra información.....	56
15 Hechos posteriores a la fecha de balance	58
Informe de gestión intermedio consolidado	

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Estado de situación financiera intermedio resumido consolidado a 30 de junio de 2021 y 31 de diciembre de 2020

	Nota	30 de junio de 2021	31 de diciembre de 2020 (*)
ACTIVOS			
Activos no corrientes			
Inmovilizado material	6, 7	12.252.545	12.331.677
Activos intangibles	6, 7	641.539	702.306
Inversiones Inmobiliarias	7	138.516	139.176
Activos por derecho de uso		32.542	35.029
Inversiones en empresas asociadas y con control conjunto	8.d	61.815	57.220
Otros activos financieros	8.a	89.796	90.986
Activos por impuestos diferidos		274.072	156.563
Otros activos no corrientes		22.861	24.043
		13.513.686	13.537.000
Activos corrientes			
Existencias		6.393	6.516
Clientes y otras cuentas a cobrar	8.a	1.170.578	894.693
Efectivo y equivalentes al efectivo	8.a	418.563	1.224.878
		1.595.534	2.126.087
Total activos		15.109.220	15.663.087
PATRIMONIO NETO Y PASIVOS			
Patrimonio neto			
Capital ordinario		1.500.000	1.500.000
Prima de emisión		1.100.868	1.100.868
Ganancias/(pérdidas) acumuladas		3.463.451	3.811.411
Diferencias de conversión acumuladas		(157.079)	(181.671)
Otras reservas		(89.641)	(111.595)
Participaciones no dominantes		(83.334)	(54.030)
		5.734.265	6.064.983
Pasivos			
Pasivos no corrientes			
Deuda financiera	8.a, 10	6.917.047	7.116.554
Instrumentos financieros derivados	8.a, b	74.039	101.656
Subvenciones		406.298	425.917
Prestaciones a los empleados		37.177	35.943
Provisiones para otros pasivos y gastos	11	71.250	69.796
Pasivos por impuestos diferidos		65.442	54.975
Otros pasivos a largo plazo		14.769	14.927
		7.586.022	7.819.768
Pasivos corrientes			
Deuda financiera	8.a, 10	1.120.919	1.139.248
Instrumentos financieros derivados	8.a, b	29.567	31.645
Proveedores y otras cuentas a pagar		552.893	517.855
Pasivos por impuesto corriente		1	217
Subvenciones		36.524	34.711
Provisiones para otros pasivos y gastos	11	49.029	54.660
		1.788.933	1.778.336
Total pasivos		9.374.955	9.598.104
Total patrimonio neto y pasivos		15.109.220	15.663.087

Las Notas a los estados financieros resumidos consolidados adjuntas forman parte integrante de estos estados financieros intermedios resumidos consolidados.

(*) El Estado de situación financiera intermedio resumido consolidado a 31 de diciembre de 2020 se presenta, única y exclusivamente, a efectos comparativos (véase Nota 2).

Aena S.M.E, S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Cuenta de resultados intermedia resumida consolidada de los períodos de seis meses terminados el 30 de junio de 2021 y el 30 de junio de 2020

	Nota	30 de junio de 2021	30 de junio de 2020 (*)
Actividades continuadas			
Ingresos ordinarios	4, 5	829.777	1.085.153
Otros ingresos de explotación		3.713	6.208
Trabajos realizados por la empresa para su activo		3.784	2.383
Aprovisionamientos		(81.405)	(79.532)
Gastos de personal		(230.029)	(237.907)
Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales	8.c	(30.258)	(8.083)
Otros gastos de explotación		(442.538)	(447.611)
Amortización del inmovilizado		(396.094)	(403.497)
Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras		17.806	18.527
Excesos de provisiones		7.801	175
Resultado por enajenaciones de inmovilizado	6	(5.315)	(1.448)
Deterioro del valor de los activos intangibles, inmov. material e inver. inmobiliarias	7	(89.082)	(119.574)
Otras ganancias / (pérdidas) – netas		(42.453)	(6.911)
Resultado de explotación		(454.293)	(192.117)
Ingresos financieros		1.442	1.562
Gastos financieros		(50.195)	(59.302)
Otros ingresos/(gastos) financieros - netos		4.916	(6.878)
Ingresos (Gastos) financieros – netos		(43.837)	(64.618)
Resultado y deterioro de entidades valoradas por el método de la participación	7, 8.d	9.794	(2.277)
Resultado antes de impuestos		(488.336)	(259.012)
Impuesto sobre las ganancias	12	114.141	67.014
Resultado del período consolidado		(374.195)	(191.998)
Resultado del período atribuible a participaciones no dominantes		(27.837)	(21.261)
Resultado del período atribuible a los accionistas de la dominante		(346.358)	(170.737)
Resultados por acción (Euros por acción)			
Resultados básicos por acción para el resultado del período		(2,31)	(1,14)
Resultados diluidos por acción para el resultado del período		(2,31)	(1,14)

Las Notas a los estados financieros resumidos consolidados adjuntas forman parte integrante de estos estados financieros intermedios resumidos consolidados.

(*) La Cuenta de resultados intermedia resumida consolidada del periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2020 se presenta, única y exclusivamente, a efectos comparativos (véase Nota 2).

Aena S.M.E, S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Estado del resultado global intermedio resumido consolidado de los períodos de seis meses terminados el 30 de junio de 2021 y el 30 de junio de 2020

	Nota	30 de junio de 2021	30 de junio de 2020 (*)
Resultado del periodo		(374.195)	(191.998)
Otro resultado global- Partidas que no se reclasifican al resultado del periodo		294	(6.900)
- Por ganancias y pérdidas actuariales y otros ajustes		387	(8.498)
- Participación en otro resultado global reconocidos por las inversiones en negocios conjuntos y asociadas	8.d	4	(16)
- Efecto impositivo		(97)	1.614
Otro resultado global- Partidas que pueden reclasificarse posteriormente al resultado del periodo		44.785	(152.632)
2. Coberturas de los flujos de efectivo		30.296	(11.998)
-Ganancias/(Pérdidas) por su valoración		14.258	(28.592)
-Importes transferidos a la cuenta de pérdidas y ganancias		16.038	16.594
3. Diferencias de conversión		21.705	(143.516)
-Ganancias/(Pérdidas) por su valoración		21.705	(143.516)
6. Efecto impositivo		(7.216)	2.882
Resultado global total del periodo		(329.116)	(351.530)
- Atribuidos a la entidad dominante		(299.812)	(328.403)
- Atribuidos a participaciones no dominantes		(29.304)	(23.127)

Las Notas a los estados financieros resumidos consolidados adjuntas forman parte integrante de estos estados financieros intermedios resumidos consolidados.

(*) El Estado del resultado global intermedio resumido consolidado del periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2020 se presenta, única y exclusivamente, a efectos comparativos (véase Nota 2).

Aena S.M.E, S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Estado de cambios en el patrimonio neto intermedio resumido consolidado de los períodos de seis meses terminados el 30 de junio 2021 y el 30 de junio de 2020 (*)

	Capital social	Prima de emisión	Ganancias acumuladas	Diferencias de conversión acumuladas	Reservas de cobertura	Ganancias y Pérdidas actuariales	Participación en otro resultado global de asociadas	Total	Participaciones no dominantes	Total patrimonio neto
Saldo a 1 de enero de 2020	1.500.000	1.100.868	3.938.336	(21.575)	(96.431)	(15.415)	19	6.405.802	(23.926)	6.381.876
Resultado del periodo	-	-	(170.737)	-	-	-	-	(170.737)	(21.261)	(191.998)
Participación en otro resultado global de asociadas	-	-	-	-	-	-	(16)	(16)	-	(16)
Otro resultado global del período	-	-	-	(146.204)	(7.936)	(3.510)	-	(157.650)	(1.866)	(159.516)
Resultado global total del período	-	-	(170.737)	(146.204)	(7.936)	(3.510)	(16)	(328.403)	(23.127)	(351.530)
Distribución de dividendos	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Otros movimientos	-	-	(128)	-	-	-	-	(128)	-	(128)
Total aportaciones de y distribuciones a propietarios reconocido directamente en patrimonio neto	-	-	(128)	-	-	-	-	(128)	-	(128)
Saldo a 30 de junio de 2020	1.500.000	1.100.868	3.767.471	(167.779)	(104.367)	(18.925)	3	6.077.271	(47.053)	6.030.218
Saldo a 1 de enero de 2021	1.500.000	1.100.868	3.811.411	(181.671)	(99.498)	(12.077)	(20)	6.119.013	(54.030)	6.064.983
Resultado del periodo	-	-	(346.358)	-	-	-	-	(346.358)	(27.837)	(374.195)
Participación en otro resultado global de asociadas	-	-	-	-	-	-	4	4	-	4
Otro resultado global del período	-	-	-	24.592	21.802	148	-	46.542	(1.467)	45.075
Resultado global total del período	-	-	(346.358)	24.592	21.802	148	4	(299.812)	(29.304)	(329.116)
Distribución de dividendos	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Otros movimientos	-	-	(1.602)	-	-	-	-	(1.602)	-	(1.602)
Total aportaciones de y distribuciones a propietarios reconocido directamente en patrimonio neto	-	-	(1.602)	-	-	-	-	(1.602)	-	(1.602)
Saldo a 30 de junio de 2021	1.500.000	1.100.868	3.463.451	(157.079)	(77.696)	(11.929)	(16)	5.817.599	(83.334)	5.734.265

Las Notas a los estados financieros resumidos consolidados adjuntas forman parte integrante de estos estados financieros intermedios resumidos consolidados.

(*) El Estado de cambios en el patrimonio neto resumido consolidado del período de seis meses terminado el 30 de junio de 2020 se presenta, única y exclusivamente, a efectos comparativos (véase Nota 2).

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Estado de flujos de efectivo intermedio resumido consolidado de los períodos de seis meses terminados el 30 de junio de 2021 y el 30 de junio de 2020

	Nota	30 de junio de 2021	30 de junio de 2020(*)
Resultado antes de impuestos		(488.336)	(259.012)
Ajustes por:		545.470	577.893
- Depreciación y amortización		396.094	403.497
- Correcciones valorativas por deterioro		30.258	8.083
- Variación de provisiones		11.622	(461)
- Deterioro de inmovilizado	7	89.082	119.574
- Imputación de subvenciones		(17.806)	(18.527)
- (Beneficio)/pérdida por bajas de inmovilizado	6	5.315	1.448
- Correcciones valorativas por deterioro de instrumentos financieros		(1.717)	255
- Ingresos financieros		(1.442)	(1.562)
- Gastos financieros		34.157	42.708
- Diferencias de cambio		(3.199)	6.623
- Gastos financieros liquidación de derivados financieros		16.038	16.594
- Otros Ingresos y gastos		(3.138)	(2.616)
- Deterioro y Participación en resultados de sociedades puestas en equivalencia	7, 8.d	(9.794)	2.277
Variaciones en capital circulante:		(227.766)	40.323
- Existencias		153	(197)
- Deudores y otras cuentas a cobrar		(287.688)	123.125
- Otros activos corrientes		(2.553)	(48)
- Acreedores y otras cuentas a pagar		76.049	(66.548)
- Otros pasivos corrientes		(13.035)	(15.572)
- Otros activos y pasivos no corrientes		(692)	(437)
Otro efectivo generado por las operaciones:		(49.703)	(58.134)
Intereses pagados		(48.814)	(46.652)
Cobros de intereses		39	945
Impuestos pagados		(586)	(12.166)
Otros cobros (pagos)		(342)	(261)
Efectivo neto generado por actividades de explotación		(220.335)	301.070

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Estado de flujos de efectivo intermedio resumido consolidado de los períodos de seis meses terminados el 30 de junio de 2021 y el 30 de junio de 2020

	Nota	30 de junio de 2021	30 de junio de 2020(*)
Flujos de efectivo de actividades de inversión:			
Adquisiciones de inmovilizado material		(320.676)	(288.058)
Adquisiciones de activos intangibles		(23.840)	(11.522)
Adquisiciones de inversiones inmobiliarias		(1)	(7)
Pagos por adquisiciones de otros activos financieros		(8.743)	(14.623)
Cobros por desinversiones/préstamos a Empresas del grupo y asociadas		5.132	-
Cobros por desinversiones inmovilizado intangible		-	381
Cobros otros activos financieros		3.043	59
Dividendos recibidos		1.349	417
Efectivo neto utilizado en actividades de inversión		(343.736)	(313.353)
Flujos de efectivo de actividades de financiación:			
Emisión de deudas	10	100.000	2.441.790
Otros cobros		14.702	6.473
Devoluciones de deudas con entidades de crédito		-	(100.000)
Devoluciones de financiación del Grupo	10	(347.654)	(362.320)
Pagos de pasivos por arrendamientos		(2.774)	(3.970)
Otros pagos		(7.953)	(16.899)
Efectivo neto generado/(utilizado) en actividades de financiación		(243.679)	1.965.074
Efecto de las variaciones de los tipos de cambio		1.435	(9.192)
(Disminución)/aumento neto de efectivo y equivalentes al efectivo		(806.315)	1.943.599
Efectivo y equivalentes al efectivo al inicio del ejercicio		1.224.878	240.597
Efectivo y equivalentes al efectivo al final del ejercicio		418.563	2.184.196

Las Notas a los estados financieros resumidos consolidados adjuntas forman parte integrante de estos estados financieros intermedios resumidos consolidados.

(*) El Estado de flujos de efectivo intermedio resumido consolidado del período de seis meses terminado el 30 de junio de 2020 se presenta, única y exclusivamente, a efectos comparativos (véase Nota 2).

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Notas a los estados financieros intermedios resumidos consolidados del período de seis meses terminado el 30 de junio de 2021

1. Información general

Aena S.M.E., S.A. (“la Sociedad”, o “Aena”) es la Sociedad dominante de un grupo de sociedades (el “Grupo”) que a 30 de junio de 2021 está integrado por 8 sociedades dependientes y 4 asociadas. Aena S.M.E., S.A. se creó como entidad legal independiente 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 autorizó 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).

El Grupo está controlado por la entidad pública empresarial “ENAIRE”.

Con fecha 5 de julio de 2014, en virtud del artículo 18 del Real Decreto-ley 8/2014, 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, de los helipuertos 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.

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.

A 30 de junio de 2021, la actividad principal de la Sociedad consiste en la mencionada en primer lugar de las actividades que constituyen su objeto social. 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.

Tal y como se describe con más detalle en la Nota 3, la actividad del Grupo ha continuado viéndose drásticamente afectada por las circunstancias extraordinarias, sobrevenidas, externas e imprevisibles que ha supuesto la pandemia de la COVID-19 y la aparición de nuevas variantes en todo el mundo y, especialmente en Europa desde finales de 2020, que han implicado una reducción muy significativa de las operaciones y del tráfico de pasajeros en el sector aeronáutico, con un impacto muy negativo para las compañías del Grupo Aena.

El domicilio social de Aena S.M.E., S.A. está ubicado en Madrid (España), calle Peonías, 12, tras el cambio del

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

mismo adoptado por su Consejo de Administración con fecha 30 de octubre de 2018.

2. Bases de presentación

Las Cuentas anuales consolidadas correspondientes al ejercicio 2020 del Grupo fueron formuladas por los administradores de la Sociedad de acuerdo con lo establecido en las Normas Internacionales de Información Financiera adoptadas por la Unión Europea, aplicando las políticas contables descritas en la Nota 2 de la memoria de dichas Cuentas anuales consolidadas, de forma que muestran la imagen fiel del patrimonio consolidado y de la situación financiera consolidada del Grupo a 31 de diciembre de 2020, de los resultados consolidados de sus operaciones, de los cambios en el patrimonio neto consolidado y de sus flujos de efectivo consolidados correspondientes al ejercicio anual terminado en dicha fecha.

Estos estados financieros intermedios resumidos consolidados a 30 de junio de 2021 han sido sometidos a una revisión limitada de los auditores bajo la Norma ISRE 2410. Las cifras correspondientes a 30 de junio de 2020 (que también fueron sometidas al mismo tipo de revisión) y 31 de diciembre de 2020 (auditadas) se presentan únicamente a efectos comparativos.

Los presentes estados financieros intermedios resumidos consolidados se presentan de acuerdo con la NIC 34 sobre Información Financiera Intermedia y han sido formulados por los administradores del Grupo el 27 de julio de 2021.

De acuerdo con lo establecido en la NIC 34, la información financiera intermedia se presenta únicamente con la intención de actualizar el contenido de las últimas Cuentas anuales consolidadas formuladas por el Grupo, poniendo énfasis, a través de notas explicativas seleccionadas, en las nuevas actividades, sucesos, transacciones y circunstancias ocurridas que sean significativas para comprender los cambios habidos en la situación financiera y el rendimiento de la entidad desde el final del último ejercicio anual, no duplicando la información publicada previamente. Por tanto, no incluye toda la información requerida por las Normas Internacionales de Información Financiera adoptadas por la Unión Europea para un conjunto de estados financieros completos.

Por lo anterior, para una adecuada comprensión de la información que se incluye en estos estados financieros intermedios resumidos consolidados, los mismos deben leerse conjuntamente con las Cuentas anuales consolidadas del Grupo correspondientes al ejercicio 2020, que fueron formuladas el 23 de febrero de 2021 y aprobadas por la Junta General Ordinaria de Accionistas de Aena, celebrada el 27 de abril de 2021.

2.1 Cambios en políticas contables

Las políticas contables utilizadas en la preparación de estos estados financieros intermedios resumidos consolidados son las mismas que las aplicadas en las cuentas anuales consolidadas del ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2020, excepto por lo indicado a continuación.

Los cambios de políticas contables aplicados también se reflejarán en los estados financieros consolidados del Grupo a 31 de diciembre de 2021.

Durante el primer semestre de 2021 han sido adoptadas por parte de la Unión Europea las siguientes interpretaciones y modificaciones:

Área	Tema/Cuestión	Fecha efectiva
Modificaciones a la NIIF 9, NIC 39, NIIF 16 y NIIF 7 Modificación de los Tipos de Interés de Referencia - Fase II	Modificaciones a la NIIF 9, NIIF 16, NIC 39 y NIIF 7 ante la Reforma de los Tipos de Interés de Referencia.	Emitida el 27 de agosto de 2020, ha sido adoptada por la UE con fecha 1 de enero de 2021.

Ninguna de estas normas ha tenido impacto significativo sobre los estados financieros resumidos consolidados del Grupo, siendo los aspectos más relevantes relacionados con su aplicación comentados a continuación.

El 27 de agosto de 2020, el Consejo de Normas Internacionales de Contabilidad publicó el documento «Reforma de los tipos de interés de referencia: Fase 2, modificaciones de la NIIF 9, la NIC 39, la NIIF 7, y la NIIF 16» con objeto de dar respuesta a las consecuencias en materia de presentación de información financiera derivadas de

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

la sustitución en la práctica de los tipos de interés de referencia existentes por otros alternativos.

En el apartado a.ii) de la Nota 3.2 de la memoria de las Cuentas Anuales Consolidadas del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2020 se detalla la exposición del Grupo y las relaciones de cobertura impactadas por la modificación de los tipos de interés de referencia, así como el modo en que el Grupo está gestionando esta transición.

Las modificaciones de la Fase 2 de la Reforma de los tipos de interés de referencia se han aplicado desde el 1 de enero de 2021 de forma retroactiva optando por no reexpresar ejercicios anteriores para reflejar la aplicación de estas modificaciones, incluida la no presentación de detalles adicionales para 2020. Por tanto, no hay impacto en los saldos de apertura del patrimonio neto como resultado de la aplicación retrospectiva.

Como consecuencia de la transición del LIBOR al SONIA el subgrupo Luton ha analizado el impacto de la misma en la financiación de la compañía, con especial atención a los préstamos en Libras y a los derivados de tipo de interés que en la actualidad tiene vigentes. La compañía espera novar en agosto de 2021 los contratos de préstamos y de derivados de tipo de interés para que a partir de esta fecha ya reflejen la nueva tasa de tipo de interés SONIA.

2.2 Normas, interpretaciones y modificaciones a normas existentes que no han sido adoptadas por la UE o estando adoptadas por la UE no son de aplicación hasta ejercicios posteriores

A la fecha de formulación de estos estados financieros intermedios resumidos consolidados, el Grupo no ha adoptado de forma anticipada ninguna otra norma, interpretación o modificación que todavía no haya entrado en vigor.

Adicionalmente, a la fecha de formulación de estos estados financieros intermedios resumidos consolidados, el IASB y el IFRIC habían publicado una serie de normas, modificaciones e interpretaciones que no han sido adoptadas por la Unión Europea o, estando adoptadas por la Unión Europea, no son de aplicación hasta ejercicios posteriores, las cuales se resumen a continuación:

Área	Tema / Cuestión	Fecha efectiva
Modificaciones a la NIC 1 <i>Presentación de estados financieros</i>	Clasificaciones de pasivos como corriente o no corriente	Emitida inicialmente el 23 de enero de 2020 y modificada posteriormente el 15 de julio de 2020, esta Norma no ha sido todavía adoptada por la UE
Modificaciones a la NIIF 3 <i>Combinaciones de negocio</i>	Actualización de las referencias de las Modificaciones al Marco Conceptual sin cambios en los criterios de registro contable.	Emitida el 14 de mayo de 2020, esta Norma ha sido adoptada por la UE con fecha 28 de junio de 2021 y resulta de aplicación desde el 1 de enero de 2022
Modificaciones a la NIC 16 <i>Propiedades, planta y equipo</i>	Contabilización de los ingresos recibidos con anterioridad a la puesta en marcha del activo.	Emitida el 14 de mayo de 2020, esta Norma ha sido adoptada por la UE con fecha 28 de junio de 2021 y resulta de aplicación desde el 1 de enero de 2022
Modificaciones a la NIC 37 <i>Provisiones, Pasivos Contingentes y Activos Contingentes</i>	Costes de finalización de un contrato a incluir cuando se valora si un contrato es oneroso.	Emitida el 14 de mayo de 2020, esta Norma ha sido adoptada por la UE con fecha 28 de junio de 2021 y resulta de aplicación desde el 1 de enero de 2022
Mejoras anuales a las Normas NIIF ciclo 2018-2020	Modificaciones a la NIIF1, NIIF9, NIC 41 y a los ejemplos ilustrativos de arrendamientos.	Emitida el 14 de mayo de 2020, esta Norma ha sido adoptada por la UE con fecha 28 de junio de 2021 y resulta de aplicación desde el 1 de enero de 2022

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Área	Tema / Cuestión	Fecha efectiva
Modificaciones a la NIC 1 Presentación de estados financieros. Desglose de políticas contables	Modificación para mejorar la información a revelar y desglosar solo las políticas contables materiales	Emitida el 12 de febrero de 2021, esta Norma no ha sido todavía adoptada por la UE
Modificaciones a la NIC 8 Definición de estimaciones contables	Aclara la distinción entre un cambio de política contable y de estimación contable	Emitida el 12 de febrero de 2021, esta Norma no ha sido todavía adoptada por la UE
Modificaciones a la NIIF 16 Reducciones del alquiler relacionadas con la COVID 19 posteriores al 30 de junio de 2021	Extensión del plazo de aplicación de las Modificaciones a la NIIF 16 relativas a las soluciones prácticas para permitir que los arrendatarios no evalúen si las reducciones del alquiler concretas relacionadas con la covid-19 son modificaciones del arrendamiento, sin cambios para los arrendadores.	Emitida el 31/03/21, aún no ha sido adoptada por la UE
Modificaciones a la NIC12 Impuesto sobre las ganancias: Impuestos diferidos relacionados con activos y pasivos que surgen de una única transacción	Estas modificaciones aclaran cómo deben contabilizar las empresas los impuestos diferidos sobre determinadas transacciones.	Emitida el 06/05/21, aún no ha sido adoptada por la UE

Basándose en los análisis realizados hasta la fecha, el Grupo estima que la aplicación de estas normas y modificaciones no tendrá un impacto significativo sobre los estados financieros consolidados en el periodo de aplicación inicial. En lo relativo a las modificaciones a la NIIF 16, dado que la parte más significativa del Grupo relacionada con arrendamientos se refiere a su papel de arrendador, no se ha visto afectada significativamente.

2.3 Consolidación y variaciones en el perímetro

Los principios de consolidación utilizados en la elaboración de los estados financieros intermedios resumidos consolidados son consistentes con los utilizados en la elaboración de las Cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2020.

No han existido operaciones realizadas por el Grupo en el período de seis meses finalizado el 30 de junio de 2021 que hayan conducido a variaciones en el perímetro respecto del existente a 31 de diciembre de 2020.

El 31 de mayo de 2021 en Asamblea General de Accionistas de la empresa participada Aeropuertos Mexicanos del Pacífico, S.A.P.I. de C.V. se aprobó la reducción del capital social en su parte variable por 375.000 miles de acciones, quedando establecido en 931.400 miles de pesos mexicanos. Como consecuencia de esta operación el grupo ha reconocido una entrada de caja por 5.208 miles de euros, ha reducido la participación en la asociada en 5.018 miles de euros y ha registrado en patrimonio la diferencia como consecuencia de esta operación. Esta operación no ha generado cambios en el porcentaje de participación (Véase Nota 8.d).

2.4 Comparación de la información

Durante el período de seis meses finalizado el 30 de junio de 2021 no se han producido cambios en criterios contables significativos respecto a los criterios aplicados en el ejercicio 2020.

Las cifras en los estados financieros intermedios resumidos consolidados se expresan en miles de euros, salvo indicación en contrario.

2.5 Estacionalidad de las transacciones del Grupo

La actividad de los principales segmentos en términos de ingresos ordinarios del Grupo está sujeta a efectos estacionales, que se indican a continuación:

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

- Los ingresos aeronáuticos se ven afectados por el tráfico de pasajeros, cuyas mayores cifras se logran entre los meses de vacaciones y fechas festivas (Navidad, período estival, Semana Santa y festivos).
- Los ingresos por servicios comerciales también se ven afectados por el incremento en el tráfico de pasajeros y la mejor evolución de compras en las tiendas ubicadas en las terminales que suele producirse en la temporada de Navidad.

Asimismo, por aplicación de la CINIIF 21, el devengo anual del IBI y otros impuestos locales, por importe de 151 millones de euros (2020: 152 millones de euros), se recoge en su totalidad el 1 de enero, sin que haya surgido todavía la exigibilidad en el pago. Adicionalmente, los gastos del segmento aeropuertos están influenciados por las condiciones meteorológicas y, en particular, por las que existen en la temporada de invierno, lo que se traduce en la realización de planes de actuación para la prevención de contingencias invernales de hielo y nieve en aquellos aeropuertos con riesgo de sufrir estas condiciones climatológicas adversas.

2.6 Medidas alternativas de rendimiento (MAR)

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

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

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

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

1. Medidas del rendimiento operativo

EBITDA o EBITDA reportado

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

En la Nota 4, relativa a la información financiera por segmentos de negocio de la memoria, se indica que el Presidente y Consejero Delegado evalúa el rendimiento de los segmentos operativos en función del EBITDA.

EBITDA AJUSTADO

El EBITDA ajustado se calcula como EBITDA + Deterioros de inmovilizado + resultado por enajenaciones del inmovilizado.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

La reconciliación, tanto del EBITDA como del EBITDA ajustado, con los resultados consolidados figuran también en la Nota 4 relativa a la información financiera por segmentos de negocio de la memoria.

MARGEN DE EBITDA

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

MARGEN DE EBIT

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

OPEX

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

2. Medidas de la situación financiera

Deuda Neta

La Deuda Neta es la principal MAR que utiliza la Dirección para medir el nivel de endeudamiento de la Compañía. Se calcula como el total de la “Deuda Financiera” (Deuda financiera no corriente+ Deuda Financiera corriente) que figura en el Estado de situación financiera consolidado (Ver Nota 10 de estos Estados financieros resumidos consolidados) menos el “Efectivo y equivalentes al efectivo” que también figura en dicho estado de situación financiera.

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

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

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

Efectivo y equivalentes al efectivo

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

Ratio Deuda Financiera Neta / EBITDA

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

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

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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

Medidas alternativas de rendimiento (miles de euros y %)	30 de junio 2021	31 de diciembre 2020	30 de junio 2020	30 de junio 2019
EBITDA	(58.199)	714.571	211.380	1.189.314
Resultado de explotación	(454.293)	(92.292)	(192.117)	795.850
Amortizaciones	396.094	806.863	403.497	393.464
EBITDA AJUSTADO	36.198	828.495	332.402	1.194.013
EBITDA	(58.199)	714.571	211.380	1.189.314
Deterioros y bajas de inmovilizado	94.397	113.924	121.022	4.699
DEUDA NETA	7.619.403	7.030.924	6.661.682	6.905.846
Deuda financiera no corriente	6.917.047	7.116.554	7.348.432	6.316.647
Deuda financiera corriente	1.120.919	1.139.248	1.497.446	765.239
Efectivo y equivalentes al efectivo	(418.563)	(1.224.878)	(2.184.196)	(176.040)
(III)+(IV) EBITDA últimos 12 meses	444.992	714.571	1.788.314	2.719.435
(I) EBITDA año anterior	714.571	N/A	2.766.248	2.656.586
(II) EBITDA primer semestre año anterior	211.380	N/A	1.189.314	1.126.465
(III) = (I)-(II) EBITDA segundo semestre año anterior	503.191	N/A	1.576.934	1.530.121
(IV) EBITDA primer semestre del año	(58.199)	N/A	211.380	1.189.314
Ratio Deuda Financiera Neta/EBITDA	17,1 x	9,8 x	3,7 x	2,5 x
Deuda Financiera Neta	7.619.403	7.030.924	6.661.682	6.905.846
EBITDA últimos 12 meses	444.992	714.571	1.788.314	2.719.435
OPEX	(753.972)	N/A	(765.050)	(904.539)
Aprovisionamientos	(81.405)	N/A	(79.532)	(85.581)
Gastos de personal	(230.029)	N/A	(237.907)	(229.042)
Otros gastos de explotación	(442.538)	N/A	(447.611)	(589.916)

3. Estimaciones y juicios contables

La preparación de los estados financieros intermedios resumidos consolidados bajo NIIF requiere la realización de asunciones y estimaciones que tienen un impacto sobre el importe reconocido de los activos, pasivos, ingresos, gastos y desgloses con ellos relacionados. Las estimaciones y las hipótesis realizadas se basan, entre otros, en la experiencia histórica, el asesoramiento de consultores expertos, y en previsiones y expectativas de sucesos futuros, considerados razonables bajo los hechos y circunstancias contemplados en la fecha de balance. Los resultados reales podrían ser diferentes de los estimados.

Los juicios significativos hechos por la Dirección en la aplicación de las políticas contables y las fuentes clave de incertidumbre en la estimación son los mismos que los descritos en las últimas Cuentas anuales consolidadas.

a) Incertidumbre relacionada con la evolución de la pandemia provocada por el COVID-19

Como se indica en la Nota 1, la actividad del Grupo se ha visto drásticamente afectada por las circunstancias derivadas de la pandemia de la COVID-19 y que han obligado al establecimiento de restricciones a la movilidad en función de su evolución. En este contexto, el sector aéreo y las compañías del Grupo Aena continúan sufriendo una reducción de las operaciones y del tráfico de pasajeros desde el inicio de la pandemia. Los principales organismos aeronáuticos internacionales (OACI, IATA y ACI) confirman que el descenso del volumen de pasajeros global en el sector no tiene precedentes históricos. En el medio-largo plazo, estos organismos estiman que Europa

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

no recuperará los niveles de actividad de 2019 hasta algún momento del amplio periodo comprendido entre 2024-2027.

Entre los últimos avances en la lucha contra esta pandemia, a la fecha de formulación de los presentes estados financieros intermedios resumidos consolidados, caben destacar la mayor eficacia de las medidas tomadas para controlar la expansión del virus basadas en un mejor conocimiento de las circunstancias en las que éste se transmite, la mejora en los tratamientos terapéuticos para combatir esta enfermedad y, especialmente, el avance de las campañas de vacunación en varios países. Ello ha supuesto una mejora en el comportamiento de la demanda y en la oferta de las compañías aéreas, que comenzó a experimentarse en el mes de mayo. La reactivación del turismo y el aumento de la demanda del tráfico aéreo han motivado la apertura de las terminales cerradas por baja actividad durante la pandemia.

No obstante lo anterior, dada la incertidumbre inherente a las actuales circunstancias no es posible anticipar en qué momento se iniciará la recuperación.

En el escenario actual, los administradores de la Sociedad dominante consideran, que si bien existe una fuerte incertidumbre sobre las consecuencias de este excepcional proceso que podrían tener un impacto más o menos significativo en la situación financiero/patrimonial del Grupo, en ningún caso se pondrá en riesgo la aplicación del principio de empresa en funcionamiento dada su solvencia financiera y demás condiciones de las que parte, así como las medidas que en su momento se adoptaron para mitigar los riesgos más significativos a los que debía hacer frente el Grupo y que se detallan actualizadas a continuación, con respecto a las descritas en la Nota 3 de la memoria de las Cuentas Anuales Consolidadas del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2020, así como las que aún podrían adoptarse en un futuro en el caso de que las circunstancias lo requieran.

🔹 Riesgo operacional y de negocio

Con objeto de contener la propagación de infecciones causadas por el SARSCoV-2 el Gobierno declaró el estado de alarma en España a mediados de marzo de 2020, lo que supuso el confinamiento domiciliario de todo el país y la prohibición de cualquier desplazamiento no esencial hasta el 21 de junio de 2020. Con posterioridad, se volvió a decretar un nuevo estado de alarma con fecha 25 de octubre de 2020 y se prolongaron algunas restricciones a la movilidad con cierres selectivos en determinadas zonas en función de la evolución de la pandemia. El último estado de alarma se levantó el pasado 9 de mayo de 2021.

Los niveles de tráfico, principalmente de pasajeros, han continuado siendo reducidos durante el primer semestre del año debido a las restricciones a la movilidad tanto en España como en el resto del mundo provocadas por la COVID-19, si bien tras la finalización del estado de alarma y la evolución de la situación epidemiológica con el avance de la vacunación se aprecia una mejoría en el comportamiento de la demanda y en la oferta que las compañías aéreas están poniendo en el mercado.

En este contexto, el Grupo actuó rápidamente desde el inicio de la crisis sanitaria para ajustar la capacidad de sus aeropuertos a las necesidades concretas de la operativa y a las medidas de movilidad adoptadas por los distintos Gobiernos.

En cuanto a la evolución del tráfico en los aeropuertos españoles, durante el primer semestre de 2021 el número de pasajeros en la red de aeropuertos en España se ha situado en 27,1 millones, lo que supone una disminución interanual del 37,7% respecto al mismo período de 2020 y del 78,8% respecto al mismo período de 2019; 519.726 movimientos de aeronaves, un 6,3% superior respecto al primer semestre de 2020 y un 53,8% inferior respecto al mismo período de 2019; y 448.771 toneladas de mercancía, un 23,9% más que en el mismo período de 2020 y un 10,2% menos que en el primer semestre de 2019.

El volumen de pasajeros del aeropuerto de Luton ha ascendido a 0,9 millones lo que representa una caída interanual del 71,9% y del 90,0% respecto al mismo período de 2019. En los primeros seis meses del año 2021, el Grupo aeroportuario del Nordeste de Brasil registró 4,9 millones de pasajeros, un 28,3% superior al volumen del primer semestre de 2020 y un 29,0% inferior al registrado el mismo período de 2019.

En lo relativo a la actividad comercial, todas las líneas de negocio continúan afectadas por la reducción del tráfico en los aeropuertos del Grupo. Tal y como se describe en la Nota 3.1.a) de la memoria de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2020, como consecuencia de la crisis sanitaria y las medidas adoptadas por los poderes públicos, Aena inició negociaciones con los arrendatarios de la actividad

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

comercial para acordar modificaciones en las condiciones contractuales, incluyendo las rentas fijas y la renta mínima anual garantizada (RMGA, en adelante). Tras diversas propuestas comerciales de acuerdo con la evolución de la actividad y siempre bajo el marco legal existente en cada momento, este proceso de negociación culminó el 18 de enero de 2021, con una propuesta de Aena a los operadores comerciales de actividades de tiendas libres de impuestos, tiendas especializadas, restauración, explotaciones comerciales, máquinas vending, servicios financieros y publicidad en relación con las RMGA.

La propuesta de incentivos realizada por Aena se corresponde con la descrita en las Notas 3.1a) y 36 (Hechos posteriores) de la memoria de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2020.

En los acuerdos se propone negociar un acuerdo global que incluya todos los contratos que cada empresa o grupo empresarial mantenga con AENA (estén o no en vigor, mientras no hayan sido liquidados y sin que sean admisibles acuerdos modificativos parciales). Por lo tanto la contabilización del número de propuestas enviadas corresponde a las empresas o a los grupos empresariales cuando se da este caso.

El número total de propuestas enviadas ha ascendido a 159, que representan un volumen total de negocio valorado en Rentas Mínimas Garantizadas Anuales y/o Rentas Fijas contractuales de 729,8 millones de euros (lo cual constituye el 96 % del total de las RMGA). De este total se han recibido 106 conformidades, que representan al 66,7% de los operadores a los que se ha realizado la propuesta y un 13,02% (95 millones de euros) del total del volumen de negocio mencionado.

No se han enviado propuestas a aquellos operadores que estuvieran antes del 18 de enero inmersos en un proceso judicial con Aena.

Según se indicaba en dicha Nota 3.1.a) de la memoria de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2020, a la espera de cerrar los acuerdos con estos operadores comerciales y en aplicación de la NIIF 16, se registraron contablemente los ingresos de las RMGA correspondientes a 2020 por importe de 620,3 millones de euros, incluidas las correspondientes al periodo del estado de alarma por 198,6 millones de euros, dado que existe un derecho contractual a percibir esas rentas por parte de Aena. En el caso de que dichos contratos sufran cambios en el futuro como consecuencia de las negociaciones mencionadas, su efecto será registrado de acuerdo con lo establecido por la NIIF 16 para modificaciones contractuales, esto es, de forma prospectiva desde el momento de la fecha efectiva de modificación del contrato, reduciendo a través de un sistema de reparto lineal los ingresos por arrendamiento de los periodos restantes del contrato.

En aplicación de este criterio se han registrado durante el primer semestre de 2021, 255 millones de euros en concepto de RMGA correspondiente a dicho periodo. De los 620 millones de RMGA correspondientes a 2020, se han facturado, a los clientes que no han mostrado su conformidad con la propuesta de Aena, 543 millones de euros en febrero de 2021, los cuales permanecen en su mayoría pendientes de cobro a 30 de junio de 2021. No obstante, existen 292 millones de euros de avales y garantías aplicables a las mismas (ver Nota 10c). Existen, adicionalmente, 77 millones de euros de RMGA del 2020 que no han sido facturados, por pertenecer a clientes que han manifestado su conformidad con la propuesta de Aena. Por lo que respecta a los 255 millones de euros del RMGA de 2021, solo 20 millones de euros corresponden a clientes que han mostrado su conformidad con la propuesta de Aena.

El importe de reducción de las cuotas de arrendamiento que supondría la firma por todos los arrendatarios de la propuesta actualmente en negociación, ajuste que, de conformidad con NIIF 16, Aena contabilizaría como un incentivo a distribuir linealmente durante la duración estimada de los contratos de arrendamiento, sería de 440 millones de euros para el RMGA de 2020 (760 millones de euros de RMGA contractual inicial menos 320 millones de la RMGA reducida derivada de la propuesta) y de 150 millones de euros para el primer semestre de 2021 (299 millones de RMGA contractual menos 149 millones de euros de la RMGA reducida derivada de la propuesta). El cuadro que se muestra a continuación pretende resumir todo lo anterior:

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

RMGA 2020 y Primer semestre 2021 (1 Sem 2021)

Millones de euros	2020	1 Sem 2021
RMGA total (A)	760	299
Potencial reducción de RMGA	(440)	(150)
RMGA total si se acepta la propuesta (B)	320	149
Renta Variable del periodo (C)	140	44
RMGA pendiente de cobro (A-C)	620	255
RMGA Acuerdo tras potencial reducción pendiente de cobro (B-C)	180	105
Garantías (bancarias, monetarias y fianzas legales)	292	
Contratos conformes	95	34
Contratos no conformes	665	265
RMGA total (A)	760	299
Contratos conformes	19	14
Contratos no conformes	121	30
Renta Variable del periodo (C)	140	33

Incluye TLI, Tiendas, Restauración, Ex.Comerciales y Publicidad

A 30 de junio de 2021, se han producido hechos que ponen de manifiesto la existencia de un riesgo de que una parte sustancial de las cuentas a cobrar por RMGA registradas en el ejercicio 2020 y a lo largo de los meses transcurridos de 2021 pueda no llegar a cobrarse en el futuro. Estos hechos son los siguientes:

-El mencionado rechazo por los principales arrendatarios, que representan la mayor parte de los ingresos por RMGA ligados a las actividades comerciales de AENA, de la propuesta de la Sociedad dominante de fecha 18 de enero de 2021 y la voluntad expresada por los mismos de no atender al pago de las facturas ya emitidas correspondientes a las RMGA de 2020.

-La interposición por parte de algunos de esos arrendatarios de solicitudes judiciales pidiendo la adopción de medidas cautelares que impidan a AENA tanto la facturación posterior de RMGA como la ejecución de las garantías con las que la Sociedad dominante cuenta para cubrir los impagos (ver Nota 11).

-El hecho de que la oferta realizada por AENA a los arrendatarios con fecha 18 de enero de 2021 podría terminar siendo de aplicación en caso de llegarse en el futuro a acuerdos con los arrendatarios que la han rechazado hasta la fecha o, incluso, en el caso de aquellas sentencias judiciales que finalmente sean parcialmente favorables a la posición de AENA.

No obstante, estos hechos indicativos del riesgo de incobrabilidad de una parte importante de las RMGA no caen bajo los supuestos previstos en la NIIF 9 para evaluar el deterioro del activo financiero (cuentas a cobrar por RMGA). Por el contrario, serían una manifestación de la existencia de un desacuerdo entre el arrendador (AENA) y los arrendatarios respecto a las posibles modificaciones que deben introducirse en los contratos de arrendamiento en vigor como respuesta a la situación causada por la crisis del COVID-19. Es decir, en la mayoría de los casos, la potencial dificultad prevista para el cobro de los importes mencionados deriva de disputas comerciales con algunos arrendatarios y no de un deterioro crediticio del deudor.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Estos desacuerdos llegarán, sin duda, a resolverse caso a caso en algún momento futuro bien porque las partes finalmente alcancen un acuerdo sobre la modificación del contrato, bien porque un órgano judicial sentencie cual deba ser dicha modificación (en un sentido o en otro) y obligue a ambas partes a adoptarla.

En cualquiera de los casos, las consecuencias resultantes de esa modificación contractual, deberán, de acuerdo con NIIF 16, registrarse de forma prospectiva a partir de la fecha efectiva de la modificación contractual reduciendo, a través de un sistema de reparto lineal los ingresos por arrendamiento de los periodos restantes del contrato. Asimismo, de acuerdo con NIIF 9, no sería correcto el deterioro de las rentas derivadas de los arrendamientos únicamente bajo la premisa de que potencialmente puedan verse reducidas en un futuro de forma retroactiva como consecuencia de una modificación contractual futura. Las hipótesis y variables tenidas en cuenta en el cálculo y los deterioros registrados bajo NIIF 9 se explican en la Nota 8.c).

✦ Valoración de activos

El Grupo comprueba, siempre que haya un indicador de que estos activos podrían estar deteriorados, si el fondo de comercio, los activos intangibles, el inmovilizado material, las inversiones inmobiliarias y las inversiones financieras por puesta en equivalencia han sufrido alguna pérdida por deterioro del valor, de acuerdo con la política contable descrita en la Nota 2.8 de memoria de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2020, en la que se describe cómo la dirección identifica las unidades generadoras de efectivo (UGE) y la metodología utilizada para someter los activos a ellas asignados a las pruebas de deterioro.

Las medidas adoptadas en cada país para detener la expansión del coronavirus han supuesto en todas las empresas del Grupo Aena una reducción extraordinaria de su actividad e ingresos que se ha traducido en una fuerte disminución de los flujos de efectivo de explotación. Dichas circunstancias se consideran como indicadores de deterioro a los efectos señalados en el párrafo anterior. En consecuencia, se ha procedido a la realización de dichos test de deterioro a la fecha de 30 de junio.

Las hipótesis clave y demás parámetros utilizados para determinar el importe recuperable de las unidades generadoras de efectivo, y las conclusiones alcanzadas del análisis realizado se detalla en la Nota 7 de las presentes Notas a los estados financieros intermedios resumidos consolidados.

✦ Riesgo de liquidez

Como consecuencia de la excepcional situación provocada por la pandemia, los flujos de caja del Grupo se han reducido de forma drástica desde 2020. Con objeto de asegurar la disponibilidad de liquidez ante la gravedad e incertidumbre de la evolución de la pandemia, el Grupo desplegó un plan de fortalecimiento de la misma, firmando nuevas operaciones de financiación durante los ejercicios 2020 y 2021.

- Aena S.M.E., S.A.

Con fecha 1 de diciembre de 2020, la Sociedad Dominante obtuvo dispensas temporales de cumplimiento (“waivers”) hasta, al menos, junio de 2022, de las ratios financieras de apalancamiento y gasto financiero de toda la deuda existente a 31 de diciembre de 2020. Adicionalmente, en julio de 2021 Aena ha obtenido ampliaciones de todas las dispensas temporales de cumplimiento (waivers) de las ratios financieras (covenants) hasta 31 de diciembre de 2022 de todas la Entidades Bancarias (ver Nota 15 de hechos posteriores).

El ajuste de la capacidad, el recorte de gastos y, por tanto, la disminución en la salida de caja operativa mensual se ha modulado en función de la evolución del tráfico, conforme a la cual, Aena está reabriendo terminales y espacios operativos en los aeropuertos en los que adaptó la capacidad a las necesidades concretas de la operativa.

La Sociedad dominante, como viene sucediendo habitualmente, prevé financiar la mayor parte de sus inversiones con los recursos generados por sus operaciones y, en caso necesario, recurrirá a financiación externa que puede proceder de Banca Pública (BEI, ICO principalmente) y Banca comercial o del Mercado de Capitales.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

A corto plazo, la Sociedad dominante cuenta con una disponibilidad de caja y facilidades crediticias que, a fecha de formulación de los presentes estados financieros intermedios consolidados, ascienden a un importe total de 2.186 millones de euros, cuya composición es la siguiente:

- Un saldo de caja de 347 millones de euros.
- Financiación disponible (no dispuesta) de 1.039 millones de euros (de esta cantidad, 220 millones de euros serán disponibles a medida que se ejecute un proyecto de energía fotovoltaica).
- Línea de crédito por un importe de 800 millones de euros con vencimiento en 2025, actualmente disponible en su totalidad.

Por otro lado, la línea de pagarés a corto plazo ECP (Euro Commercial Paper) por importe de 900 millones de euros, está actualmente disponible por un importe de 845 millones de euros.

Con el objeto de reforzar la liquidez de la Compañía, por la situación provocada por la COVID-19, Aena ha firmado durante el primer semestre préstamos con varias entidades financieras por un importe total de 1.015 millones de euros, con plazos de vencimiento de entre 2 y 12 años. De estos préstamos, a fecha actual se ha dispuesto de un importe de 100 millones de euros, quedando disponibles 915 millones de euros.

Durante el primer semestre se ha ampliado el vencimiento de dos financiaciones. Un préstamo de 200 millones de euros, por un año adicional, de 2022 a 2023, y un segundo préstamo, de 50 millones de euros, se ha prorrogado de 2021 a 2022.

Las agencias de rating Fitch y Moody's han confirmado la calificación crediticia de la Compañía:

-Fitch, la calificación "A" a largo plazo con perspectiva negativa y "F1" de corto plazo, con fecha 24 de marzo.

-En su actualización de 25 de marzo, Moody's mantiene la calificación a largo plazo "A3" con perspectiva negativa.

En este sentido, la Tesorería del Grupo Aena asciende a 30 de junio de 2021 a un total de 418,56 millones de euros que, unido a la puesta en marcha de planes específicos para la gestión eficiente del Opex y Capex, las facilidades crediticias mencionadas y los acuerdos para alcanzar el equilibrio de las concesiones, permitirán afrontar, en el caso de que se produjeran, futuras tensiones de liquidez.

- Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia, S.M.E., S.A.

El Consejo de Gobierno de la Región de Murcia, por medio de la Disposición Adicional Tercera del Decreto-Ley 1/2021, de 6 de mayo, de reactivación económica y social tras el impacto de la COVID-19 en el área de vivienda e infraestructuras, ha acordado autorizar "la adaptación del contrato de gestión de servicios públicos del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia a las nuevas circunstancias derivadas de la pandemia". En este sentido, la citada Disposición dispone:

"El órgano de contratación deberá adoptar aquellas medidas contractuales que se consideren necesarias para mantener la viabilidad de la concesión correspondiente al contrato de gestión de servicios públicos "Gestión, explotación, mantenimiento y conservación del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia".

Con fecha 21 de mayo de 2021 AENA SCAIRM solicitó formalmente a la CARM el reequilibrio de la concesión con base en el artículo 282 del TRLCSP, tal y como se describe en la Nota 7.

A la fecha no hay respuesta formal de la CARM a la indicada solicitud de reequilibrio.

- Luton

Como consecuencia de la situación excepcional provocada por la COVID-19 y su impacto en el EBITDA, a partir de junio de 2020, el subgrupo Luton excedió los ratios financieros a cuyo cumplimiento está obligada por los contratos de financiación. No obstante, obtuvo de las entidades financieras dispensas temporales (waivers) respecto al cumplimiento de los ratios a 31 de diciembre de 2020. El 30 de junio de 2021 el Grupo Luton ha alcanzado un acuerdo con las entidades financiadoras extendiendo las dispensas de ratios (waivers) a los periodos del 30 de junio de 2021 y 31 de diciembre 2021 y pactando una ratio modificada a 30 de junio de 2022 en la que se toma el EBITDA de los últimos 6 meses dividido por 0,44.

Bajo dicho acuerdo, el grupo de financiadores norteamericanos, cuyo saldo de deuda asciende a 110 millones de libras, verán incrementado su cupón anual en 125 pbs hasta que el subgrupo recupere los ratios previstos en los

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

contratos, recibirán una comisión de dispensa (waiver fee) de 10 pbs y el compromiso de los accionistas de aportar 20 millones de libras de liquidez y otros 20 millones de libras adicionales en forma de línea de crédito sin disponer. Esta financiación de los accionistas ya se encontraba disponible a 31 de diciembre de 2020, como se indicaba en la Nota 3.1.a de las cuentas anuales consolidadas de dicho ejercicio. El compromiso de los accionistas de aportar 20 millones de libras de liquidez ha sido ya desembolsado en julio de 2021.

Con la obtención de estas dispensas, y el refuerzo mencionado de la liquidez de Luton, se considera eliminada gran parte de la incertidumbre existente al cierre del ejercicio de 2020 sobre su capacidad de continuar como empresa en funcionamiento. En todo caso, la Dirección de Luton espera que, como resultado de la negociación en marcha con las entidades financieras, se vaya ampliando, en caso de ser necesaria, la dispensa de forma sucesiva para los semestres inmediatamente siguientes.

En caso de que finalmente no se obtuviera esta ampliación de las dispensas, se pondría de manifiesto un incumplimiento de las obligaciones contractuales que podría conducir a que las entidades financieras tuvieran el derecho de ejecutar las garantías asociadas a los contratos de financiación, entre las que se encuentran la prenda sobre las acciones de la concesionaria del aeropuerto, así como el inmovilizado. En este caso, el riesgo estaría limitado, en el caso del consolidado del Grupo AENA, al activo neto que aporta el subgrupo Luton a las cuentas anuales consolidadas de AENA que actualmente es negativo.

Asimismo, es destacable mencionar que la Compañía solicitó la activación del procedimiento de fuerza mayor especial (*Special Force Majeure*) contemplado en el contrato de concesión, que reconoce el derecho de la sociedad concesionaria al reequilibrio económico de la concesión.

A la fecha de formulación de los presentes estados financieros, se había alcanzado ya un principio de acuerdo para materializar el reequilibrio que representa un valor neto equivalente a la aplicación de las condiciones incluidas en la cláusula de Fuerza Mayor Especial. El proceso se encuentra a falta de redacción legal y procesos formales de aprobación final por ambas partes.

La ejecución del equilibrio contempla fundamentalmente descuentos sobre el canon de la concesión por un valor nominal de 45 millones de libras y una extensión de la concesión por un plazo de 16 meses y medio.

Adicionalmente, con objeto de paliar los efectos de la importante reducción de actividad, el subgrupo Luton definió un plan de contingencia con el objetivo de asegurar su liquidez en el que, entre otras medidas, se acordó con las entidades fideicomisarias del Plan de prestación definida un diferimiento del pago de las aportaciones comprometidas para 2020 y primer semestre de 2021, estableciéndose el siguiente calendario de pagos en orden a eliminar el déficit del Plan:

Vencimiento	Importe (miles de GBP)
15/10/2021	5.200
15/11/2021	5.200
15/12/2021	5.200
31/03/2022	3.810
31/03/2023	4.462
Total	23.872

Los pagos correspondientes al último trimestre de 2021 por importe total de 15.600 miles de GBP pueden resultar exigibles de forma anticipada durante cualquier mes de 2021 si el número de pasajeros registrado cada mes en el aeropuerto de Luton excede al establecido en el marco de referencia del acuerdo, resultando exigible 5 GBP por cada pasajero excedido. También podría resultar exigible parte de forma anticipada en función de las condiciones que finalmente resulten del procedimiento de fuerza mayor explicado anteriormente. En cualquiera de los escenarios que exigirían una anticipación del pago de las contribuciones al Plan, la disponibilidad de liquidez del subgrupo prevista para los siguientes seis meses no puede resultar inferior a 7.500 miles de GBP una vez efectuado dicho pago.

El Plan de contribuciones para la compensación del déficit es revisado cada tres años con cada valoración formal actuarial. La última valoración actuarial, referida al 31 de marzo de 2017, arrojaba un déficit del plan de 49.600 miles de GBP. Se han efectuado todas las contribuciones establecidas en dicho Plan hasta el 31 de diciembre de 2019. La próxima valoración trianual del Plan de Pensiones estará referida al 31 de marzo de 2020 y se está realizando a la fecha de presentación de estos Estados Financieros intermedios resumidos consolidados (Nota 14).

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

El subgrupo dependiente LLAH III cuenta con una disponibilidad de caja y facilidades crediticias de terceros que, a fecha de formulación de los presentes estados financieros intermedios consolidados, ascienden a un importe total de 30 millones de euros.

- ANB

Considerando el tratamiento que hace el contrato de concesión de los hechos de fuerza mayor, las interpretaciones realizadas por las autoridades brasileñas sobre la pandemia COVID-19, así como la legislación aplicable al caso, la Dirección de ANB formalizó en diciembre de 2020 ante ANAC la solicitud de revisión extraordinaria para restaurar el equilibrio económico-financiero del contrato de concesión, la cual se encuentra en revisión por el regulador.

A fecha de formulación de los presentes estados financieros intermedios resumidos consolidados, ANB se encuentra elaborando una propuesta para la recomposición, que tomará en cuenta el resultado de las conversaciones mantenidas tanto con ANAC como con el Ministerio de Infraestructuras a lo largo de este período. Éstas han permitido descartar algunas de las opciones previstas en el contrato de concesión, por no tener garantías de que serían aprobadas en un plazo razonable por dichos organismos. Así, en la actualidad el escenario más probable estimado por la Dirección de ANB para dicha propuesta es una combinación de:

- Compensación de la contribución variable anual. Dicha contribución pagadera al estado brasileño se determina como un porcentaje sobre los ingresos de la concesión, iniciando en el 5º año completo de la concesión (2024) y hasta su finalización.
- Aumento de tarifas por encima del techo tarifario contractual, a ser aplicado a partir del ejercicio 2022.

Una vez finalizado el proceso de aprobación del reequilibrio 2020, ANB iniciará el proceso de solicitud de reequilibrio del ejercicio 2021, en el cual entiende que le asisten los mismos derechos al continuar prevaleciendo circunstancias similares a las del ejercicio 2020. Se estima que el cierre del proceso de 2020 y la solicitud de 2021 tendrán lugar en el último trimestre del ejercicio 2021.

ANB cuenta con una disponibilidad de caja y facilidades crediticias que, a fecha de formulación de los presentes estados financieros intermedios consolidados, ascienden a un importe total de 30 millones de euros.

✦ Riesgo sanitario

Como consecuencia de las medidas tomadas para el control, contención y previsión de la pandemia, durante el primer semestre de 2021, el Grupo ha incurrido en gastos excepcionales, tanto en las instalaciones aeroportuarias, como en la protección personal y de salud, por importe de 42,58 millones de euros (en el ejercicio 2020, 53 millones de euros) registrados en el epígrafe "Otros resultados" de la Cuenta de resultados. Adicionalmente, se han realizado inversiones en activos fijos por importe de 4,5 millones de euros (en el ejercicio 2020, 10,25 millones de euros).

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. No se ha registrado ningún derecho de cobro por estos costes en los Estados Financieros adjuntos.

✦ Riesgo Legal y regulatorio

Este riesgo está relacionado con la incertidumbre sobre la interpretación de la legislación en el contexto de crisis actual y adecuación a los nuevos y continuos requerimientos legales, que podrían conllevar un incremento de la litigiosidad derivada de los conflictos con operadores, proveedores y clientes.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

b) Estimación del valor razonable

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

- Precios de cotización (no ajustados) en mercados activos para activos y pasivos idénticos (Nivel 1).
- Datos distintos a los precios de cotización incluidos dentro del nivel 1 que sean observables para el activo o el pasivo, tanto directamente (esto es, los precios), como indirectamente (esto es, derivados de los precios) (Nivel 2).
- Datos para el activo o el pasivo que no están basados en datos observables de mercado (esto es, datos no observables) (Nivel 3).

La siguiente tabla presenta los activos y pasivos del Grupo valorados a valor razonable a 30 de junio de 2021:

	Nivel 1	Nivel 2	Nivel 3	Saldo total
Activos				
Derivados (Nota 8)	-	-	-	-
Total activos	-	-	-	-
Pasivos				
Derivados (Nota 8)	-	103.606	-	103.606
Total pasivos	-	103.606	-	103.606

La siguiente tabla presenta los pasivos del Grupo valorados a valor razonable a 31 de diciembre de 2020:

	Nivel 1	Nivel 2	Nivel 3	Saldo total
Activos				
Derivados (Nota 8)	-	-	-	-
Total activos	-	-	-	-
Pasivos				
Derivados (Nota 8)	-	133.301	-	133.301
Total pasivos	-	133.301	-	133.301

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

a) Instrumentos financieros en Nivel 1:

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

b) 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.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

c) 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 (ver Nota 8.b).
- Otras técnicas, como el análisis de los flujos de efectivos descontados, se usan para analizar el valor razonable del resto de instrumentos financieros.

4. Información financiera por segmentos

El Grupo desarrolla sus actividades de negocio a través de los siguientes segmentos: Aeropuertos, Servicios inmobiliarios, Internacional y SCAIRM (Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia, que se considera una única unidad generadora de efectivo en sí misma), de acuerdo con los criterios descritos en las últimas Cuentas anuales consolidadas de 2020.

El Presidente y Consejero Delegado evalúa el rendimiento de los segmentos operativos en función del EBITDA (definido como el resultado de explotación antes del resultado financiero, del impuesto sobre las ganancias y de las amortizaciones, o *Earnings Before Interest, Tax, Depreciation and Amortization*). Durante los períodos de seis meses terminados el 30 de junio de 2021 y de 2020, el EBITDA calculado de la manera explicada anteriormente, se ajustó por los deterioros y bajas de inmovilizado.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

La información financiera por segmentos a 30 de junio de 2021 es la siguiente (en miles de euros):

30 de junio de 2021	Aeropuertos		Servicios inmobiliarios	Sub-Total	SCAIRM	Internacional				Ajustes	Total consolidado
	Aeronáutico	Comercial				ANB	LUTON	Resto internacional	Sub-total Internacional		
Ingresos ordinarios-	343.077	391.290	36.881	771.248	1.863	24.619	28.111	4.544	57.274	(608)	829.777
<i>Clientes externos</i>	343.077	391.271	36.881	771.229	1.863	24.619	28.111	3.955	56.685	-	829.777
<i>Intersegmentos</i>	-	19	-	19	-	-	-	589	589	(608)	-
Otros ingresos de explotación	23.121	4.298	6.172	33.591	40	-	-	105	105	(632)	33.104
Total Ingresos	366.198	395.588	43.053	804.839	1.903	24.619	28.111	4.649	57.379	(1.240)	862.881
Aprovisionamientos	(81.231)	-	-	(81.231)	(763)	-	-	-	-	589	(81.405)
Personal	(183.059)	(21.685)	(5.202)	(209.946)	(1.914)	(4.023)	(13.169)	(977)	(18.169)	-	(230.029)
Otros gastos de explotación	(333.552)	(87.749)	(12.788)	(434.089)	(3.672)	(15.606)	(18.327)	(1.753)	(35.686)	651	(472.796)
Amortizaciones	(301.080)	(48.409)	(8.002)	(357.491)	(3)	(4.700)	(33.773)	(127)	(38.600)	-	(396.094)
Deterioros de inmovilizado	-	-	99	99	(140)	(89.041)	-	-	(89.041)	-	(89.082)
Bajas de inmovilizado	(4.679)	(545)	(98)	(5.322)	-	-	7	-	7	-	(5.315)
Otros resultados	(41.398)	(1.058)	97	(42.359)	(94)	-	-	-	-	-	(42.453)
Total gastos	(944.999)	(159.446)	(25.894)	(1.130.339)	(6.586)	(113.370)	(65.262)	(2.857)	(181.489)	1.240	(1.317.174)
EBITDA	(277.721)	284.551	25.161	31.991	(4.680)	(84.051)	(3.378)	1.919	(85.510)	-	(58.199)
Deterioros y bajas de inmovilizado	4.679	545	(1)	5.223	140	89.041	(7)	-	89.034	-	94.397
EBITDA ajustado	(273.042)	285.096	25.160	37.214	(4.540)	4.990	(3.385)	1.919	3.524	-	36.198
Resultado de explotación	(578.801)	236.142	17.159	(325.500)	(4.683)	(88.751)	(37.151)	1.792	(124.110)	-	(454.293)
Resultado financiero	(30.722)	(3.659)	(699)	(35.080)	(830)	280	(12.371)	4.164	(7.927)	-	(43.837)
Resultado de entidades valoradas por el método de la participación	-	-	-	-	-	-	-	9.794	9.794	-	9.794
Resultado antes de impuestos	(609.523)	232.483	16.460	(360.580)	(5.513)	(88.471)	(49.522)	15.750	(122.243)	-	(488.336)
Total Activo a 30 de junio de 2021	-	-	-	14.619.821	22.840	317.700	583.529	105.042	1.006.271	(539.712)	15.109.220
Total Pasivo a 30 de junio de 2021	-	-	-	8.605.962	56.894	29.562	753.599	304.003	1.087.164	(375.065)	9.374.955

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

La información financiera por segmentos a 30 de junio de 2020 es la siguiente (en miles de euros):

30 de junio de 2020	Aeropuertos		Servicios inmobiliarios	Sub-Total	SCAIRM	Internacional				Ajustes	Total consolidado
	Aeronáutico	Comercial				ANB	LUTON	Resto internacional	Sub-total Internacional		
Ingresos ordinarios-	535.144	452.469	30.204	1.017.817	1.835	8.026	54.363	3.949	66.338	(837)	1.085.153
<i>Clientes externos</i>	535.143	452.454	30.204	1.017.801	1.835	8.026	54.363	3.128	65.517	-	1.085.153
<i>Intersegmentos</i>	1	15	-	16	-	-	-	821	821	(837)	-
Otros ingresos de explotación	21.129	6.276	589	27.994	26	49	-	95	144	(871)	27.293
Total Ingresos	556.273	458.745	30.793	1.045.811	1.861	8.075	54.363	4.044	66.482	(1.708)	1.112.446
Aprovisionamientos	(79.595)	-	-	(79.595)	(738)	-	-	-	-	801	(79.532)
Personal	(186.446)	(22.905)	(5.360)	(214.711)	(2.222)	(3.896)	(16.158)	(920)	(20.974)	-	(237.907)
Otros gastos de explotación	(317.743)	(80.713)	(10.982)	(409.438)	(4.088)	(8.893)	(32.212)	(1.965)	(43.070)	902	(455.694)
Amortizaciones	(301.486)	(51.082)	(7.873)	(360.441)	(1.075)	(6.584)	(35.221)	(176)	(41.981)	-	(403.497)
Deterioros de inmovilizado	-	-	1.065	1.065	(47.744)	(72.895)	-	-	(72.895)	-	(119.574)
Bajas de inmovilizado	(1.518)	44	26	(1.448)	-	-	-	-	-	-	(1.448)
Otros resultados	(4.282)	(381)	(2.230)	(6.893)	(20)	-	-	-	-	2	(6.911)
Total gastos	(891.070)	(155.037)	(25.354)	(1.071.461)	(55.887)	(92.268)	(83.591)	(3.061)	(178.920)	1.705	(1.304.563)
EBITDA	(33.311)	354.790	13.312	334.791	(52.951)	(77.609)	5.993	1.159	(70.457)	(3)	211.380
Deterioros y bajas de inmovilizado	1.518	(44)	(1.091)	383	47.744	72.895	-	-	72.895	-	121.022
EBITDA ajustado	(31.793)	354.746	12.221	335.174	(5.207)	(4.714)	5.993	1.159	2.438	(3)	332.402
Resultado de explotación	(334.797)	303.708	5.439	(25.650)	(54.026)	(84.193)	(29.228)	983	(112.438)	(3)	(192.117)
Resultado financiero	(47.140)	(13.434)	(1.445)	(62.019)	(795)	(1.195)	(12.510)	(4.291)	(17.996)	16.192	(64.618)
Resultado de entidades valoradas por el método de la participación	-	-	-	-	-	-	-	(2.277)	(2.277)	-	(2.277)
Resultado antes de impuestos	(381.937)	290.274	3.994	(87.669)	(54.821)	(85.388)	(41.738)	(5.585)	(132.711)	16.189	(259.012)
Total Activo a 30 de junio de 2020	-	-	-	15.649.264	24.630	344.421	622.039	92.248	1.058.708	-540.944	16.191.658
Total Pasivo a 30 de junio de 2020	-	-	-	9.440.682	53.920	11.342	662.658	368.564	1.042.564	-375.726	10.161.440

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

En la línea de “Deterioros y bajas de inmovilizado” de la información financiera por segmentos a 30 de junio de 2021 se incluye el deterioro de la UGE SCAIRM de -140 miles de euros, UGE “ANB” -89.041 miles de euros y la reversión neta de la UGE “servicios inmobiliarios” +99 miles de euros, hasta un total de -89.082 miles de euros (ver Cuenta de Resultados adjunta y Nota 7). No hay deterioro de las participaciones puestas en equivalencia a 30 de junio de 2021.

En la línea de “Deterioros y bajas de inmovilizado” de la información financiera por segmentos a 30 de junio de 2020 se incluye el deterioro de la UGE SCAIRM -47.744 miles de euros, UGE “ANB” -72.895 miles de euros y la reversión neta de la UGE “servicios inmobiliarios” +1.065 miles de euros, hasta un total de -119.574 miles de euros (ver Cuenta de Resultados adjunta). La pérdida por deterioro de las participaciones puestas en equivalencia por importe de -3.454 miles de euros se incluye en la línea “Resultado y deterioro de entidades valoradas por el método de la participación” de la Cuenta de Resultados adjunta.

En la información financiera por segmentos a 30 de junio de 2021 se han ajustado los costes de acuerdo con la Resolución del DORA de 27 de enero de 2017. De conformidad con dicho documento y con fines regulatorios, los costes de la actividad aeroportuaria deben reducirse anualmente en 38,1 millones de euros (incluyendo el Coste de capital al 6,98 %) con el siguiente desglose: Personal 1,7 millones de euros; Amortización 11,2 millones de euros; Otros Gastos de Explotación 12,2 millones de euros y Coste de Capital 13 millones de euros. Por tanto, se ha procedido a minorar en el semestre el coste de la actividad aeronáutica en 12,5 millones de euros en gastos de explotación por la citada reasignación de costes, traspasándose dichos gastos a los servicios sujetos a precio privado incluidos en la actividad “Comercial”.

En la información financiera por segmentos a 30 de junio de 2020 se ajustaron los costes de acuerdo con la Resolución del DORA de 27 de enero de 2017. De conformidad con dicho documento y con fines regulatorios, los costes de la actividad aeroportuaria deben reducirse anualmente en 38,4 millones de euros (incluyendo el Coste de capital al 6,98 %) con el siguiente desglose: Personal 1,7 millones de euros; Amortización 11,4 millones de euros; Otros Gastos de Explotación 12 millones de euros y Coste de Capital 13,3 millones de euros. Por tanto, se procedió a minorar en el semestre el coste de la actividad aeronáutica en 12,5 millones de euros en gastos de explotación por la citada reasignación de costes, traspasándose dichos gastos a los servicios sujetos a precio privado incluidos en la actividad “Comercial”.

La conciliación del EBITDA y el EBITDA ajustado con el Resultado del período para los períodos de seis meses terminados a 30 de junio de 2021 y 30 de junio 2020 es la siguiente:

	30 de junio de 2021	30 de junio de 2020
Total EBITDA ajustado	36.198	332.402
Deterioros y bajas de inmovilizado	(94.397)	(121.022)
Total EBITDA segmentos	(58.199)	211.380
Amortización del inmovilizado	(396.094)	(403.497)
Resultado de explotación	(454.293)	(192.117)
Gastos financieros – netos	(43.837)	(64.618)
Participación en el resultado y deterioro de asociadas	9.794	(2.277)
Impuesto sobre las ganancias	114.141	67.014
Resultado del periodo	(374.195)	(191.998)
Resultado atribuible a socios externos	(27.837)	(21.261)
Resultado del periodo atribuible al accionista de la dominante	(346.358)	(170.737)

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

5. Ingresos

Las operaciones del Grupo y sus fuentes de ingresos son las descritas en sus últimas Cuentas anuales consolidadas.

a) Desglose de ingresos

El desglose de los ingresos ordinarios del Subtotal incluido en la Información financiera por segmentos (sin tener en cuenta el segmento Internacional, SCAIRM y los ajustes) por tipología de servicios prestados es como sigue:

	30 de junio de 2021	30 de junio de 2020
Servicios Aeroportuarios	343.077	535.144
Prestaciones Patrimoniales	325.745	515.851
Aterrizajes	98.198	144.315
Estacionamientos	33.836	35.985
Pasajeros	113.422	217.044
Pasarelas telescópicas	21.005	21.453
Seguridad	37.697	68.253
<i>Handling</i>	15.621	19.980
Carburante	4.324	6.431
Servicio de comida a bordo	1.642	2.390
Resto servicios aeroportuarios ⁽¹⁾	17.332	19.293
Servicios Comerciales	391.290	452.469
Arrendamientos	13.440	13.454
Tiendas	22.752	44.772
Tiendas libres de impuestos	190.540	166.505
Restauración	69.642	99.495
Alquiler de vehículos	26.777	33.162
Aparcamiento	20.777	28.858
Publicidad	6.288	9.663
Servicios VIP ⁽²⁾	5.647	14.663
Resto ingresos comerciales ⁽³⁾	35.427	41.897
Servicios inmobiliarios	36.881	30.204
Arrendamientos	7.192	6.690
Terrenos	12.155	9.454
Almacenes y hangares	4.176	4.448
Centros logísticos de carga	9.768	6.597
Explotaciones Inmobiliarias	3.590	3.015
Total Importe Neto de la Cifra de Negocio	771.248	1.017.817

1) Incluye Mostradores, Utilización de pasarelas 400 Hz, 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 de plastificado de equipajes, Telecomunicaciones, Máquinas *venta automática*, etc.), Suministros Comerciales y Filmaciones y Grabaciones.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

La fuerte caída de ingresos observada responde a las circunstancias descritas en la Nota 3. Al cierre del primer semestre, los aeropuertos de la red han registrado un volumen de pasajeros de 27,10 millones (primer semestre de 2020: 43,5 millones), que representa una caída interanual del 37,7% (primer semestre de 2020: - 66,0%).

Una parte importante (41,7 %) de los ingresos por servicios aeroportuarios a 30 de junio de 2021 se concentra en tres clientes, con cifras de ingresos de 69 millones de euros, 54 millones de euros y 37 millones de euros, respectivamente (30 de junio de 2020: 88 millones de euros, 76 millones de euros y 75 millones de euros, respectivamente, un 28,95 % de la cifra de ingresos por servicios aeroportuarios).

Según se indica en la Nota 2.21 de la Memoria de las Cuentas Anuales Consolidadas de 2020:

- La CNMC es el organismo encargado de aprobar el valor del índice P de acuerdo con la normativa vigente. Con fecha 7 de noviembre de 2019, la CNMC aprobó la Resolución sobre el índice P aplicable a las tarifas aeroportuarias de Aena S.M.E., S.A. en el ejercicio 2020, fijándolo en el 0,8 %.
- Con fecha 19 de noviembre de 2020 la CNMC aprobó la Resolución sobre el índice P aplicable a las tarifas aeroportuarias de Aena S.M.E., S.A. en el ejercicio 2021, fijándolo en el 0,72 %.
- Tomando este hecho en consideración y con fecha 22 de diciembre de 2020, el Consejo de Administración aprobó las tarifas correspondientes al año 2021, que entrarán en vigor el 1 de marzo de 2021, basadas en la congelación del ingreso máximo anual ajustado por pasajero (IMAAJ) de 2021 respecto al ingreso máximo anual ajustado por pasajero (IMAAJ) de 2020, quedando establecido en 10,27 euros por pasajero.

La Resolución de la CNMC de supervisión sobre las tarifas aeroportuarias aplicables por Aena en el ejercicio 2021, aprobada el 18 de febrero de 2021, ratifica la decisión del Consejo de Administración y congela estos importes a partir de marzo de 2021, consecuencia de la situación excepcional producida por la pandemia de la COVID-19 durante 2020 y cuyos efectos continúan afectando al tráfico aéreo en 2021. Así se ha establecido una aplicación simétrica de la congelación tarifaria en todas las prestaciones patrimoniales públicas, a diferencia de ejercicios anteriores. La variación tarifaria aprobada del 0% se distribuye linealmente entre los distintos servicios aeroportuarios (aterrizaje, pasajeros, seguridad, etc.) ante la imposibilidad de cobertura de los costes de las prestaciones patrimoniales públicas durante el ejercicio 2021 y fija el ingreso máximo anual ajustado por pasajero (IMAAJ) quedando establecido en 10,27 euros por pasajero.

En su resolución, la CNMC señala que para determinar el ingreso máximo anual por pasajero ajustado (IMAAJ) ha supervisado el valor que utiliza Aena para cada uno de los parámetros de su fórmula de cálculo. En este sentido, únicamente ha modificado el Índice de Precios (índice P) y para el que finalmente ha aplicado un valor del 0,72% frente al 0,77% propuesto por Aena.

La CNMC ha evaluado el proceso de consultas de las tarifas aeroportuarias llevado a cabo entre Aena y las aerolíneas y ha concluido que ha seguido los procedimientos legales de transparencia y consulta, tal y como indica la normativa. Además, ha determinado las medidas de mejora que deberán adoptarse en los sucesivos procedimientos y, en particular, la información que deberá intercambiarse durante los mismos.

Respecto al Documento de Regulación Aeroportuaria para los ejercicios 2022-2026 (DORA II), el Consejo de Administración de Aena aprobó el 9 de marzo de 2021 la propuesta de la Compañía y su remisión a la Dirección General de Aviación Civil (DGAC) de conformidad con lo previsto en el artículo 24 de la ley reguladora de la red de aeropuertos de interés general (Ley 18/2014, de 15 de octubre).

Esta propuesta de DORA II prevé un volumen de inversiones de 2.250 millones de euros para dar respuesta a los estándares de capacidad de las infraestructuras y seguridad, calidad de servicio y otros requisitos de mantenimiento.

Para la determinación de la inversión y las tarifas aplicables, se estima para todo el quinquenio, que se alcancen los 1.218 millones de pasajeros.

El escenario de tráfico utilizado para llegar a este volumen de pasajeros está basado en los elaborados por entidades internacionales como ACI, IATA o EUROCONTROL, siendo el siguiente:

	2022	2023	2024	2025	2026
Nº pasajeros (millones)	184,6	229,5	255,0	269,8	279,1

El coste medio ponderado de capital antes de impuestos (WACC) que se propone es de 7,68%.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Para la fijación de las tarifas aeroportuarias, y de conformidad con la metodología establecida en el Anexo VIII, así como en la disposición transitoria sexta de la Ley 18/2014, se prevé la siguiente evolución del Ingreso máximo anual por pasajero (IMAP):

€/PAX	2022	2023	2024	2025	2026
IMAP	9,94	9,99	10,05	10,10	10,43

El IMAP para el ejercicio 2021 es de 9,89 euros por pasajero que ha dado lugar a un ingreso máximo anual por pasajero ajustado (IMAAJ) de 10,27 euros por pasajero, tal y como recoge la Resolución de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) de supervisión de las tarifas aeroportuarias aplicables por Aena en el ejercicio 2021.

La propuesta de DORA II ha sido previamente sometida a consulta con las asociaciones representativas de usuarios y está sujeta al proceso de revisión y aprobación establecido en la mencionada Ley, por lo que no podrá ser considerada en ningún caso como un documento final hasta su aprobación, que debe realizarse antes del 30 de septiembre de 2021.

El 16 de junio la CNMC emitió su informe, no vinculante, de supervisión y control en el ámbito de sus competencias en el que incluye su recomendación de actualizar las tarifas en el período 2022-2026 en un -0,44% anual frente a la propuesta de Aena (+0,52% en el período 2022-2025 y +3,29% en 2026).

Por otra parte, Aena ha presentado ante la DGAC la solicitud de modificación del vigente DORA (2017-2021) en virtud de lo dispuesto en el artículo 27 de la Ley 18/2014 como consecuencia de los efectos y el impacto económico ocasionados a la Sociedad por la COVID-19 en los ejercicios 2020 y 2021. Para la resolución de esta solicitud, la citada Ley establece un periodo máximo de seis meses.

b) Información geográfica

El Grupo desarrolla sus operaciones en España, excepto por el segmento Internacional que mantiene sus inversiones principales en Reino Unido, Brasil, México y Colombia. A 30 de junio de 2021 y de 2020, los ingresos ordinarios procedentes de clientes externos se distribuyen geográficamente de la siguiente manera (datos en miles de euros):

<i>País</i>	30 de junio de 2021	30 de junio de 2020
España	773.821	1.020.139
Brasil	24.619	8.013
Reino Unido	28.111	54.363
Colombia	452	396
México	2.774	2.242
TOTAL	829.777	1.085.153

6. Inmovilizado material y activos intangibles

a) Inmovilizado material

Si bien el Inmovilizado material refleja una disminución de 79 millones de euros, en el primer semestre de 2021 se ha superado el nivel de inversión del primer semestre de 2019 alcanzando los 279.526 miles de euros, aunque no supera a las amortizaciones practicadas. La cifra de inversión pertenece fundamentalmente a la red española, con el objeto de dar cumplimiento al volumen de inversiones reguladas comprometidas en el DORA I, para dar respuesta a los estándares de seguridad, calidad y capacidad de las infraestructuras, y otros requisitos de mantenimiento. En el caso del aeropuerto de

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Londres-Luton el descenso en la inversión se ha visto potenciado en este periodo semestral por los planes de reducción de inversiones puestos en marcha para paliar los efectos de la crisis provocada por la COVID-19.

Las principales actuaciones en curso del periodo consisten en la adecuación de las instalaciones de varios aeropuertos – Palma de Mallorca, La Palma, Santiago-Rosalía de Castro, Valencia, Jerez, Bilbao, Asturias, Reus, Sevilla, Lanzarote-César Manrique e Internacional Región de Murcia- para incorporar máquinas de inspección de equipajes en bodega más avanzadas al sistema de tratamiento de equipajes (equipos EDS estándar 3), con el objetivo de adaptarse a los cambios normativos establecidos por la UE en la materia. También destacan los trabajos que se están llevando a cabo en el área de movimiento de aeronaves del aeropuerto de Asturias, los trabajos de ampliación de accesos a cabeceras 03R y 03L del aeropuerto de Gran Canaria, y las mejoras en el edificio terminal del aeropuerto de Sevilla.

Las actuaciones puestas en servicio más importantes han sido la remodelación del dique sur de la Terminal T1 del aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat para dar cabida a aviones de grandes dimensiones que operan rutas de largo radio, así como la completa adecuación del edificio del ala sur con la construcción de cuatro nuevas pasarelas de embarque. En el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas se han finalizado las obras de renovación de pavimento en calles de rodaje y las actuaciones en franjas y márgenes de las mismas.

Activos de inmovilizado material con un coste de adquisición de 102.540 miles de euros fueron dados de baja durante el período de seis meses terminado el 30 de junio de 2021 (período de seis meses terminado el 30 de junio de 2020: 56.684 miles de euros), produciendo unos resultados por baja de inmovilizado material de 5.238 miles de euros de pérdidas (período de seis meses terminado el 30 de junio de 2020: pérdidas 1.570 miles de euros). Las bajas más representativas se derivan de la reposición de diversas instalaciones y equipamiento de varios aeropuertos de la red y de demoliciones por sustitución de infraestructuras aeroportuarias.

Además, durante el período activos de inmovilizado material con un coste de adquisición de 6.982 miles de euros fueron traspasados a inversiones inmobiliarias (período de seis meses terminado el 30 de junio de 2020: 4.750 miles de euros).

b) Activos intangibles

El “Activo intangible” ha disminuido 60,8 millones de euros como consecuencia de la corrección valorativa registrada en las filiales ANB (89 millones de euros) y la Sociedad Concesionaria del AIRM (0,1 millones de euros) (Ver Nota 7 de la memoria adjunta), aspecto compensado principalmente por aumentos de valoración en las concesiones del Aeropuerto London Luton y de Aeroportos do Nordeste do Brasil derivadas de diferencias de conversión positivas por importe de 36,6 millones de euros.

De estos 36,6 millones de euros por diferencias de conversión positivas, 22,5 millones de euros corresponden a la evolución favorable de la divisa del real brasileño, en tanto que 14,1 millones de euros corresponden a la revalorización de la libra esterlina.

Las principales adiciones del primer semestre del ejercicio 2021 corresponden a la adquisición de diversas aplicaciones de gestión aeroportuaria y empresarial, al nuevo diseño y funcionalidad de la web pública de Aena, y a los trabajos de reingeniería y automatización de procesos de las aplicaciones corporativas. Cabe destacar además la aprobación de los Planes Directores de los aeropuertos de Logroño-Arjoncillo, Almería, Burgos y Huesca-Pirineos.

En cuanto a Aena Brasil, en el primer semestre de 2021 se ha iniciado el primer paquete de obras en los seis aeropuertos que gestiona en Brasil, como mejoras en los aseos de las terminales, actualización de la señalización interna y externa, mejoras en la iluminación, ventilación y acondicionamiento y pintura de fachadas.

Activos intangibles con un coste de adquisición de 1.077 miles de euros fueron dados de baja durante el período de seis meses terminado el 30 de junio de 2021 (período de seis meses terminado el 30 de junio de 2020: 494 miles de euros), no produciendo pérdidas por estar relacionadas con abonos de proveedores de inmovilizado sobre importes activados en ejercicios anteriores (período de seis meses terminado el 30 de junio de 2020 pérdidas de mil euros).

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

7. Deterioro del valor de los activos intangibles, inmovilizado material e inversiones inmobiliarias

Tal y como se describe en la Nota 8 de la memoria de las Cuentas Anuales consolidadas del ejercicio 2020, las medidas para detener la expansión del coronavirus supusieron en todas las empresas del Grupo Aena una disminución extraordinaria de su actividad e ingresos que se tradujo en una fuerte reducción de los flujos de efectivo de explotación, lo que fue considerado como un indicio de deterioro de acuerdo a lo establecido por la normativa contable. En consecuencia, al cierre del ejercicio 2020, el Grupo efectuó los oportunos tests de deterioro en todas sus Unidades generadoras de efectivo con las premisas y variables descritas en dicha nota, obteniendo los siguientes resultados (en miles de euros):

<u>UGE</u>	<u>Deterioro</u>
Red de aeropuertos	-
Servicios inmobiliarios	(1.117)
SC AIRM	45.279
ANB	64.647
Grupo LLAH III	-
Inversiones financieras	-
Total	<u>108.809</u>

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, fueron revisadas favorablemente por expertos profesionales independientes de la firma Ernst & Young.

Al cierre del periodo de seis meses que finaliza el 30 de junio de 2021, y según se describe en la Nota 3, la situación descrita para las Cuentas Anuales de 2020 continúa vigente en gran medida, de modo que el Grupo ha efectuado los oportunos tests de deterioro en todas sus Unidades generadoras de efectivo, obteniendo los siguientes resultados (en miles de euros):

<u>UGE</u>	<u>Deterioro</u>
Red de aeropuertos	-
Servicios inmobiliarios	(99)
SC AIRM	140
ANB	89.041
Grupo LLAH III	-
Inversiones financieras	-
Total	<u>89.082</u>

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, fueron revisadas favorablemente por expertos profesionales independientes de la firma Audalia.

a) UGE “Red de aeropuertos de Aena”

Descripción del escenario base

Las principales premisas utilizadas en el escenario base para el test de deterioro al cierre del periodo de seis meses que finaliza el 30 de junio de 2021 han sido las siguientes:

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

• Tráfico

Según las proyecciones de EUROCONTROL de junio de 2021 relativas al número de operaciones, durante 2021 se recuperará, como escenario más probable, el 50% del volumen de tráfico europeo de 2019, acelerándose a partir del verano, y con una recuperación de los niveles de tráfico de 2019 hacia 2025. Por su parte, las últimas previsiones de IATA estiman que el tráfico de pasajeros descenderá un -57 % respecto del existente en 2019, en tanto que la estimación de ACI para este mismo parámetro es del -64 %. Considerando que el cambiante entorno actual dificulta enormemente realizar estimaciones, en Aena se ha considerado, para el escenario base del test de deterioro, una hipótesis más pesimista que las de los citados organismos internacionales, basada en la recuperación de los niveles de tráfico de 2019 en 2026, con un nivel de tráfico para 2021 de un -65 % respecto a 2019. El escenario contemplado en las cuentas anuales de 2020 era prácticamente similar, basado en una recuperación de los niveles de tráfico de 2019 en 2027, y con un nivel de tráfico para 2021 de un -65 % respecto a 2019.

• Proyecciones financieras

El Grupo ha realizado los cálculos de valor recuperable como el valor en uso a 30 de junio de 2021 sobre la base de las proyecciones financieras aprobadas por la Dirección para el periodo 2021-2027.

Tradicionalmente, el Grupo utiliza un periodo de proyección de cuatro años para esta UGE. Sin embargo, considerando el entorno de incertidumbre existente, se ha estimado más adecuado ampliar el periodo de proyección hasta 2027. Para ello, el Grupo se ha basado en las previsiones de IATA y ACI respecto a la evolución del tráfico aéreo y se ha tenido en cuenta la experiencia histórica de la entidad para estimar el resto de variables teniendo en cuenta el volumen de tráfico.

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

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

- El tráfico de pasajeros, en el que se ha contemplado el escenario mencionado anteriormente.
- La variación de las tarifas de servicios aeroportuarios en el escenario base: en 2021 se considera la tarifa aprobada, (0 % de variación).
- Nivel de inversiones.
- Eficiencias en los costes operacionales (OPEX). Los porcentajes de inflación considerados son:

PROYECCIÓN OPEX	C 2019	C 2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
IPC / Revisión salarial				1,0%	2,0%	2,0%	2,0%	2,0%	2,0%

Durante el período 2021-2027, los gastos operativos crecen ligeramente por encima de la inflación, debido a cierta variabilidad con los incrementos de tráfico.

- Los ingresos de servicios aeroportuarios se han calculado en función de las variaciones de tráfico y tarifa y se han considerado incentivos comerciales destinados a apoyar la recuperación del tráfico.
- Para los ingresos comerciales, se han considerado escenarios prudentes que reflejan la reducción de rentas de arrendamientos derivadas de las negociaciones en curso con los arrendatarios (ver Nota 3).

• Tasas de descuento y de crecimiento a largo plazo

	30 de junio de 2021	31 de diciembre de 2020
Tasa de crecimiento a perpetuidad	1,5 %	1,5 %
Tasa de descuento antes de impuestos	9,0 %	8,5 %
Tasa de descuento después de impuestos	6,8%	6,34 %

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

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Conclusiones y análisis de sensibilidad

A 30 de junio de 2021, el Grupo efectuó el test de deterioro sobre el escenario base con las premisas y variables descritas anteriormente, no identificando impactos en los estados financieros consolidados a 30 de junio de 2021.

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

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

Así como a los siguientes cambios en las hipótesis clave:

- Tráfico de pasajeros, en el que se ha contemplado un escenario más pesimista al escenario base, en el que la recuperación del tráfico de 2019 se produciría en torno a 2027, y el tráfico de 2021 sería de un -72 % respecto al de 2019.
- La variación de las tarifas de servicios aeroportuarios: En 2021 se considera la tarifa aprobada (0 % de variación). Para el segundo DORA contempla una variación de -2 % de tarifa.

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

(Miles de euros)	CMPC D.I.		
Escenario de tráfico (PAX)	5,8 %	6,8 %	7,8 %
Escenario pesimista	573.978	(3.476.758)	(6.238.172)
Escenario Base	4.815.227	-	(3.286.450)

(Miles de euros)	g		
Escenario de tráfico (PAX)	0,5 %	1,5 %	2,5 %
Escenario pesimista	(5.633.141)	(3.476.758)	(320.277)
Escenario Base	(2.558.930)	-	3.744.052

Como resultado de estos análisis de sensibilidad realizados al cierre del periodo de seis meses que finaliza el 30 de junio de 2021, se pone de manifiesto que no se presentan riesgos significativos asociados a variaciones razonablemente posibles de las hipótesis. Es decir, la Dirección considera que, dentro de los rangos mencionados, no se producirían correcciones por deterioro.

b) Servicios inmobiliarios

El Grupo ha encargado a una empresa de tasación independiente (Gloval Valuation, S.A.U.) la revisión y valoración del portfolio inmobiliario a 30 de junio de 2021, tal y como hizo también para el 31 de diciembre de 2020, con objeto de determinar el valor razonable de sus inversiones inmobiliarias, con especial atención en los cambios significativos y en las condiciones del mercado derivados de la pandemia de COVID-19.

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

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(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:

	30 de Junio de 2021	31 de diciembre de 2020
Terrenos	344.263	331.874
Construcciones	511.344	499.580
Total	855.607	831.454

Como resultado de la comparación entre el valor razonable a 30 de junio de 2021 y el valor en libros de las diferentes Unidades Generadoras de Efectivo incluidas en el Segmento inmobiliario, ha resultado una dotación de deterioro de dos edificaciones por un total de 7 miles de euros, así como una reversión parcial de los deterioros del terreno del campo de golf del aeropuerto de Valencia y de dos edificaciones por un total de 106 miles de euros, por lo que se ha obtenido un resultado positivo de 99 miles de euros. El valor recuperable conjunto de todos los activos del segmento de servicios inmobiliarios al 30 de junio de 2021, asciende a 855.607 miles de euros.

En el ejercicio 2020, la Sociedad encargó a una empresa de tasación independiente (Gloval Valuation, S.A.U.) la revisión y valoración del porfolio inmobiliario a 31 de diciembre de 2020, con objeto de determinar el valor razonable de sus inversiones inmobiliarias. Como resultado de la comparación entre el valor razonable a 31 de diciembre de 2020 y el valor en libros de las diferentes Unidades Generadoras de Efectivo incluidas en el Segmento inmobiliario, resultó una dotación de deterioro de cuatro edificaciones por un total de 724 miles de euros, así como una reversión parcial de los deterioros de los terrenos de los campos de golf de los aeropuertos de Barcelona y Valencia por un total de 1.841 miles de euros, por lo que se obtuvo un resultado positivo de 1.117 miles de euros. El valor recuperable conjunto de todos los activos del segmento de servicios inmobiliarios al 31 de diciembre de 2020, ascendía a 831.454 miles de euros.

c) UGE constituida por la Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia

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

La Sociedad valora el activo intangible derivado del acuerdo de concesión, por la contraprestación pagada o por pagar, sin considerar los pagos de naturaleza contingente asociados a la operación, es decir, por el valor actualizado de los cánones mínimos garantizados.

El Grupo estima el importe recuperable de dicha inversión como el valor en uso a 30 de junio de 2021 sobre la base de las proyecciones financieras elaboradas por la Dirección para todo el periodo concesional, consideradas como “escenario base” para la realización del test de deterioro, y que son descritas con posterioridad.

Mecanismos de reequilibrio económico

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

Respecto a este reequilibrio basado en el art. 282 del TRLCSP, el Consejo de Gobierno de la Región de Murcia, por medio de la Disposición Adicional Tercera del Decreto-Ley 1/2021, de 6 de mayo, de reactivación económica y social tras el impacto de la COVID-19 en el área de vivienda e infraestructuras, ha acordado autorizar “la adaptación del contrato de gestión de servicios públicos del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia a las nuevas circunstancias derivadas de la pandemia”. En este sentido, la citada Disposición dispone:

“El órgano de contratación deberá adoptar aquellas medidas contractuales que se consideren necesarias para mantener

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

la viabilidad de la concesión correspondiente al contrato de gestión de servicios públicos “Gestión, explotación, mantenimiento y conservación del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia”.

Con fecha 21 de mayo de 2021 Aena SCAIRM solicitó formalmente a la Comunidad Autónoma Región de Murcia (en adelante la “CARM”), como órgano de contratación del Contrato de gestión, explotación, mantenimiento y conservación de las infraestructuras aeroportuarias del Aeropuerto Internacional Región de Murcia (en adelante el “contrato de concesión”), el reequilibrio de la concesión con base en el artículo 282 del TRLCSP.

A la fecha de formulación de estos Estados financieros intermedios resumidos consolidados no hay respuesta formal de la CARM a la indicada solicitud de reequilibrio, si bien la entidad concedente ha manifestado su predisposición a alcanzar un acuerdo para mantener la viabilidad de la concesión.

Las características principales de la propuesta de compensación solicitada por Aena SCAIRM serían:

- Un modelo de compensación por la reducción de ingresos y aumento de gastos, similar a la utilizada en aplicación del RDL 8/2020, que permita a la concesionaria reequilibrarse con cargo a los cánones futuros. La medida de compensación propuesta dejaría de estar vigente una vez se recupere el volumen del tráfico de viajeros del Aeropuerto de Murcia correspondiente al año 2019. Según las previsiones actuales, dicha recuperación se produciría en el año 2025. Su cálculo se haría por ejercicios vencidos, una vez aprobadas las cuentas anuales. El resultado, que, como se ha adelantado, se aplicaría contra cánones futuros, se capitalizaría al 3%, porcentaje que responde a una estimación razonable según valor de mercado.
- De forma paralela, se ha considerado preciso aplicar un factor de corrección al importe total del canon variable a pagar cada año, de forma que se adapte a la realidad del tráfico de viajeros y a las condiciones actuales de mercado. El factor de corrección que se pretende aplicar es igual a la variación del tráfico real con respecto al de la oferta.
- Suspensión de los cánones mínimos garantizados hasta el último año de la concesión. Sin perjuicio de lo anterior, con una periodicidad no superior a 5 años, se revisaría el modelo para adecuarlo a la realidad del tráfico con el objetivo de determinar con exactitud el plazo de suspensión del canon mínimo garantizado. En este sentido, la suspensión se levantaría una vez que se verifique por las partes que el modelo económico financiero de la concesión arroja un VAN>0 y una TIR del Accionista superior a la de la Oferta.
- Adaptación del plan de inversiones a la nueva situación, con una reducción en la inversión que se cuantifica en un 50% para todo el periodo concesional. Esta medida quedaría condicionada al mantenimiento de las condiciones económicas que justifican el reequilibrio, sometiéndose a revisión en caso de que se produzca la recuperación del volumen de tráfico aéreo a niveles del año 2019.

Descripción del escenario base

Las principales hipótesis utilizadas en el cálculo del valor en uso a 30 de junio de 2021 son las siguientes:

- Se adoptan las propuestas y condiciones reflejadas en la solicitud de reequilibrio presentada por Aena SCAIRM ante la CARM el 21 de mayo de 2021 (compensaciones, cánones variables, cánones mínimos asegurados, inversiones), dado que se considera altamente probable su obtención.

- **Tráfico**

Se ha considerado como escenario base la recuperación de los niveles de tráfico de 2019 en 2025, con un nivel de tráfico para 2021 de un -41 % respecto a 2019, y con crecimientos para 2022, 2023 y 2024 del 19%, 21 % y 16 %, respectivamente.

El escenario de tráfico propuesto se ha generado aplicando la traslación directa de las hipótesis de la Oferta en términos de tasa de crecimiento acumulativo (tasa promedio de crecimiento en términos anuales durante un periodo de tiempo –CAGR-) con un desplazamiento de 8 años:

- CAGR 2024-2025: Se aplica el crecimiento de la Oferta para 2017 (+9,1%).
- CAGR 2025-2033: Se aplican los mismos CAGR de la Oferta para 2017-2025 (+5,9%).

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

- CAGR 2033-2038: Se aplican los mismos CAGR de la Oferta para 2025-2030 (+5,7%).
- CAGR 2038-2043: Se aplican los mismos CAGR de la Oferta para 2030-2035 (+4%). Con estas hipótesis, se alcanzarían cerca de 3 millones de pasajeros en 2042, frente a los algo más de 4 millones de la Oferta para ese mismo año.
- Con estas hipótesis se produce una disminución de 18,7 millones de pasajeros durante el período de la concesión en comparación con los contemplados en la Oferta Económica (42,7 millones de pasajeros frente a los 61,4 millones de pasajeros de la Oferta, un -31 %).

• Proyecciones financieras

- Los ingresos de explotación contemplados en el escenario base descrito ascienden a 503,9 millones de euros durante todo el periodo de la concesión (2018-2043). La disminución de ingresos totales, con respecto a los ingresos contemplados en la Oferta, es de unos 350,4 millones de euros.
- Gastos operacionales: la variación de los gastos respecto a la Oferta es relativamente pequeña (42 millones de euros inferior), debido a alta componente de gastos fijos independientes del tráfico.
- Nivel de tarifas: 2021-2027: 0%; Desde 2027: +1 %.

- Tasas de descuento:

Tasa de descuento antes de impuestos	11,6 % (2020: 11 %)
Tasa de descuento después de impuestos	8,70 % (2020: 8,24 %)

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

Conclusiones y análisis de sensibilidad

Como resultado del test practicado sobre el escenario base, se ha obtenido un valor recuperable de 365 miles de euros y, por tanto, se puso de manifiesto la necesidad de registrar una corrección valorativa por la totalidad del valor en libros a 30 de junio de 2021 de los activos intangibles e inmovilizado material afecto a la concesión, que ascendía a 140 miles de euros a 30 de junio de 2021, toda vez que en las cuentas anuales de 2020 ya se deterioró un importe de 45.279 miles de euros. Por tanto, el impacto en la Cuenta de Resultados del periodo de seis meses que termina el 30 de junio de 2021 asciende a 140 miles de euros. Este importe figura en la partida "Deterioro de inmovilizado" de la Cuenta de Pérdidas y Ganancias adjunta.

La Sociedad realizó un análisis de sensibilidad del cálculo del deterioro, a través de variaciones razonables de las principales hipótesis financieras consideradas en dicho cálculo, asumiendo los siguientes incrementos o disminuciones, expresados en puntos porcentuales (p.p.):

- Tasa de descuento (-1 p.p./+1 p.p.)
- Nivel de tarifas: se consideran las mismas estimadas por la matriz Aena en línea con lo que se ha venido haciendo en el pasado, teniendo como base el DORA: 2021-2027: 0%; Desde 2027: +2 p.p.

Como resultado de los análisis de sensibilidades realizados, el deterioro habría ascendido también a los importes señalados para el caso base, salvo en el caso extremo de utilizar los valores más optimistas posibles (tasa de descuento - 1 p.p.; nivel de tarifas +2 p.p a partir de 2027), en el cual se produciría una reversión de 379 miles de euros del deterioro de 45.279 miles de euros practicado en 2020.

d) UGE constituida por la Sociedad mercantil estatal Aeroportos do Nordeste do Brasil S.A. (ANB)

El 15 de marzo de 2019 Aena 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.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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 Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. la creación en Brasil de la sociedad mercantil estatal Aeroportos do Nordeste do Brasil S.A. (en adelante, “ANB” o “Aena Brasil”) 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 (aproximadamente, 537,8 millones de euros al tipo de cambio asegurado de 4,4425 EUR/BRL), que fue totalmente suscrita por su accionista único.

El acuerdo de concesión de los Aeropuertos del Nordeste de Brasil está dentro del alcance de la CINIIF 12 *Acuerdos de Concesión de Servicios* y fue reflejado en las Cuentas anuales consolidadas del Grupo del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2019 y 2020 conforme al modelo del activo intangible.

En cuanto al inmovilizado intangible y material procedente de dicho acuerdo, el Grupo estima el importe recuperable de dicha inversión como el valor en uso a 30 de junio de 2021 sobre la base de las proyecciones financieras realizadas por un consultor independiente y aprobadas por la Dirección para todo el periodo concesional, hasta el año 2049. Dichos flujos de efectivo futuros se estimaron en la moneda en la que iban a ser generados (Real Brasileño). AENA convirtió el valor presente aplicando el tipo de cambio de contado en la fecha de cálculo del valor de uso (tipos de cambio de cierre: 30 de junio de 2021: 5,9050). Las hipótesis más significativas de dichas proyecciones financieras, consideradas como “escenario base” para la realización del test de deterioro, son descritas con posterioridad.

Mecanismos de reequilibrio económico

El Contrato de Concesión suscrito por ANB con la Agencia Nacional de Aviación Civil brasileña (Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC), establece en su cláusula 5.2 que los eventos de fuerza mayor o caso fortuito son riesgos del poder concedente (excepto los que puedan ser cubiertos mediante seguros) pudiendo dar lugar a Revisión Extraordinaria, siempre que impliquen un cambio relevante en los costes o ingresos del Concesionario.

A su vez, el artículo 6.23 del Contrato de Concesión, dispone que los procedimientos de Revisión Extraordinaria tienen como objetivo restablecer el equilibrio del Contrato, con el fin de compensar las pérdidas o ganancias acreditadas del Concesionario, por la ocurrencia de determinados hechos, siempre que impliquen un cambio relevante en los costes o ingresos del Concesionario.

De acuerdo con lo previsto en el Contrato de concesión, considerando además las interpretaciones realizadas por las autoridades brasileñas sobre la pandemia COVID-19, así como la legislación aplicable al caso, el 1 de diciembre de 2020 ANB presentó petición de reequilibrio económico financiero ante la ANAC, por el importe del desequilibrio estimado en el ejercicio 2020.

El 15 de abril de 2021 ANAC envió Nota Técnica presentando el análisis de la Gerencia de Regulación Económica sobre dicha petición, concluyendo que el evento narrado se encuadra en la matriz de riesgos contractual, especialmente en cuanto a sus efectos sobre la concesión en el periodo marzo a diciembre de 2020, y que el importe del desequilibrio en el periodo citado ascendió a 69,7 millones Reales Brasileños (11,0 millones de euros al tipo de cambio de 31 de diciembre de 2020) antes de impuestos. Como paso previo a su aprobación por la Dirección de ANAC y las instancias competentes del Ministerio de Infraestructura, la Gerencia solicitó de ANB informaciones adicionales para analizar la forma de recomposición del equilibrio económico-financiero.

El 12 de mayo de 2021 ANB respondió a la Nota Técnica solicitando la reconsideración de uno de los parámetros alterados por ANAC con respecto a la solicitud realizada. ANAC respondió el 17 de junio de 2021 rechazando los argumentos de ANB y reafirmando en su propuesta de reequilibrio de 69,7 millones de Reales Brasileños.

A fecha de formulación de estos Estados financieros intermedios resumidos consolidados, ANB se encuentra elaborando una propuesta para la recomposición, que tomará en cuenta el resultado de las conversaciones mantenidas tanto con ANAC como con el Ministerio de Infraestructuras a lo largo de este período.

Así, en la actualidad el escenario más probable estimado por la Dirección de ANB para dicha propuesta es una combinación de:

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

- Compensación de la contribución variable anual. Dicha contribución pagadera al estado brasileño se determina como un porcentaje sobre los ingresos de la concesión, iniciando en el 5º año completo de la concesión (2024) y hasta su finalización.
- Aumento de tarifas por encima del techo tarifario contractual, a ser aplicado a partir del ejercicio 2022.

Una vez finalizado el proceso de aprobación del reequilibrio 2020, ANB iniciará el proceso de solicitud de desequilibrio del ejercicio 2021, en el cual entiende que le asisten los mismos derechos al continuar prevaleciendo circunstancias similares a las del ejercicio 2020. Se estima que el cierre del proceso de 2020 y la solicitud de 2021 tendrán lugar en el último trimestre del ejercicio 2021.

Descripción del escenario base

Las principales hipótesis utilizadas en el cálculo del valor en uso a 30 de junio de 2021 son las siguientes:

- Se adopta el **escenario más probable** estimado por la Dirección de ANB para las propuestas y condiciones reflejadas en la solicitud de reequilibrio presentada por ANB, descritas anteriormente.
- **Tráfico**
En lo que respecta al tráfico, el escenario base implica un número de pasajeros durante todo el periodo concesional de 833 millones de pasajeros, un descenso del 26 % sobre el número de pasajeros contemplado en la oferta (1.123 millones de pasajeros), originando a su vez un descenso del 31 % en los ingresos operativos que se consideraron inicialmente.
- **Tasa de descuento**
La tasa de descuento aplicada a las proyecciones de flujos de efectivo ha sido del 12,9 % (2020: 12,3 %) y se corresponde con el Coste Medio Ponderado del Capital después de impuestos (CMPC DI) estimado de acuerdo con la metodología CAPM (Capital Asset Pricing Model), y está determinada por la media ponderada del coste de los recursos propios y del coste de los recursos ajenos. El incremento en la tasa de descuento se ha debido al aumento del coste de la deuda. El correspondiente Coste Medio Ponderado del Capital antes de impuestos asciende a 19,5 % (2020: 18,6 %).
- **Proyecciones financieras**
Los principales supuestos que afectan a los flujos de efectivo de la Compañía son: curva de demanda de pasajeros, variación de tarifas, ingresos comerciales, nivel de inversiones y costes operativos. Se han utilizado las previsiones contenidas en el último Plan de negocio elaborado por la Dirección, que incluyen incrementos en el nivel de las inversiones y de los costes operativos respecto del escenario contemplado para la elaboración del test de deterioro a 31 de diciembre de 2020. El aumento en las inversiones que se van a ejecutar próximamente es del entorno del 25% superior al considerado en la oferta inicial debido principalmente al aumento del coste de los materiales de construcción y de la inflación.

Conclusiones y análisis de sensibilidad

Como resultado del test practicado sobre el escenario base se ha obtenido un valor recuperable de 207.303 miles de euros (2020: 274.297 miles de euros), por lo que, por comparación con su valor en libros, se puso de manifiesto la necesidad de registrar una corrección valorativa por importe de 89.041 miles de euros a 30 de junio de 2021, que se han imputado al activo intangible derivado del acuerdo de concesión. Este deterioro adicional viene derivado principalmente del incremento esperado del importe de las inversiones que se van a ejecutar próximamente de cerca del 25% y el incremento de la tasa de descuento por el mayor coste estimado de la deuda. Una parte sustancial del incremento de las inversiones tiene su origen en el aumento del coste de los materiales de construcción y de la inflación. El importe de la corrección valorativa figura en la partida "Deterioro de inmovilizado" de la Cuenta de Resultados consolidada adjunta. Este deterioro es adicional a la corrección de 64.647 miles de euros registrada en las Cuentas anuales consolidadas de 2020.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

El Grupo ha realizado un análisis de sensibilidad del cálculo del deterioro de la UGE constituida por la Sociedad ANB a través de variaciones razonables de las principales hipótesis financieras consideradas en dicho cálculo (CMPC después de impuestos y curva de recuperación del tráfico de pasajeros), obteniendo los siguientes resultados:

Recuperación del tráfico (PAX) 2021 - 2025	CMPC DI		
	11,9%	12,9%	13,9%
Curva de recuperación en "V" (+7,1%)	(32.546)	(69.225)	(120.743)
Curva de recuperación en "U" - Base	(41.701)	(89.041)	(128.889)
Curva de recuperación en "L" (-14,2%)	(49.812)	(97.541)	(137.693)

e) UGE constituida por el Grupo LLAH III

Por lo que respecta al inmovilizado intangible y material procedente de la adquisición de la Sociedad LLAH III, el Grupo estima el importe recuperable de dicha inversión como el valor en uso a 30 de junio de 2021 sobre la base de las proyecciones financieras aprobadas por la Dirección para todo el periodo concesional. Dichos flujos de efectivo futuros se estimaron en la moneda en la que iban a ser generados (Libra esterlina). AENA convirtió el valor presente aplicando el tipo de cambio de contado en la fecha de cálculo del valor de uso (tipos de cambio de cierre: 30 de junio de 2021: 0,85805; 31 de diciembre de 2020: 0,89903). Las hipótesis más significativas de dichas proyecciones financieras, consideradas como "escenario base" para la realización del test de deterioro, son descritas con posterioridad.

Mecanismos de reequilibrio económico

El contrato de concesión suscrito con el Municipio de Luton establece, en su cláusula 10, un derecho de reequilibrio basado en la existencia de una pandemia como causa de fuerza mayor especial (Special Force Majeure, SFM en adelante), y el mecanismo para la estimación de la compensación ante la ocurrencia de eventos de esa naturaleza. La sociedad concesionaria del aeropuerto de Luton ha solicitado asesoramiento jurídico experto y dispone de dictamen jurídico que avala su derecho al reequilibrio económico.

Según se indicaba en la Nota 8 de la Memoria correspondiente a las Cuentas Anuales consolidadas de 2020, a la fecha de formulación de dichas cuentas las negociaciones para materializar el reequilibrio se encontraban en curso. A fecha de formulación de estos Estados Financieros Intermedios Resumidos consolidados, se ha alcanzado ya un principio de acuerdo que representa un valor neto equivalente a la aplicación de las condiciones incluidas en la cláusula de Fuerza Mayor Especial. El proceso se encuentra a falta de redacción legal y procesos formales de aprobación final por ambas partes. La ejecución del equilibrio contempla fundamentalmente descuentos al canon de concesión por un valor nominal de £45 millones y una extensión de la concesión por un plazo de 16 meses y medio.

Descripción del escenario base

Las principales hipótesis utilizadas en el cálculo del valor en uso a 30 de junio de 2021 son las siguientes:

- Se adopta el escenario más probable estimado por la Dirección de Luton para las propuestas y condiciones reflejadas en la solicitud de reequilibrio presentada, descritas anteriormente. Por tanto, y dado que existe ya un principio de acuerdo, se ha tomado el 100 % del importe de la SFM derivado de la aplicación de las condiciones incluidas en la cláusula de Fuerza Mayor Especial. En el test de deterioro a 31 de diciembre de 2020, dado que las negociaciones se encontraban todavía en curso, se adoptó en las previsiones un importe ponderado de la probabilidad de ocurrencia de los escenarios contemplados, llegándose a un valor del 85 % para el importe de la SFM.

- **Tráfico**

El estado actual del activo permitiría operar con 19 millones de pasajeros por año, dado que el aeropuerto tiene capacidad física para este nivel de tráfico y ya se han realizado todas las inversiones de ampliación asociadas, aunque regulatoriamente tal capacidad está limitada a 18 millones de pasajeros.

En esta situación, la solicitud de autorización de capacidad de 1 millón de pasajeros adicional ha sido entregada a la entidad que debe aprobarlo (autoridad de planificación del Municipio de Luton o Local Planning Authority) incorporando todos los requerimientos de ésta. Aunque no pueda garantizarse la aprobación de la solicitud, el equipo de gestión de la sociedad concesionaria de Luton estima poder obtener la autorización solicitada como demuestra el hecho de que la capacidad de 19 millones de pasajeros por año está incorporada al plan de negocio

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

quinquenal que anualmente se presenta a la entidad concedente del aeropuerto, de acuerdo a los requisitos del contrato de concesión.

Por todo ello, se han ponderado en las previsiones del escenario base la probabilidad de ocurrencia de los escenarios contemplados, llegándose a un valor de 18,5 millones de pasajeros. Igualmente el escenario base contempla que el nivel de tráfico de 18,5 millones de pasajeros se alcanzará en 2025 y que el tráfico de 18 millones de pasajeros que se obtuvo en 2019 se alcanzaría en 2024. En el test de deterioro a 31 de diciembre de 2020 también se adoptó en las previsiones un importe ponderado de la probabilidad de ocurrencia de los escenarios contemplados, llegándose al valor de 18,5 millones de pasajeros, y se asumía que el tráfico de 18 millones de pasajeros que se obtuvo en 2019 se alcanzaría en 2025.

• Proyecciones financieras

Se han realizado con las estimaciones contenidas en el Plan de Negocio aprobado por el Consejo de Administración de dicha Sociedad, que se extienden hasta el año 2032, año de expiración legal del contrato de concesión teniendo en cuenta la extensión de la concesión de 16 meses y medio mencionada en el apartado “Mecanismos de reequilibrio económico”.

En dichas proyecciones se han incluido las perspectivas actuales de la dirección del subgrupo sobre los impactos desfavorables derivados de la pandemia de la COVID-19, que reducen significativamente, respecto de los Planes de negocio aprobados en 2019, el tráfico de pasajeros y los flujos de caja operativos durante el periodo 2019-2023.

Las hipótesis clave para la determinación del valor en uso son:

- Tasa de descuento del 7,43 % (2020: 7,92%), que se corresponde con el Coste Medio Ponderado del Capital después de impuestos estimado de acuerdo con la metodología CAPM (Capital Asset Pricing Model), y está determinada por la media ponderada del coste de los recursos propios y del coste de los recursos ajenos. El correspondiente Coste Medio Ponderado del Capital antes de impuestos asciende a 9,2 % (2020: 9,8 %).
- Tasa de crecimiento a largo plazo de aproximadamente 3,0% (2020: 3,0%), utilizada para extrapolar los flujos de efectivo más allá del período del plan de negocios de 5 años. Como tasa de crecimiento a largo plazo se ha utilizado la tasa de inflación a largo plazo.

Otras hipótesis clave que afectan a los flujos operativos de la Compañía son las tarifas, ingresos comerciales, nivel de inversiones y costes operativos.

Conclusiones y análisis de sensibilidad

Como resultado del test practicado sobre el escenario base se ha obtenido un valor recuperable de 567 millones de euros (2020: 530 millones de euros), que, al ser superior al valor en libros, no da lugar a deterioro.

A 30 de junio de 2021, sobre el escenario base, se realizó un análisis de sensibilidad del cálculo del deterioro, a través de variaciones razonables de las principales hipótesis financieras consideradas en dicho cálculo, asumiendo los siguientes incrementos o disminuciones, expresados en puntos porcentuales (p.p.), manteniendo constantes todas las demás suposiciones:

- Si la tasa de descuento es 1 p.p superior, el valor en uso disminuiría en 31,1 millones de euros (2020: 30,2 millones de euros).
- Si la tasa de descuento es 1 p.p inferior, el valor en uso aumentaría en 33,7 millones de euros (2020: 32,7 millones de euros).
- Si la tasa de descuento se aumentara en 1,8 p.p (9,23 %), el valor en uso disminuiría en 54,4 millones de euros.
- Si la tasa de crecimiento es 1 p.p menor, el valor en uso disminuiría en 38,6 millones de euros (2020: 24,6 millones de euros).
- Si la tasa de crecimiento es 1 p.p mayor, el valor en uso aumentaría en 42,1 millones de euros (2020: 24,6 millones de euros).
- Si el número de pasajeros se limitara a 18 millones, el valor en uso disminuiría en 12,4 millones de euros (2020: 6,9 millones de euros).

En todos estos escenarios, el valor en libros es inferior al valor en uso y no se requiere deterioro.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Como resultado de este análisis de sensibilidad, se pone de manifiesto que no se presentan riesgos significativos asociados a variaciones razonablemente posibles de las hipótesis. Es decir, la Dirección considera que, dentro de los rangos mencionados, no se producirían correcciones por deterioro.

Basándose en todo ello, la Dirección del Grupo considera que el importe recuperable calculado a 30 de junio de 2021 es superior al valor en libros del mencionado inmovilizado.

f) UGE's constituidas por Inversiones en empresas asociadas y con control conjunto

El cálculo del deterioro se ha determinado como resultado de la comparación del valor contable de la inversión con su valor recuperable, entendido como el mayor del valor en uso o del valor razonable menos los costes de venta. En este sentido, el valor en uso se calcula en función de la participación del Grupo 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. En el caso del test de deterioro realizado por el Grupo de su participación en AMP, se ha considerado el valor de capitalización bursátil de su participada GAP, cuyas acciones cotizaban en la Bolsa Mexicana de Valores (BMV) a 30 de junio de 2021 a 213,42 pesos mexicanos (MXN) (31 de diciembre de 2020: 222,14 pesos mexicanos (MXN)).

Los resultados del test muestran que el valor recuperable de la inversión es mayor que el valor en libros para todas las inversiones en empresas asociadas, de forma que no procede el registro de ningún deterioro, conforme al siguiente detalle:

	Valor recuperable por Grupo Aena	Valor en libros consolidado	Deterioro	Valor en libros consolidado posterior a deterioro
SACSA (*)	5.073	2.925	0	2.925
AMP	316.880	55.489	0	55.489
AEROCALI (**)	5.626	3.401	0	3.401
Total	327.579	61.815	0	61.815

(*) SACSA: se ha suscrito una prórroga de compensación de los efectos de la pandemia generada por la COVID-19, con un plazo variable, de duración máxima hasta el 31 de julio de 2022.

(**) AEROCALI: se ha suscrito una prórroga de compensación de los efectos de la pandemia generada por la COVID-19, con un plazo variable, de duración máxima hasta julio de 2022.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

8. Instrumentos financieros

a) Instrumentos financieros por categoría

	30 de junio de 2021			Total
	Activos financieros a coste amortizado	Derivados de cobertura	Activos a valor razonable con cambios en resultados	
Activos en balance				
Otros activos financieros	89.629	-	167	89.796
Clientes y otras cuentas a cobrar (excluyendo pagos anticipados y activos no financieros)	1.146.894	-	-	1.146.894
Efectivo y equivalentes al efectivo	418.563	-	-	418.563
Total	1.655.086	-	167	1.655.253

	30 de junio de 2021			Total
	Pasivos financieros a coste amortizado	Derivados de cobertura	Otros pasivos financieros a coste amortizado	
Pasivos en balance				
Deuda financiera (excluidos los pasivos por arrendamiento financiero) (Nota 10)	-	-	7.997.406	7.997.406
Pasivos por arrendamiento (Nota 10)	-	-	40.560	40.560
Instrumentos financieros derivados (Nota 3)	-	103.606	-	103.606
Proveedores y otras cuentas a pagar (excluyendo pasivos no financieros)	-	-	338.445	338.445
Total	-	103.606	8.376.411	8.480.017

	31 de diciembre de 2020			Total
	Activos financieros a coste amortizado	Derivados de cobertura	Activos a valor razonable con cambios en resultados	
Activos en balance				
Otros activos financieros	90.819	-	167	90.986
Clientes y otras cuentas a cobrar (excluyendo pagos anticipados y activos no financieros)	836.561	-	-	836.561
Efectivo y equivalentes al efectivo	1.224.878	-	-	1.224.878
Total	2.152.258	-	167	2.152.425

	31 de diciembre de 2020			Total
	Pasivos financieros a coste amortizado	Derivados de cobertura	Otros pasivos financieros a coste amortizado	
Pasivos en balance				
Deuda financiera (excluidos los pasivos por arrendamiento financiero) (Nota 10)	-	-	8.213.670	8.213.670
Pasivos por arrendamiento financiero (Nota 10)	-	-	42.132	42.132
Instrumentos financieros derivados (Nota 3)	-	133.301	-	133.301
Proveedores y otras cuentas a pagar (excluyendo pasivos no financieros)	-	-	407.432	407.432
Total	-	133.301	8.663.234	8.796.535

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

b) Medición de los valores razonables

Los únicos instrumentos financieros que son objeto de medición a valor razonable en el estado de situación financiera son los instrumentos financieros derivados siguientes:

	30 de junio de 2021		31 de diciembre de 2020	
	Activos	Pasivos	Activos	Pasivos
Permutas tipo de interés - coberturas flujos efectivo Aena	-	101.182	-	128.479
Permutas tipo de interés - coberturas flujos efectivo LLAH III	-	2.424	-	4.822
Total	-	103.606	-	133.301
Parte corriente	-	29.567	-	31.645
Parte no corriente	-	74.039	-	101.656

El desglose de los instrumentos financieros derivados existente a 30 de junio de 2021 y 31 de diciembre de 2020 es el que se muestra en el cuadro anterior.

Durante los períodos de seis meses terminados el 30 de junio de 2021 y 30 de junio de 2020 los derivados de cobertura cumplen con los requisitos necesarios para aplicar contabilidad de coberturas.

Contratos de permutas de tipo de interés

Los contratos de permutas de tipo de interés son utilizados como cobertura de flujos de efectivo para reducir la exposición a las variaciones en el Euríbor. 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: 1) Siempre y cuando existan *Credit Default Swap* (CDS) cotizados en mercado, el riesgo de crédito se cuantifica en función de su cotización en mercado. 2) 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. 3) 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. Para mayor detalle respecto a este tipo de contratos, ver Nota 12 de la memoria de las Cuentas anuales consolidadas del Grupo a 31 de diciembre de 2020.

c) Concentración del riesgo de crédito

El análisis de deterioro por riesgo de crédito de los saldos devengados y pendientes de cobro por cuentas a cobrar se ha dividido en dos grupos:

1. El primer Grupo está formado por los saldos devengados y pendientes de cobro en concepto de las Rentas Mínimas Garantizadas de los contratos de los arrendamientos, que el Grupo considera que se trata de saldos sujetos a riesgo de crédito de contraparte, y que constituyen la mayor parte del saldo contable existente a 30 de junio de 2021. Para aproximadamente el 98% de la exposición se ha analizado de manera individual, teniendo en cuenta si las deudas eran o no vencidas. Previamente se determina la exposición al riesgo de dichos saldos, medido por los saldos contables (saldos pendientes de recibir un flujo de efectivo u otro activo financiero) minorado en su caso por los pagos anticipados y cualquier garantía o aval otorgada por el cliente.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

a) Para las partidas a cobrar no vencidas, constituidas por los saldos devengados por RMGA del 2021 y las deudas por RMGA de 2020 todavía no facturadas (ver Nota 3) la probabilidad de impago se calcula en función de parámetros de mercado, de acuerdo a la siguiente metodología:

- Si existe un CDS cotizado o Rating para la contraparte. Si es el caso, la probabilidad de impago (PD) se ha obtenido con base en el CDS o según el Rating.

- Si no existe un CDS o Rating se ha analizado el sector y país al que pertenece la contraparte y se ha asignado una PD de sector/país para rating B. En estos casos se analizado mediante otras fuentes de información Reuters, Bloomberg y/o internet) si existen indicios que la contraparte se encuentre en problemas financieros significativos. En el caso de haber identificado dichos indicios el Rating se ha ajustado a escalones inferiores a CCC.

b) Para la deuda vencida constituida por las deudas por facturas emitidas por RMGA de 2020, se ha ajustado a la baja el rating en función de los “buckets” temporales de vencimiento. Dado que gran parte de las facturas por RMGA de 2020 se encuentran vencidas en más de 120 días, a estas deudas se les ha asignado un rating CCC.

- El resultado de este proceso para los saldos por RMGA es el siguiente a 30 de junio de 2021:

(Importes en miles de euros)	Saldos contables a 30 de junio de 2021	Avales y garantías aplicados	Exposición al riesgo	Deterioro
TOTAL	898.350	(292.076)	606.274	30.666

Dado que al cierre de 2020 se dotó por deterioro ya un importe de 6.874 miles de euros para este grupo, el impacto en cuenta de resultados del periodo de este proceso ha sido de 23.792 miles de euros.

2. Para el resto del saldo por cuentas a cobrar, con base en lo establecido en el párrafo B5.5.35 de la NIIF 9, la normativa contable permite utilizar soluciones prácticas para medir las pérdidas crediticias esperadas de cuentas a cobrar comerciales utilizando una matriz de provisiones basándose en la propia experiencia de pérdidas crediticias históricas reales y ajustando dicha información de pérdida histórica con información observable actual (información “Forward looking”).

En este contexto, el Grupo ha desarrollado una matriz de provisiones basándose en el comportamiento histórico de cobros e impagos en base a series históricas de facturación y su secuencia de cobros en el tiempo. El ajuste “Forward looking” generalmente se basa en el entorno económico en el que opera el Grupo así como en sus principales líneas de negocio. Generalmente se utilizan para la obtención de dicho ajuste “Forward looking” las variables socioeconómicas que pueden ser las más adecuadas para su estimación.

Considerando las circunstancias extraordinarias actuales, debido a la pandemia de la COVID-19, los principales procedimientos llevados a cabo para la estimación de la pérdida esperada de cuentas a cobrar comerciales a 30 de junio de 2021 han sido los siguientes:

- En un primer paso se obtiene la matriz de pérdida histórica basada en lo establecido en el párrafo B5.5.35 de la NIIF 9. En base al comportamiento histórico se estima la tasa de pérdida histórica en cada “bucket” temporal de las cuentas a cobrar comerciales en vigor a fecha de cierre:

	Corriente	<30	30-60	60-90	90-120	>120
Loss rate (%)	0,493 %	27,213 %	49,107 %	68,064 %	83,513 %	100 %

Según el análisis de pérdida histórica, del saldo de todas las cuentas a cobrar corrientes se espera que el 0,493 % no se cobren, del saldo de las cuentas a cobrar vencidas hasta 30 días se espera no cobrar el 27,213 % etc.

- En circunstancias normales la pérdida histórica representa relativamente bien la pérdida esperada en periodos futuros pero debido a las circunstancias actuales de la COVID-19, a 30 de junio de 2021, la pérdida observada históricamente no es suficientemente representativa para estimar la pérdida esperada.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Por ello se ha reconsiderado y adaptado el enfoque para la estimación de la pérdida esperada de cuentas a cobrar comerciales a 30 de junio de 2021 y se ha considerado información de mercado observable para la estimación de la pérdida esperada.

- Una parte relevante de las contrapartes de las cuentas a cobrar comerciales del Grupo pertenecen de forma directa o indirecta al sector de la aviación. Para este sector, a 30 de junio de 2021 se observan en base a los CDS probabilidades de impago (PD) para los rating BBB del 0,56% y BB del 2,33 %.
- Asumiendo que el impacto por el COVID habrá resultado en una bajada generalizada de los rating crediticios se considera más apropiado tomar como referencia el dato observado para el rating BB, esto es el 2,33 %.
- Para los “buckets” temporales siguientes se asume un multiplicador de 4 (que se corresponde aproximadamente con el multiplicador de las probabilidades de impago (PD) observadas si se pasa de rating BBB a BB).
- Partiendo de los datos de mercados observables a 30 de junio de 2021 y asumiendo un deterioro en la calidad crediticia para los buckets temporales no corrientes se estima la siguiente matriz de tasa de pérdida esperada.

	Corriente	<30	30-60	60-90	90-120	>120
Loss rate (%)	0,493 %	27,213 %	49,107 %	68,064 %	83,513 %	100 %
Loss rate (%) ajustada forward looking (%)	2,33 %	27,213 %	49,107 %	68,064 %	100 %	100 %

En el saldo corriente la Probabilidad de impago del 2,33 % corresponde al valor observado a 30 de junio de 2021 para el sector aviación con Rating BB.

- Posteriormente, dicha PD inicial se va incrementando con el multiplicador 4 hasta alcanzar el 100% en función del vencimiento de los saldos pendientes de cobro. Los buckets se ajustan sólo si la PD histórica resulta ser inferior. El multiplicador aplicado de 4 es aproximadamente aquel que se observa para las PD del sector aviación si se pasa de Rating BBB a Rating BB.

Sobre estos saldos de cuentas a cobrar diferentes de RMGA, una vez minorados también por los avales y garantías aplicables para llegar a una exposición al riesgo de 22,3 millones de euros, se aplicó la matriz de pérdidas histórica indicada anteriormente. Teniendo en cuenta la existencia de pérdidas incurridas para una serie de deudas, el impacto en cuenta de resultados del periodo del proceso descrito para este segundo grupo de deudas ascendió a 6.466 miles de euros.

Como resumen, el Grupo ha determinado que la aplicación de los requerimientos de deterioro de la NIIF 9 a los activos financieros existentes ha producido un impacto en la cuenta de resultados del periodo de 30.258 miles de euros para clientes y otras cuentas a cobrar y una reversión de 1.717 miles de euros en otros activos financieros, de acuerdo a la siguiente variación en la provisión por deterioro durante el período de seis meses terminado el 30 de junio de 2021 y el 30 de junio de 2020:

	<i>Clientes y otras cuentas a cobrar</i>	<i>Otros activos financieros</i>	<i>Total</i>
Saldo de la provisión por deterioro a 1 de enero de 2021	143.238	2.341	145.579
Variación de la provisión durante el primer semestre de 2021:			
Gasto/(Ingreso) por deterioro de clientes y otras cuentas a cobrar	30.258	-	30.258
Gasto/(Ingreso) por deterioro de otros activos financieros	-	(1.717)	(1.717)
Otros movimientos	117	-	117
Saldo de la provisión por deterioro a 30 de junio de 2021	173.613	624	174.237

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

	<i>Cientes y otras cuentas a cobrar</i>	<i>Otros activos financieros</i>	<i>Total</i>
Saldo de la provisión por deterioro a 1 de enero de 2020	121.116	984	122.100
Variación de la provisión durante el primer semestre de 2020:			
Gasto/(Ingreso) por deterioro de clientes y otras cuentas a cobrar	7.606	-	7.606
Gasto/(Ingreso) por deterioro de otros activos financieros	-	255	255
Saldo de la provisión por deterioro a 30 de junio de 2020	128.722	1.239	129.961

d) Inversiones en empresas asociadas y con control conjunto

El detalle del movimiento habido en este epígrafe del balance es el siguiente durante el primer semestre de 2021:

	<i>Valor inicial de la participación</i>	<i>Altas/Bajas (Nota 2.3)</i>	<i>Deterioro de participaciones puestas en equivalencia</i>	<i>Aportación resultados ejercicios</i>	<i>Dividendos aprobados</i>	<i>Diferencias de conversión</i>	<i>Participación en resultado global de asociadas</i>	<i>Otros</i>	<i>Valor final de la participación</i>
SACSA	2.398	-	-	1.515	(701)	(124)	-	(163)	2.925
AMP	54.270	(5.018)	-	5.349	-	2.271	4	(1.387)	55.489
AEROCALI	552	-	-	2.930	-	(81)	-	-	3.401
Total	57.220	(5.018)	-	9.794	(701)	2.066	4	(1.550)	61.815

El detalle del movimiento habido en este epígrafe del balance es el siguiente durante el primer semestre de 2020:

	<i>Valor inicial de la participación</i>	<i>Altas/Bajas</i>	<i>Deterioro de participaciones puestas en equivalencia</i>	<i>Aportación resultados ejercicios</i>	<i>Dividendos aprobados</i>	<i>Diferencias de conversión</i>	<i>Participación en resultado global de asociadas</i>	<i>Otros</i>	<i>Valor final de la participación</i>
SACSA	3.921	-	(1.727)	1	-	(482)	-	(133)	1.580
AMP	56.179	-	-	2.626	-	(8.513)	(16)	(4)	50.272
AEROCALI	3.683	-	(1.727)	(1.450)	-	(417)	-	-	89
Total	63.783	-	(3.454)	1.177	-	(9.412)	(16)	(137)	51.941

El 1 de septiembre de 2020 finalizaba la concesión del aeropuerto internacional Alfonso Bonilla Aragón, Cali, gestionado por la Sociedad Aerocali S.A., pero fue prorrogado por seis meses adicionales de duración y, posteriormente, se ha suscrito una prórroga de compensación de los efectos de la pandemia generada por la COVID-19, con un plazo variable, de duración máxima hasta julio de 2022.

Asimismo, el 25 de septiembre de 2020 finalizaba la concesión del aeropuerto internacional Rafael Núñez de la ciudad de Cartagena de Indias, gestionado por la Sociedad Aeroportuaria de la Costa S.A., pero fue prorrogado primero por dos meses adicionales de duración, después por cuatro meses adicionales de duración y posteriormente, se ha suscrito una prórroga de compensación de los efectos de la pandemia generada por la COVID-19, con un plazo variable, de duración máxima hasta el 31 de julio de 2022.

En los primeros meses de 2021, la Agencia Nacional de Infraestructuras de Colombia (ANI) firmó con todos los concesionarios de aeropuertos un memorándum de entendimiento (MoU) para compensar a las concesiones por los efectos de la COVID-19. En línea con dicho MoU durante el mes de abril tanto Aerocali como SACSA han acordado y firmado con la ANI las prórrogas compensatorias por la pandemia en estas concesiones. Dichas prórrogas compensarán en mayor plazo de concesión la disminución de los ingresos causada por la pandemia, con un máximo de julio de 2022 o hasta que se recupere la pérdida de ingreso motivado por la COVID-19, lo que ocurra antes.

Como consecuencia de lo anterior y de las circunstancias descritas en la Nota 3 relativa a los efectos de la pandemia de COVID-19, el Grupo ha realizado un test de deterioro a 30 de junio de 2021 de las inversiones integradas por el método de la participación no resultando deterioro del valor de estas participaciones (ver Nota 7).

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

9. Capital social, reserva legal y reserva de capitalización

Según la información disponible en CNMV, a 30 de junio de 2021 las participaciones superiores al 10% son las siguientes:

ENAIRE	51,00 %
--------	---------

La Junta General Ordinaria de Accionistas celebrada el día 27 de abril de 2021 en primera convocatoria aprobó, conforme a la propuesta del Consejo de Administración, el resultado de Aena S.M.E., S.A. del ejercicio cerrado a 31 de diciembre de 2020 que asciende a unas pérdidas de 5.290 miles de euros.

La aplicación del resultado del ejercicio 2020 propuesta por el Consejo de Administración, es la siguiente:

1. A resultados negativos de ejercicios anteriores: (5.290) miles de euros.

A 30 de junio de 2021 no existen ampliaciones de capital en curso, ni autorizaciones para operar con acciones propias.

10. Deuda financiera

Los componentes de la deuda financiera a 30 de junio de 2021 y a 31 de diciembre de 2020 son los siguientes:

	30 de junio de 2021	31 de diciembre de 2020
No corriente		
Préstamos con ENAIRE	3.812.517	4.159.882
Préstamos con entidades de crédito de AENA	2.822.758	2.673.731
Préstamos con accionistas LLAH III	60.801	55.815
Préstamos con entidades de crédito Aena Brasil	-	3.620
Pasivos por arrendamiento Aena (Nota 8.a)	12.735	15.323
Pasivos por arrendamiento LLAH III (Nota 8.a)	21.403	20.583
Pasivos por arrendamiento Aena Brasil (Nota 8.a)	143	122
Entidad Pública acreedora por concesión AIRM	49.548	48.756
Otros pasivos financieros	137.142	138.722
	6.917.047	7.116.554
Corriente		
Préstamos con ENAIRE	557.251	557.689
Intereses devengados Préstamos ent. cto. de AENA	2.142	3.370
Préstamos con entidades de crédito Aena	-	50.000
Programa ECP Aena	55.000	55.000
Préstamos con entidades de crédito LLAH III	456.420	435.482
Préstamos con accionistas LLAH III	466	428
Préstamos con entidades de crédito Aena Brasil	11.758	7.241
Pasivos por arrendamiento Aena (Nota 8.a)	5.355	5.257
Pasivos por arrendamiento LLAH III (Nota 8.a)	734	676
Pasivos por arrendamiento Aena Brasil (Nota 8.a)	190	171
Otros pasivos financieros	31.603	23.934
	1.120.919	1.139.248
Total corriente y no corriente	8.037.966	8.255.802

Las principales variaciones de los flujos de financiación corresponden a la amortización de principal del préstamo con ENAIRE por importe de 347.654 miles de euros y a la disposición de un importe de 100 millones de euros con entidades financieras (ver Nota 3 de esta memoria).

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Los valores contables y los valores razonables de los recursos ajenos no corrientes son los siguientes:

	Importe en libros		Valor razonable	
	30 de junio de 2021	31 de diciembre de 2020	30 de junio de 2021	31 de diciembre de 2020
Deuda financiera con el Grupo	3.812.517	4.159.882	3.778.390	4.125.923
Préstamos con entidades de crédito de AENA S.M.E., SA	2.822.758	2.673.731	2.761.867	2.610.335
Préstamos con accionistas LLAH III	60.801	55.815	60.801	55.815
Préstamos con entidades de crédito ANB	-	3.620	-	3.620
Pasivos por arrendamiento financiero	34.281	36.028	34.281	36.028
Entidad Pública acreedora por concesión AIRM	49.548	48.756	49.548	48.756
Otros pasivos financieros	137.142	138.722	137.143	138.722
Total	6.917.047	7.116.554	6.822.030	7.019.199

El valor razonable de los recursos ajenos corrientes es igual a 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 modelizado (135 bps) (2020: flujos de efectivo descontados a los tipos libre de riesgo (curva OIS) más un spread igual al CDS de AENA modelizado (146 bps)).

Deuda financiera con matriz

	30 de junio de 2021	31 de diciembre de 2020
No corriente		
Préstamo de AENA S.M.E., S.A. con ENAIRE	3.814.858	4.162.512
Ajuste saldo préstamo con ENAIRE por criterio coste amortizado	(2.341)	(2.630)
Subtotal deuda a largo plazo de AENA S.M.E., S.A. con ENAIRE	3.812.517	4.159.882
Corriente		
Préstamo con ENAIRE	546.349	546.349
Ajuste saldo préstamo con ENAIRE por criterio coste amortizado	(300)	(316)
Intereses devengados por préstamos con ENAIRE	11.202	11.656
Subtotal deuda a corto plazo de AENA S.M.E., S.A. con ENAIRE	557.251	557.689
Total	4.369.768	4.717.571

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

En la tabla que se muestra a continuación se incluye un análisis de los flujos de efectivo correspondientes a las salidas de caja previstas para los pasivos financieros y otras cuentas a pagar vinculados al Grupo y por los pasivos financieros relacionados con el préstamo con ENAIRE. La diferencia entre el valor en libros y el total de flujos de efectivo responde a la existencia de comisiones bancarias contabilizadas de acuerdo al criterio del coste amortizado. La clasificación de las deudas con las entidades financieras se ha realizado y se ajusta al calendario de vencimientos y a las cláusulas incluidas en los respectivos contratos de financiación con dichas entidades en función de los hechos que pudieran afectar a cada contrato.

A 30 de junio de 2021	Valor en	Salidas de flujos previstas						
	Libros	2021	2022	2023	2024	2025	Siguientes	Total
Préstamo con ENAIRE	4.358.566	198.695	535.836	514.364	512.641	649.777	1.949.894	4.361.207
Intereses devengados pdtes. de pago por préstamos con ENAIRE	11.202	11.202	-	-	-	-	-	11.202
Préstamos con entidades de crédito AENA	2.822.758	-	380.000	680.000	255.000	555.000	955.630	2.825.630
Intereses devengados pdtes. de pago por préstamo con entidades de crédito AENA	2.142	2.142	-	-	-	-	-	2.142
Programa ECP AENA	55.000	55.000	-	-	-	-	-	55.000
Préstamos LLAH III (**)	456.420	3.859	-	-	128.198	20.978	305.344	458.379
Préstamos con entidades de crédito ANB	11.758	-	11.758	-	-	-	-	11.758
Entidades Públicas acreedoras por concesión AIRM	49.548	-	-	-	-	-	49.548	49.548
Pasivos por arrendamientos Aena	18.090	2.665	5.655	5.726	2.164	1.880	-	18.090
Pasivos por arrendamiento LLAH III	22.137	361	760	878	1.010	1.084	18.044	22.137
Pasivos por arrendamiento ANB	333	143	190	-	-	-	-	333
Préstamos con accionistas LLAH III	60.801	-	-	60.801	-	-	-	60.801
Intereses devengados Préstamo accionistas LLAH III	466	466	-	-	-	-	-	466
Otros pasivos financieros	168.745	31.603	35.239	16.607	10.361	42.588	32.347	168.745
Cuentas comerciales a pagar y otras cuentas a pagar (excluyendo anticipos clientes y pasivos por impuesto) (Nota 8.a)	338.445	338.445	-	-	-	-	-	338.445
Intereses Deuda AENA S.M.E., S.A. (*)	-	77.473	71.313	60.074	47.929	37.925	114.636	409.350
Intereses Deuda Bancaria LLAH III	-	17.726	17.726	17.726	15.861	12.420	25.805	107.264
Intereses Préstamo participativo LLAH III	-	4.864	4.864	4.371	-	-	-	14.099
TOTAL	8.376.411	744.644	1.063.341	1.360.547	973.164	1.321.652	3.451.248	8.914.596

(*) Cálculo estimado de los intereses sobre la deuda media anual de cada período calculado con el tipo de interés medio del período enero-junio 2021.

(**) Se han detallado los vencimientos contractuales de los pasivos por los préstamos de Luton clasificados en el balance como pasivos corrientes puesto que actualmente se están negociando los conventants establecidos en los contratos de financiación habiéndose obtenido una dispensa temporal (waiver) de los mismos.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

11. Provisiones y contingencias

a) Provisiones

El movimiento de este epígrafe durante el periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2021 es el siguiente:

	Actuaciones medioambientales	Responsabilidades	Impuestos	Expropiaciones e intereses de demora	Otras provisiones de explotación	Provisiones relacionadas con la infraestructura	Total
Saldo a 1 de enero de 2021	72.280	17.830	8.153	7.658	15.481	3.054	124.456
Dotaciones	4.303	3.103	5	-	14.683	803	22.897
Reversiones/Excesos	(1.796)	(6.738)	(44)	(240)	(844)	-	(9.662)
Aplicaciones	(2.693)	(179)	(2.192)	-	(12.814)	-	(17.878)
Diferencias de cambio	50	-	-	-	416	-	466
A 30 de junio de 2021	72.144	14.016	5.922	7.418	16.922	3.857	120.279

Análisis del total de provisiones:

	30 de junio de 2021	31 de diciembre de 2020
No corriente	71.250	69.796
Corriente	49.029	54.660
Total	120.279	124.456

Provisiones para actuaciones medioambientales

Durante el periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2021 se han dotado 4.303 miles de euros en la provisión para actuaciones medioambientales debidas a la actualización de huellas acústicas de algunos Planes de aislamiento. La contrapartida de dichas dotaciones se encuentra recogida en el "Inmovilizado material".

A 30 de junio de 2021 no se ha producido ninguna modificación en el importe del precio medio ponderado del aislamiento por vivienda siendo coincidente con el indicado en las Cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2020.

Asimismo, se han producido reversiones durante los primeros seis meses de 2021 por importe de 1.796 miles de euros, efectuadas contra el valor del inmovilizado contra el que se dotó en su día la provisión.

Provisiones para responsabilidades

Durante el primer semestre de 2021 las dotaciones efectuadas por el Grupo, por un importe total de 3.103 miles de euros, han correspondido, principalmente, a reclamaciones comerciales por importe de 900 miles de euros y a reclamaciones de origen laboral por importe de 1.993 miles de euros.

Durante el período enero-junio de 2021, las reversiones por importe de 6.738 miles de euros se corresponden, principalmente, con la resolución favorable al Grupo de contenciosos laborales por importe de 673 miles de euros y a reclamaciones comerciales por importe de 5.523 miles de euros. Las reversiones se ha abonado en la cuenta de resultados intermedia consolidada, principalmente en el epígrafe "Exceso de provisiones".

Provisiones para actuaciones relacionadas con la infraestructura

Esta provisión corresponde en su totalidad a la Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia (AIRM) (ver Nota 2.2 de la Memoria consolidada del ejercicio 2020). El contrato de concesión formalizado por la misma comprende durante su vigencia actuaciones de reposición sobre la infraestructura que se realizan respecto a periodos de utilización superior al año y que son exigibles para mantener la infraestructura apta para prestar los servicios

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

adecuadamente.

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

Otras provisiones de explotación

En la temporada de invierno 2020, entre noviembre de 2020 y marzo de 2021, Aena ha aplicado un descuento sobre la tarifa de aterrizaje a todos los movimientos operados, siempre y cuando la compañía aérea alcanzara por lo menos un 20% de recuperación con respecto al mismo mes de la temporada de invierno anterior.

En la temporada de verano de 2021, entre el 1 de abril y el 31 de octubre, Aena ofrece un nuevo esquema de incentivo de recuperación de operaciones cuando se superen determinados umbrales. En los tres primeros meses de la temporada, el umbral de recuperación establecido es del 30% y para los últimos cuatro meses del 45%. Todas las operaciones realizadas a partir de esos porcentajes serán incentivadas en la tasa de aterrizaje en el mismo porcentaje de su recuperación. El incentivo supone que las compañías recibirán un descuento en la tarifa media mensual de aterrizaje para todas aquellas operaciones que superen los niveles fijados, independientemente del número de pasajeros que transporten.

El efecto de los incentivos al tráfico ha supuesto una dotación de 13.839 miles de euros en el primer semestre de 2021 (neta de la reversión de 844 miles de euros de provisiones de años anteriores) frente a 3.961 miles de euros en el mismo período de 2020 (neta de la reversión de 8.308 miles de euros de dotaciones de ejercicios anteriores). Se han producido aplicaciones correspondientes a estos esquemas de incentivos por importe de 12.802 miles de euros contra esta provisión durante el período (30 de junio de 2020: 24.789 miles de euros).

b) Contingencias

En la Nota 23 de las Cuentas Anuales consolidadas del ejercicio 2020 se desglosaban de forma detallada los principales litigios que las diferentes sociedades del grupo tenían abiertos a dicha fecha. No se han producido cambios significativos durante el primer semestre de 2021 sobre la situación de dichos pleitos salvo los detallados a continuación.

Actividades comerciales

Respecto a los principales litigios a 30 de junio de 2021, cabe señalar en primer lugar la demanda interpuesta por CEMUSA, Corporación Europea de Mobiliario Urbano, S.A. (participada al 100% por JCDECAUX EUROPE HOLDING) en la cual se reclama la cantidad de 55 millones de euros con base en la cláusula “rebus sic stantibus”, no estando esta reclamación relacionada con la COVID-19. Esta cláusula es invocada para sustentar la pretensión de anular el contrato, alegando que con motivo de la crisis de 2008 se produjo un cambio fundamental en las circunstancias que motivaron el contrato y que por consiguiente imposibilita su cumplimiento. Presentada la contestación a la demanda, está pendiente la celebración de la audiencia previa sin que hasta el momento haya sido señalada. Según se indica en la Nota 23 de las Cuentas anuales consolidadas, se considera que el riesgo es remoto.

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

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

Desde la fecha de inicio de la controversia judicial hasta la fecha de formulación de estos estados financieros intermedios resumidos consolidados, han sido notificadas 61 demandas y se han dictado los siguientes Autos de medidas cautelares:

48 autos notificados, de los cuales 23 son favorables a AENA, 12 conllevan un reconocimiento parcial y 13 son desfavorables a AENA. Están pendientes de resolución 8.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Desde el 30 de junio y hasta la fecha de formulación de estos estados financieros intermedios resumidos consolidados, se han notificado las siguientes resoluciones judiciales:

1ª.- Sentencia de 1 de julio de 2021 del Juzgado de Primera Instancia nº 5 de Palma de Mallorca. El Juzgado estima parcialmente la demanda y establece que la renta del contrato debe abonarse de la siguiente forma:

01/01/2020 hasta 14/03/2020 según contrato.

15/03/2020 hasta 20/06/2020 no se abona renta.

21/06/2020 hasta 31/12/2020 según la fórmula: RMGA/pasajeros 2019 X flujo pasajeros 2020.

01/01/2021 hasta 05/05/2021 (fecha de finalización del contrato) según la fórmula RMGA 2020/pasajeros 2019 X flujo de pasajeros 2021.

2ª.- Sentencia de 7 de julio de 2021 del Juzgado de Primera Instancia nº 62 de Madrid. El Juzgado estima parcialmente la demanda, declarando que procede adaptar la RMGA del contrato al flujo de pasajeros desde el 15/03/2020 hasta el 31/10/2020, fecha de finalización del contrato. Para el período que se refiere entre el 1 de enero y el 16 de marzo de 2020 mantiene la RMGA fija. Asimismo, desestima el que no se deba pagar renta mínima garantizada cuando esté cerrado el local.

Ambas resoluciones ponen fin a la primera instancia y resuelven por primera vez dos situaciones concretas que afectan a un mismo demandante, de forma que lo resuelto no se puede generalizar a los restantes procedimientos judiciales. Debe tenerse en cuenta que en los dos casos los contratos ya habían finalizado, por lo que se va a discutir en vía de recurso si se puede realizar un reequilibrio contractual por la rebus sic stantibus a un contrato ya terminado. En la mayor parte de los procedimientos planteados la rebus sic stantibus se formula respecto de contratos vivos donde se demanda el reequilibrio en dos años, 2020, 2021 y sucesivos.

Además, los dos procedimientos judiciales en los que se ha dictado sentencia de fondo tienen una cuantía reducida (630.000 euros de RMGA) con escasa materialidad en relación con el importe total de las RMGAs que han sido cuestionadas judicialmente.

Estas sentencias no estiman íntegramente las demandas, al no reconocer las pretensiones de la actora, como era convertir la RMGA en una renta puramente variable. Aun así, los términos en los que se han dictado las sentencias no resultan del todo claras y ello ha dado lugar a que en ambos procedimientos la propia demandante haya solicitado que se dicte Auto de aclaración. Por otra parte, cabe advertir que las sentencias no son firmes pues admiten recurso de apelación ante la Audiencia Provincial y que en próximas fechas Aena formulará el oportuno recurso.

3ª.- Auto de 8 de julio de 2021 que resuelve las Medidas Cautelares dictado por el Juzgado de Primera Instancia nº 42 de Madrid, que estima la solicitud formulada por el demandante, consistente en la suspensión de obligación de pago de la RMGA conforme a contrato y suspensión de ejecución de avales (si alguno ya está ejecutado, devolución). Mantiene en cambio el pago de la renta en la parte que corresponde al presunto acuerdo que se corresponde con una RMGA por pasajero.

El Juzgado entiende que existe apariencia de buen derecho en la solicitud al existir indicios de que se pueda haber llegado a un acuerdo e inexistencia de peligro derivado de la mora procesal por la situación de endeudamiento de la demandante. El demandante es el tercer arrendatario por su importancia cuantitativa. Hemos de destacar que en su solicitud de medidas cautelares y la demanda posterior no alega la existencia de un rebus sic stantibus, sino de un presunto acuerdo transaccional alcanzado el 21 de diciembre del año 2020 y que abarcaría las rentas correspondientes únicamente a los años 2020 y 2021.

4ª.- Auto de 1 de julio de 2021 que resuelve las Medidas Cautelares dictado por el Juzgado de Primera Instancia nº 2 del Prat de Llobregat y que desestima íntegramente la solicitud formulada por el demandante. El Juzgado entiende que no se ha acreditado el peligro en la mora procesal, manifestando que no existe la necesidad de adoptar medidas cautelares como las solicitadas al no haber acreditado que el pago de la misma pueda afectar a la tutela judicial pretendida, puesto que, si se dictara una sentencia estimatoria para la parte actora, no hay causa justificada para entender que AENA no podría devolver dicho importe.

5ª.- Auto de 14 de julio de 2021 dictado por el Juzgado de 1ª Instancia nº 13 de Palma de Mallorca, que desestima íntegramente la solicitud formulada por el demandante. El Juzgado entiende que no se ha acreditado el peligro en la mora procesal, manifestando que no existe la necesidad de adoptar medidas cautelares como las solicitadas al no haber acreditado que el pago de la misma pueda afectar a la tutela judicial pretendida, puesto que, si se dictara una sentencia estimatoria para la parte actora, no hay causa justificada para entender que AENA no podría devolver dicho importe.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

En los dos últimos casos, la empresa ha visto rechazada su solicitud de medidas cautelares con condena en costas.

6º.-Auto de 19 de julio de 2021 dictado por el Juzgado de 1ª Instancia nº 1 de Ibiza, que desestima íntegramente la solicitud formulada por el demandante. El Juzgado considera que no se logra acreditar el peligro de la mora procesal, pues el riesgo futuro del negocio no aparece suficientemente concretado desde el momento en que se prevé un nivel de recuperación económica en consonancia con la progresiva implantación de los avances contra la pandemia.

7º.- A nivel de las Audiencias Provinciales se ha dictado tres autos en relación exclusivamente con las medidas cautelares: el Auto de 8 de julio de 2021 de la Audiencia Provincial de Bilbao que desestima el recurso de apelación interpuesto por Aena frente al Auto que estimaba parcialmente las medidas cautelares solicitadas por el demandante paralizando la ejecución de avales y con suspensión de la RMGA, donde la Audiencia Provincial confirma el contenido del Auto de instancia, que adoptaba la medida cautelar solicitada, constatando a nivel indiciario la existencia de una rebus sic stantibus. Por otra parte, el Auto de 1 de junio de 2021 de la Audiencia Provincial de A Coruña estima el recurso de apelación formulado por la demandante, estimando parcialmente las medidas cautelares solicitadas en la demanda (inicialmente desestimadas) y considera dicha Audiencia Provincial que es adecuado la adopción de una medida cautelar de suspensión únicamente sobre la facturación del 50% RMGA 2020 y de la ejecución del 50% del aval. Finalmente la Audiencia Provincial de las Islas Baleares, mediante auto de fecha 22 de julio de 2021, ha confirmado el Auto del Juzgado de Instancia, desestimando las medidas cautelares solicitadas por las demandantes. La Sala entiende que, extinguido ya el contrato, ninguna urgencia tiene suspender el pago de la factura y el interés de la actora solo pivota en la suspensión de la ejecución del aval, pero éste ha sido ya ejecutado y cobrado por Aena de forma que tales medidas, ahora, han perdido virtualidad y no sirven ya como instrumento para asegurar el derecho a la tutela judicial efectiva.

Finalmente cabe señalar que en fecha reciente se han celebrado dos juicios ante el Juzgado de Primera Instancia nº 4 de Palma de Mallorca el 29 de junio y ante el Juzgado de Primera Instancia nº 4 Santiago de Compostela el pasado 6 de julio, de forma que se dictará sentencia sobre el fondo en un breve plazo.

Activación del procedimiento de Fuerza Mayor Especial en el contrato de concesión del aeropuerto de Luton

Respecto a esta contingencia mencionada en la Nota 23.b de las Cuentas Anuales consolidadas de 2020, tal y como se describe en la Nota 3.a, a la fecha de formulación de los presentes estados financieros, se ha alcanzado un principio de acuerdo con el Municipio de Luton (LBC) para materializar el reequilibrio de la concesión como consecuencia de la activación de la cláusula de Fuerza Mayor Especial contemplada en el contrato de concesión, estando aún pendiente la redacción legal de dicho acuerdo y los procesos formales de aprobación final por ambas partes.

12. Impuesto sobre las ganancias

El ingreso por impuesto de sociedades de los seis primeros meses del ejercicio 2021 ha sido calculado en función de la tasa impositiva que se estima será aplicable a los resultados del ejercicio anual de las sociedades consolidadas. El tipo impositivo implícito resultante antes de aplicar deducciones y activación de deducciones ha sido del 25 % (2020: 25 %), salvo por los resultados correspondientes al grupo LLAH III, cuyo gravamen impositivo es del 19 % (2020: 19 %) y de ANB, cuyo tipo impositivo es del 34 % (2020: 34 %).

Estos tipos se corresponden con los tipos impositivos nominales del Impuesto de Sociedades de los principales países en los que el Grupo Aena lleva a cabo sus operaciones.

En Reino Unido la aprobación de la Ley de Presupuestos de 2021 establece un incremento, con efectos 1 de Abril de 2023, del tipo de gravamen pasando del 19% al 25%, lo que hace necesario el recálculo de los activos y pasivos contabilizados a la fecha.

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. A 30 de junio de 2021, con carácter general las sociedades del Grupo mantienen abierto el período de prescripción comprendido entre 2017 y 2020 para todos los impuestos, con excepción del Impuesto sobre Sociedades que se encuentra abierto para los ejercicios 2016 y siguientes.

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 de la normativa vigente por el tratamiento fiscal otorgado a las operaciones, los eventuales pasivos resultantes, en caso de materializarse, no afectarían de manera significativa a los Estados financieros intermedios resumidos consolidados adjuntos.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Asimismo se encuentran abiertos a inspección los impuestos por los seis meses transcurridos de 2021.

Los impuestos de los últimos 6 años de las sociedades del Reino Unido que componen el grupo LLAH III están también abiertos a inspección por su autoridad fiscal.

Según la legislación brasileña los impuestos no pueden considerarse definitivamente cerrados hasta el transcurso de 5 años, estando abiertos a inspección desde los meses del ejercicio 2019 en los que la sociedad ANB inició su actividad.

Con efectos 1 de enero de 2018, el grupo fiscal del que Aena S.M.E., S.A. es cabecera ha visto modificada su composición, incluyéndose en el mismo la sociedad Aena Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia.

13. Transacciones con partes vinculadas

El Grupo está controlado por la entidad pública empresarial “ENAIRE”.

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 del Grupo consideran que no existen riesgos significativos por este aspecto de los que puedan derivarse pasivos de consideración en el futuro.

A continuación se indican las transacciones realizadas con las empresas del Grupo y asociadas:

(a) Venta de bienes y prestación de servicios

	30 de junio de 2021	30 de junio de 2020
Prestación de servicios:		
- Entidad dominante última “ENAIRE”	977	658
- Empresas asociadas	3.226	2.638
- Empresas vinculadas:	2.103	2.581
- Otras empresas vinculadas	2.103	2.581
Total	6.306	5.877

(b) Compra de bienes y servicios

	30 de junio de 2021	30 de junio de 2020
Servicios recibidos:		
- Entidad dominante última “ENAIRE”	61.149	59.744
- Empresas asociadas	-	305
- Empresas vinculadas:	11.836	14.285
- AEMET	5.813	5.221
- INECO	2.020	2.533
- Otras empresas vinculadas	4.003	6.531
Total	72.985	74.334
Adquisición de bienes (inmovilizado)		
- Empresas grupo	-	17
- Empresas vinculadas:	3.845	2.834
- INECO	621	870
- Otras empresas vinculadas	3.224	1.964
Total	3.845	2.851

El importe del servicio recibido de ENAIRE corresponde, principalmente, a servicios de control de tránsito aéreo de aeródromo (servicios ATM y CNS). A tal efecto, se ha formalizado el oportuno Acuerdo de prestación de servicios entre el gestor aeroportuario y el proveedor de servicios de tránsito aéreo para determinar la correspondiente contraprestación a abonar por dichos servicios. El coste de dichos servicios se contabiliza en el epígrafe “Aprovisionamientos” de la cuenta de resultados consolidada adjunta. Durante el período de seis meses terminado el 30 de junio de 2021 los servicios prestados por la Sociedad dominante última por servicios ATM y CNS ascendieron a 61.149 miles de euros (30 de junio de 2020: 59.684 miles de euros).

El resto de contratos que existen entre Aena S.M.E., S.A. y sus empresas vinculadas para el 2021 y 2020, se relacionan en la Nota 34.b) de las Cuentas Anuales Consolidadas del ejercicio 2020.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

(c) Ingresos por participación en empresas vinculadas

	30 de junio de 2021	30 de junio de 2020
- Empresas vinculadas	667	417
Total	667	417

En el primer semestre de 2021 el Grupo recibió un dividendo de *European Satellite Services Provider SAS* (ESSP SAS) de 667 miles de euros (30 de junio de 2020: 417 miles de euros).

Durante el primer semestre de 2021 los ingresos financieros por dividendos de asociadas han ascendido a 701 miles de euros (30 de junio de 2020: 0 miles de euros).

Durante el primer semestre de 2021 la sociedad dependiente LLAH III no ha repartido a sus accionistas dividendos (primer semestre de 2020: sin reparto de dividendos).

(d) Remuneración del personal clave de la dirección

Ver Nota 14. Otra Información.

(e) Saldos al cierre derivados de la venta y compra de bienes y servicios

	30 de junio de 2021	31 de diciembre de 2020
Cuentas a cobrar a partes vinculadas:		
- Entidad dominante última "ENAIRES"	152	442
- Empresas asociadas	1.846	1.989
- Empresas vinculadas	978	717
- AEMET	1	1
- SENASA	310	258
- Otras empresas vinculadas	667	458
Total cuentas a cobrar de partes vinculadas	2.976	3.148
Cuentas a pagar a partes vinculadas:		
- Entidad dominante última "ENAIRES"	10.424	19.726
- Empresas asociadas	1.941	1.941
- Empresas vinculadas	4.004	6.565
- AEMET	969	1.172
- INECO	625	1.413
- ISDEFE	391	586
- SENASA	115	84
- Otras empresas vinculadas	1.904	3.310
Total cuentas a pagar de partes vinculadas	16.369	28.232

Las cuentas a cobrar con partes vinculadas surgen, principalmente, de las transacciones de prestación de servicios. Las cuentas a cobrar no están garantizadas por naturaleza y no devengan intereses.

Las cuentas a pagar a empresas vinculadas surgen, principalmente, de las transacciones de compra de inmovilizado, y prestación de servicios ATM y CNS mencionados en el epígrafe b). Los saldos anteriores se incluyen en el epígrafe "Acreedores con partes relacionadas".

(f) Préstamos con partes vinculadas

Véase Nota 10. Deuda financiera.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

14. Otra información

Plantilla media

El número medio de empleados durante los primeros seis meses de los ejercicios 2021 y 2020 por categorías y sexos de las sociedades que se integran en el Grupo por integración global ha sido la siguiente:

Categoría Profesional	30 de junio de 2021 ^(*)			30 de junio de 2020 ^(*)		
	Mujeres	Hombres	Total	Mujeres	Hombres	Total
Alta Dirección	5	7	12	5	7	12
Directivos y titulados	876	1.108	1.984	863	1.105	1.968
Coordinadores	347	904	1.251	356	928	1.284
Técnicos	1.413	2.982	4.395	1.518	3.026	4.544
Personal de apoyo	497	560	1.057	561	677	1.238
	3.138	5.561	8.699	3.303	5.743	9.046

(*) En las cifras anteriores se incluyen los empleados temporales, que en el primer semestre 2021 ascendió a 468 (primer semestre 2020: 631).

La integración en los Estados financieros intermedios resumidos consolidados a 30 de junio de 2021 de las cifras de LLAH III aporta a la plantilla media 691 empleados (30 de junio de 2020: 849 empleados) y ANB 280 empleados (30 de junio de 2020: 270 empleados).

En cuanto al Consejo de Administración de la Sociedad dominante, a 30 de junio de 2021, estaba formado por 10 hombres y 5 mujeres (primer semestre 2020: 11 hombres y 4 mujeres).

A 30 de junio de 2021 el Grupo cuenta con una plantilla media de 125 empleados con discapacidad (primer semestre 2020: 123).

Retribución de la Alta Dirección y de los administradores

Las retribuciones percibidas durante el primer semestre de 2021 y 2020 por la Alta Dirección y los administradores del Grupo clasificadas por conceptos, han sido las siguientes (en miles de euros):

Concepto	30 de junio de 2021			30 de junio de 2020		
	Alta Dirección	Consejo de Administración	Total	Alta Dirección	Consejo de Administración	Total
Sueldos	674	-	674	644	-	644
Dietas	4	121	125	5	86	91
Planes de pensiones	-	-	-	7	-	7
Primas de seguros	3	-	3	3	-	3
Total	681	121	802	659	86	745

Las retribuciones del primer semestre de 2021, se corresponden con las percibidas en la matriz Aena S.M.E., S.A. por 10 puestos de Alta Dirección y por el Presidente-Consejero Delegado, mostrándose el importe comparativo correspondiente al primer semestre del ejercicio anterior. La diferencia retributiva que se puede apreciar entre los Sueldos de los periodos analizados obedece, principalmente, al abono, en febrero de 2021, de los atrasos correspondientes al ejercicio 2020, derivados de la subida salarial prevista en el R.D.-ley 2/2020, de 21 de enero.

No existen anticipos, saldos ni créditos concedidos a 30 de junio de 2021, ni a 30 de junio de 2020. Asimismo, no existen obligaciones en materia de pensiones contraídas con antiguos o actuales administradores.

Situaciones de conflictos de interés de los administradores

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.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Participaciones, cargos y actividades de los miembros del Consejo de Administración análogas

A 30 de junio de 2021 y a 31 de diciembre de 2020 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.

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.

Compromisos de compra de activos fijos

Las inversiones comprometidas a 30 de junio de 2021 ascienden a 1.208 millones de euros (31 de diciembre de 2020: 1.300 millones de euros). A continuación se indica el detalle de los ejercicios de pago de los compromisos de compra de activos fijos:

Vencimiento	A 30 de junio de 2021 (millones de euros)
2021	622
2022	400
2023	106
2024	50
2025	21
Siguientes	9
Total	1.209

Cuotas mínimas futuras a cobrar por arrendamiento operativo

El Grupo cede en alquiler varias tiendas y almacenes bajo contratos no cancelables de arrendamiento operativo. Estos contratos tienen una duración de entre cinco y diez años, siendo la mayor parte de los mismos renovables a su vencimiento en condiciones de mercado. Los cobros mínimos totales, para los próximos 5 años, por los arrendamientos operativos no cancelables son los siguientes:

Vencimiento	A 30 de junio de 2021 (millones de euros)
2021	352
2022	756
2023	637
2024	595
2025	565
Siguientes	143
Total	3.048

Avales y Garantías

Los avales bancarios presentados ante diversos Organismos a 30 de junio de 2021 ascienden a 22.222 miles de euros (31 de diciembre de 2020: 29.846 miles de euros). Los administradores consideran que no se derivarán pasivos significativos derivados de la prestación de estas garantías.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Plan de pensiones de prestación definida del subgrupo Luton

El Plan de contribuciones para la compensación del déficit es revisado cada tres años con cada valoración formal actuarial. La última valoración actuarial, referida al 31 de marzo de 2017, arrojaba un déficit del plan de 49.600 miles de GBP. En consecuencia, se estableció un Plan de contribuciones periódicas por parte de la empresa para la eliminación de dicho déficit hacia el 31 de marzo de 2023. Se han efectuado todas las contribuciones establecidas en dicho Plan hasta el 31 de diciembre de 2019. Debido a la crisis originada por la pandemia de la COVID-19 se acordó con el Trustee el diferimiento de la contribución debida en marzo de 2020 (11,8 millones de GBP) y el inicio de un proceso para acordar un nuevo calendario de pagos. Conforme a los Acuerdos ya adoptados, el nuevo calendario de pagos de dicho Plan de contribuciones hasta 2023 se indica en la Nota 3.

La próxima valoración trianual del Plan de Pensiones estará referida al 31 de marzo de 2020 y se está realizando a la fecha de presentación de estos Estados Financieros intermedios resumidos consolidados.

A 30 de junio de 2021 se han estimado los pasivos actualizando los resultados de la valoración actuarial de 2017 teniendo en cuenta los requerimientos de la NIC 19.

Las principales hipótesis actuariales han sido las siguientes:

	30 de junio de 2021	31 de diciembre de 2020
Tipo de interés técnico	1,80%	1,25%
Inflación	2,90%	2,60%
Tasa de crecimiento de la pensión	2,80%	2,50%
Método de devengo	Projected Unit Credit	Projected Unit Credit
Edad de jubilación	65 años	65 años

De acuerdo con los requerimientos de la NIC 19, la tasa de descuento utilizada del 1,80% está basada en el tipo de interés de mercado de bonos corporativos de alta calidad y años de vencimiento consistentes con el vencimiento esperado de las obligaciones postempleo.

Longevidad a la edad de 65 años para pensionistas actuales (años):

- Hombres: 21,1 (2020: 21,2)
- Mujeres: 23,6 (2020: 23,5)

Longevidad a la edad de 65 años para futuros pensionistas, con edad actual de 45 años (años):

- Hombres: 22,2 (2020: 22,1)
- Mujeres: 24,8 (2020: 24,8)

Los pasivos del Plan están calculados como el valor actual de los pagos por prestaciones que se espera se efectúen a sus miembros durante, aproximadamente, los próximos 60 a 70 años. La duración media de las obligaciones es de 22 años.

15. Hechos posteriores a la fecha del balance

Desde la fecha de cierre del periodo de seis meses finalizado el 30 de junio de 2021 hasta la fecha de formulación de los presentes Estados intermedios resumidos consolidados, no se han producido hechos significativos que puedan afectar a los presentes Estados intermedios resumidos consolidados distintos de los detallados a continuación.

- Con posterioridad al 30 de junio de 2021 Aena ha procedido, en cumplimiento del calendario de desembolso, a la disposición de un préstamo por importe de 100 millones de euros.
- Por otro lado, Aena ha obtenido ampliaciones de todas las dispensas temporales de cumplimiento (waivers) de las ratios financieras (covenants) hasta 31 de diciembre de 2022 de todas la Entidades Bancarias. Adicionalmente, se ha ampliado el vencimiento de un préstamo de 250 millones de euros, por dos años adicionales, pasando su vencimiento desde Julio 2022 a Julio 2024.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

- En relación a las dispensas temporales obtenidas por Luton de los prestamistas, dando cumplimiento al acuerdo alcanzado el 30 de junio de 2021 con las entidades financiadoras en cuya contrapartida los prestamistas han exigido el compromiso de los accionistas de aportar 20 millones de GBP de liquidez, cabe indicar que dicha disposición ha sido desembolsada por ambos accionistas en los primeros días de julio.
- Desde el 30 de junio y hasta la fecha de formulación de los presentes Estados intermedios resumidos consolidados, se han notificado las siguientes resoluciones judiciales:

1ª.- Sentencia de 1 de julio de 2021 del Juzgado de Primera Instancia nº 5 de Palma de Mallorca. El Juzgado estima parcialmente la demanda y establece que la renta del contrato debe abonarse de la siguiente forma:

01/01/2020 hasta 14/03/2020 según contrato.

15/03/2020 hasta 20/06/2020 no se abona renta.

21/06/2020 hasta 31/12/2020 según la fórmula: $RMGA/pasajeros\ 2019 \times flujo\ pasajeros\ 2020$.

01/01/2021 hasta 05/05/2021 (fecha de finalización del contrato) según la fórmula $RMGA\ 2020/pasajeros\ 2019 \times flujo\ de\ pasajeros\ 2021$.

2ª.- Sentencia de 7 de julio de 2021 del Juzgado de Primera Instancia nº 62 de Madrid. El Juzgado estima parcialmente la demanda, declarando que procede adaptar la RMGA del contrato al flujo de pasajeros desde el 15/03/2020 hasta el 31/10/2020, fecha de finalización del contrato. Para el período que se refiere entre el 1 de enero y el 16 de marzo de 2020 mantiene la RMGA fija. Asimismo, desestima el que no se deba pagar renta mínima garantizada cuando esté cerrado el local.

Ambas resoluciones ponen fin a la primera instancia y resuelven por primera vez dos situaciones concretas que afectan a un mismo demandante, de forma que lo resuelto no se puede generalizar a los restantes procedimientos judiciales. Debe tenerse en cuenta que en los dos casos los contratos ya habían finalizado, por lo que se va a discutir en vía de recurso si se puede realizar un reequilibrio contractual por la rebus sic stantibus a un contrato ya terminado. En la mayor parte de los procedimientos planteados la rebus sic stantibus se formula respecto de contratos vivos donde se demanda el reequilibrio en dos años, 2020, 2021 y sucesivos.

Además, los dos procedimientos judiciales en los que se ha dictado sentencia de fondo tienen una cuantía reducida (630 miles de euros de RMGA) con escasa materialidad en relación con el importe total de las RMGAs que han sido cuestionadas judicialmente.

Estas sentencias no estiman íntegramente las demandas, al no reconocer las pretensiones de la actora, como era convertir la RMGA en una renta puramente variable. Aun así, los términos en los que se han dictado las sentencias no resultan del todo claras y ello ha dado lugar a que en ambos procedimientos la propia demandante haya solicitado que se dicte Auto de aclaración. Por otra parte, cabe advertir que las sentencias no son firmes pues admiten recurso de apelación ante la Audiencia Provincial y que en próximas fechas Aena formulará el oportuno recurso.

3ª.- Auto de 8 de julio de 2021 que resuelve las Medidas Cautelares dictado por el Juzgado de Primera Instancia nº 42 de Madrid, que estima la solicitud formulada por el demandante, consistente en la suspensión de obligación de pago de la RMGA conforme a contrato y suspensión de ejecución de avales (si alguno ya está ejecutado, devolución). Mantiene en cambio el pago de la renta en la parte que corresponde al presunto acuerdo que se corresponde con una RMGA por pasajero.

El Juzgado entiende que existe apariencia de buen derecho en la solicitud al existir indicios de que se pueda haber llegado a un acuerdo e inexistencia de peligro derivado de la mora procesal por la situación de endeudamiento de la demandante. El demandante es el tercer arrendatario por su importancia cuantitativa. Hemos de destacar que en su solicitud de medidas cautelares y la demanda posterior no alega la existencia de un rebus sic stantibus, sino de un presunto acuerdo transaccional alcanzado el 21 de diciembre del año 2020 y que abarcaría las rentas correspondientes únicamente a los años 2020 y 2021.

4ª.- Auto de 1 de julio de 2021 que resuelve las Medidas Cautelares dictado por el Juzgado de Primera Instancia nº 2 del Prat de Llobregat y que desestima íntegramente la solicitud formulada por el demandante. El Juzgado entiende que no se ha acreditado el peligro en la mora procesal, manifestando que no existe la necesidad de adoptar medidas cautelares como las solicitadas al no haber acreditado que el pago de la misma pueda afectar a la tutela judicial pretendida, puesto que, si se dictara una sentencia estimatoria para la parte actora, no hay causa justificada para entender que AENA no podría devolver dicho importe.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes – Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

5º.- Auto de 14 de julio de 2021 dictado por el Juzgado de 1ª Instancia nº 13 de Palma de Mallorca, que desestima íntegramente la solicitud formulada por el demandante. El Juzgado entiende que no se ha acreditado el peligro en la mora procesal, manifestando que no existe la necesidad de adoptar medidas cautelares como las solicitadas al no haber acreditado que el pago de la misma pueda afectar a la tutela judicial pretendida, puesto que, si se dictara una sentencia estimatoria para la parte actora, no hay causa justificada para entender que AENA no podría devolver dicho importe.

En los dos últimos casos, la empresa ha visto rechazada su solicitud de medidas cautelares con condena en costas.

6º.- Auto de 19 de julio de 2021 dictado por el Juzgado de 1ª Instancia nº 1 de Ibiza, que desestima íntegramente la solicitud formulada por el demandante. El Juzgado considera que no se logra acreditar el peligro de la mora procesal, pues el riesgo futuro del negocio no aparece suficientemente concretado desde el momento en que se prevé un nivel de recuperación económica en consonancia con la progresiva implantación de los avances contra la pandemia.

7º.- A nivel de las Audiencias Provinciales se han dictado tres autos en relación exclusivamente con las medidas cautelares: el Auto de 8 de julio de 2021 de la Audiencia Provincial de Bilbao que desestima el recurso de apelación interpuesto por Aena frente al Auto que estimaba parcialmente las medidas cautelares solicitadas por el demandante paralizando la ejecución de avales y con suspensión de la RMGA, donde la Audiencia Provincial confirma el contenido del Auto de instancia, que adoptaba la medida cautelar solicitada, constatando a nivel indiciario la existencia de una rebus sic stantibus. Por otra parte, el Auto de 1 de junio de 2021 de la Audiencia Provincial de A Coruña estima el recurso de apelación formulado por el demandante, estimando parcialmente las medidas cautelares solicitadas en la demanda (inicialmente desestimadas) y considera dicha Audiencia Provincial que es adecuada la adopción de una medida cautelar de suspensión únicamente sobre la facturación del 50% RMGA 2020 y de la ejecución del 50% del aval. Finalmente la Audiencia Provincial de las Islas Baleares, mediante auto de fecha 22 de julio de 2021, ha confirmado el Auto del Juzgado de Instancia, desestimando las medidas cautelares solicitadas por las demandantes. La Sala entiende que, extinguido ya el contrato, ninguna urgencia tiene suspender el pago de la factura y el interés de la actora solo pivota en la suspensión de la ejecución del aval, pero éste ha sido ya ejecutado y cobrado por Aena de forma que tales medidas, ahora, han perdido virtualidad y no sirven ya como instrumento para asegurar el derecho a la tutela judicial efectiva.



Informe de gestión intermedio consolidado

correspondiente al período de seis meses finalizado el 30 de junio de 2021

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

1. Resumen ejecutivo

Los efectos de la situación provocada por la propagación del virus SRAS-CoV-2 (en adelante COVID-19) hace más de un año, siguen siendo muy severos en el sector aéreo. La industria y las compañías del Grupo Aena continúan sufriendo la reducción de las operaciones y del tráfico de pasajeros.

El avance de la vacunación tanto en España como en otros países emisores y la evolución de la situación epidemiológica, ha supuesto una mejora en el comportamiento de la demanda y en la oferta de las compañías aéreas que comenzó a experimentarse en el mes de mayo. Sin embargo, los niveles de tráfico, principalmente de pasajeros, se mantuvieron bajos por la persistencia de las medidas tomadas en diferentes países para hacer frente a la propagación de las nuevas variantes de la COVID-19.

En este contexto, la actividad de las compañías del Grupo Aena y la evolución de sus negocios siguen estando muy condicionadas.

A nivel operativo, el **volumen de pasajeros** del Grupo Aena se ha reducido en el período hasta 32,9 millones, una caída del 34,8% respecto al primer semestre de 2020⁽¹⁾.

El número de pasajeros en la red de aeropuertos en España⁽²⁾ se ha situado en 27,1 millones, lo que supone una disminución interanual del 37,7% y del 78,8% respecto al mismo período de 2019.

El Aeropuerto London Luton ha registrado 0,9 millones de pasajeros, lo que representa una caída interanual del 71,9% y del 90,0% respecto al mismo período de 2019.

El tráfico de los seis aeropuertos de Aeropuertos do Nordeste do Brasil (ANB) ha alcanzado 4,9 millones de pasajeros, un 28,3% superior al volumen del primer semestre de 2020 y un 29,0% inferior al registrado el mismo período de 2019.

El progreso de la vacunación tanto en España como en otros países emisores

ha supuesto una mejora en el comportamiento de la demanda y en la oferta de las compañías aéreas que comenzó a experimentarse en el mes de mayo. Sin embargo, la aparición de nuevas variantes del virus está condicionando la flexibilización de las restricciones impuestas en dichos países y no permiten precisar en qué momento y con qué intensidad se producirá la recuperación del tráfico.

Los **ingresos consolidados** se han reducido hasta 829,8 millones de euros, registrando una caída interanual del 23,5% y de 255,4 millones de euros.

En la red de aeropuertos en España los ingresos de la actividad aeronáutica han registrado 366,6 millones de euros (-34,2% interanual) y los ingresos comerciales 396,9 millones de euros (-13,6% interanual).

Respecto a la actividad comercial, cabe indicar que todas las líneas de negocio siguen afectadas por la reducción del tráfico en los aeropuertos de la red.

Como consecuencia de la crisis sanitaria ocasionada por la COVID-19 y las medidas adoptadas por los poderes públicos para hacerla frente, Aena formuló en enero de 2021 una propuesta a los operadores comerciales de las actividades de duty-free, tiendas, restauración, máquinas vending, servicios financieros y publicidad en relación con las rentas mínimas anuales garantizadas (RMGA).

La última información disponible indica que 94 operadores comerciales han aceptado la propuesta realizada por Aena, lo que supone el 67,1% del total de contratos afectados y el 13,0% de las RMGA contractuales afectadas.

Los principales arrendatarios que han rechazado el acuerdo han optado por judicializar el proceso, solicitando a los Juzgados la adopción de medidas cautelares para que Aena se abstenga de facturar las rentas mínimas pactadas en los contratos y, al mismo tiempo, se suspenda el derecho a la ejecución de

las garantías disponibles ante un posible impago de las mismas.

Si bien hasta el momento las resoluciones judiciales han impedido la ejecución de la mayor parte de las citadas garantías, en esta fase del proceso y en la mayoría de los casos, los órganos judiciales correspondientes no están considerando el fondo de la cuestión sino únicamente la concesión o no de medidas cautelares.

En aplicación de la NIIF 16 “Arrendamientos” en el primer semestre de 2021 se han registrado ingresos comerciales por RMGA correspondientes al primer semestre de 2021 por un importe de 255,6 millones de euros, dado que existe un derecho contractual a percibir esas rentas por parte de Aena. Este importe se añade a los 620,3 millones de euros registrados a 31 de diciembre de 2020. Sobre este importe total de crédito pendiente se han hecho estimaciones de riesgo de crédito (NIIF 9) y, como resultado de las mismas, se han dotado en el semestre provisiones por importe de 23,8 millones en la Cuenta de resultados. Las estimaciones y juicios contables aplicados en relación a la NIIF 16 y NIIF 9 se detallan en la Nota 3.a) de los Estados financieros intermedios resumidos consolidados al 30 de junio de 2021.

Los **gastos operativos** (aprovisionamientos, gastos de personal y otros gastos de explotación) se han situado en 754,0 millones de euros, registrando una reducción interanual del 1,4% y de 11,1 millones de euros.

Como consecuencia de los controles sanitarios y operativos implementados por Aena, la Compañía ha incurrido en gastos en el semestre por importe de 42,6 millones de euros, registrados en el epígrafe “Otros resultados” de la Cuenta de resultados.

En cumplimiento de la normativa contable (NIC 36), el Grupo ha llevado a cabo valoraciones de sus activos a 30 de junio de 2021 para determinar si se produce algún deterioro como

⁽¹⁾ En el cálculo se incluye el número de pasajeros de los aeropuertos en Brasil del primer semestre de 2020 a efectos comparativos. La Sociedad concesionaria asumió las operaciones a lo largo del primer trimestre de 2020.

⁽²⁾ En los datos referidos a la red de aeropuertos en España se incluyen los del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia.

consecuencia de las circunstancias generadas por la COVID-19 y su impacto en la actividad. Las correcciones valorativas que se han puesto de manifiesto están registradas en la partida “**Deterioro del valor de los activos intangibles, inmovilizado material e inversiones inmobiliarias**” de la Cuenta de resultados por un importe neto de 89,1 millones de euros, que no tiene efecto en caja. Las conclusiones del análisis han sido las siguientes:

- La actividad aeroportuaria (aeronáutica y comercial) en la red de aeropuertos en España no sufre deterioro.
- En las inversiones inmobiliarias se ha puesto de manifiesto un resultado positivo de 99 miles de euros.
- Se ha registrado un deterioro en el Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia (AIRM) por importe de 140 miles de euros y se mantiene el valor neto cero.
- No se produce deterioro para el aeropuerto de Luton. El contrato de la concesión contempla su reequilibrio y se ha alcanzado un acuerdo con la autoridad concedente que está pendiente de firma y que se ha considerado en el análisis de la valoración.
- En cuanto a la corrección valorativa del activo en Brasil (ANB) se ha registrado un deterioro por importe de 89,0 millones de euros que se añade a los 64,6 millones de euros registrados en las Cuentas anuales consolidadas de 2020. Este deterioro adicional viene derivado del aumento del importe de las inversiones que se van a ejecutar próximamente de cerca del 25% y del incremento de la tasa de descuento por un mayor coste estimado de la deuda. Una parte sustancial del incremento de las inversiones tiene su origen en el aumento del coste de los materiales de construcción y de la inflación.

El **EBITDA** del período ha sido negativo en 58,2 millones de euros. Incluye 255,6 millones de euros correspondientes a los ingresos por las RMGA del primer semestre de 2021, así como el impacto negativo de los deterioros netos reconocidos al 30 de

junio en aplicación de la NIC 36, según se ha indicado anteriormente.

Excluyendo el efecto del importe neto de los deterioros, el EBITDA del período ascendería a 30,9 millones de euros.

El **resultado antes de impuestos** refleja una pérdida de 488,3 millones de euros (259,0 millones de euros en el primer semestre de 2020). Este resultado está afectado por el impacto negativo de los deterioros netos reconocidos al 30 de junio en aplicación de la NIC 36.

Excluyendo este impacto, la pérdida antes de impuestos se situaría en 399,3 millones de euros.

El período se ha cerrado con un **resultado neto** negativo de 346,4 millones de euros (170,7 millones de euros en el mismo período de 2020) afectado por el impacto negativo de los deterioros netos reconocidos al 30 de junio en aplicación de la NIC 36.

Por lo que se refiere al **efectivo neto generado por actividades de explotación**, en este período ha sido negativo por un importe de 220,3 millones de euros. En el primer semestre de 2020 las actividades de explotación generaron 301,1 millones de euros.

En cuanto a la **posición financiera**, la ratio de deuda financiera neta contable de Aena S.M.E., S.A. a EBITDA ha aumentado hasta 14,0x (8,1x al 31 de diciembre de 2020).

Aena tiene firmados con BEI, ICO, Unicaja y FMS préstamos por un importe total pendiente a 30 de junio de 2021 de 5.452 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.

Estos covenants se revisan cada año en junio y diciembre, teniendo en cuenta los datos de EBITDA y gastos financieros de los últimos 12 meses y la deuda financiera neta a cierre del período. Con fecha 1 de diciembre de 2020, Aena obtuvo dispensas

temporales de cumplimiento hasta, al menos, junio de 2022, de las ratios financieras de apalancamiento y gasto financiero de toda la deuda existente a 31 de diciembre de 2020.

En julio de 2021 ha obtenido ampliaciones de todas las dispensas temporales de cumplimiento de las ratios financieras hasta 31 de diciembre de 2022 de todas las entidades bancarias.

Las agencias de rating Fitch y Moody's han confirmado la calificación crediticia de la Compañía:

- Fitch, la calificación “A” a largo plazo con perspectiva negativa y “F1” de corto plazo, con fecha 24 de marzo.
- En su actualización de 25 de marzo, Moody's mantiene la calificación a largo plazo “A3” con perspectiva negativa.

Como consecuencia de la situación excepcional provocada por la COVID-19 y su impacto en el EBITDA, a partir de junio de 2020 Luton excedió las ratios financieras a cuyo cumplimiento está obligada por los contratos de financiación. No obstante, obtuvo de las entidades financieras dispensas temporales respecto al cumplimiento de las ratios a 31 de diciembre de 2020. El 30 de junio de 2021 ha alcanzado un acuerdo con las entidades financiadoras extendiendo las dispensas de las ratios al 30 de junio de 2021 y 31 de diciembre 2021, y pactando una ratio modificada a 30 de junio de 2022 en la que se toma el EBITDA de los últimos 6 meses dividido por 0,44. Como contrapartida, los prestamistas han exigido el compromiso de los accionistas de aportar 20 millones de GBP de liquidez que ha sido desembolsado a primeros de julio.

En relación con el **programa de inversiones**, el importe pagado en el período ha ascendido a 344,5 millones de euros (299,6 millones de euros en el primer semestre de 2020).

La inversión pagada correspondiente a la red de aeropuertos en España ha sido de 337,0 millones de euros, 2,1 millones de euros del Aeropuerto Luton London y 5,4 millones de euros del Aeropuerto do Nordeste do Brasil.

El importe de inversión que se estima ejecutar en 2021 en la red en España, asciende a 805,9 millones de euros, de los que en el semestre se han ejecutado 290,9 millones de euros.

Los efectos derivados de la COVID-19 también se han visto reflejados en la evolución de la **cotización de la acción** de Aena. Durante el período, ha fluctuado entre un mínimo de 126,90 euros y un máximo de 150,30 euros, cerrando el período en 138,30 euros, lo que implica una caída del precio de la acción del 2,7% desde el 31 de diciembre de 2020. En el mismo período el IBEX35 ha acumulado una ganancia del 9,3%.

En relación al **Documento de Regulación Aeroportuaria para el período 2017-2021 (DORA I)**, con fecha 1 de marzo de 2021 entraron en vigor las tarifas aeroportuarias correspondientes al año 2021. Estas tarifas están basadas en la congelación del ingreso máximo anual ajustado por pasajero (IMAAJ) de 2021 respecto al IMAAJ de 2020, quedando establecido en 10,27 euros por pasajero, lo que supone una variación tarifaria de un 0%.

Respecto al **Documento de Regulación Aeroportuaria para los ejercicios 2022-2026 (DORA II)**, el Consejo de Administración de Aena aprobó el 9 de marzo de 2021 la propuesta de la Compañía y su remisión a la Dirección General de Aviación Civil (DGAC) de conformidad con lo previsto en el artículo 24 de la ley reguladora de la red de aeropuertos de interés general (Ley 18/2014, de 15 de octubre).

Con fecha 16 de junio, la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) emitió su informe no vinculante de supervisión y control en el ámbito de sus competencias. Esta Comisión concluye su recomendación de actualizar las tarifas en el período 2022-2026 en un -0,44% anual frente a la propuesta de Aena (+0,52% en el período 2022-2025 y +3,29% en 2026).

Finalmente, es relevante señalar que el 27 de abril la Junta de Accionistas de Aena aprobó el **Plan de Acción Climática 2021-2030**. El Plan fue sometido por primera vez a votación consultiva tras haberse incluido de forma permanente como un punto independiente en el orden del día de las

juntas anuales. Así, Aena se ha convertido en la primera empresa española, y una de las primeras del mundo, en rendir cuentas a sus accionistas cada año sobre su desempeño en materia de acción climática.

El Plan se compone de tres programas estratégicos:

- la neutralidad de carbono, que sienta las bases para alcanzar las 0 emisiones netas (Net Zero Carbon) en 2040,
- la aviación sostenible, que enfoca el rol de Aena como tractor de otros agentes del sector de la aviación para acelerar su descarbonización, y
- la comunidad y la cadena de valor sostenible para mejorar la sostenibilidad del entorno, a través de la colaboración con los proveedores, arrendatarios, agentes de transporte y la comunidad.

2. Datos de actividad

2.1. Tráfico de la red de aeropuertos en España

Los niveles de tráfico del periodo continúan siendo reducidos debido a las restricciones que han afectado a la movilidad durante el semestre, en España y en el resto del mundo.

La finalización del estado de alarma en España, el avance de la vacunación tanto en España como en otros países emisores y la evolución de la situación epidemiológica a medida que avanza la vacunación, han supuesto un mejor comportamiento de la demanda y de la oferta de las compañías aéreas que comenzó a experimentarse en el mes de mayo.

En el mes de junio, el porcentaje de recuperación de pasajeros ha sido del 34%, el más alto de los últimos 15 meses.

Con respecto al primer semestre de 2019, los niveles de pasajeros representan un porcentaje de recuperación del 21,2%, siendo el tráfico doméstico el que ha registrado una recuperación superior a la del tráfico internacional (36,6% y 14,0% respectivamente).

Los movimientos de aeronaves acumulan una recuperación del 46,2% de la operativa prepandemia y en el mes de junio se han recuperado en un 59,0%.

Por su parte, el volumen de carga ha crecido en el mes de junio primera vez desde febrero de 2020, un 1,4% interanual, y la recuperación acumulada en el semestre ha alcanzado el 89,8% respecto a 2019.



2.2. Tráfico de pasajeros de la red de aeropuertos en España

La evolución del tráfico en el semestre se detalla a continuación por aeropuertos y grupos de aeropuertos:

Aeropuertos y Grupos de aeropuertos	Pasajeros			Aeronaves			Mercancías		
	Millones	Variación ⁽¹⁾ Interanual	Cuota s/Total	Miles	Variación ⁽¹⁾ Interanual	Cuota s/Total	Toneladas	Variación ⁽¹⁾ Interanual	Cuota s/Total
Adolfo Suárez Madrid-Barajas	6,5	-42,5%	24,1%	75,1	-20,0%	14,4%	229.676	18,6%	51,2%
Josep Tarradellas Barcelona-El Prat	3,8	-53,9%	14,1%	43,9	-33,8%	8,4%	61.665	11,1%	13,7%
Palma de Mallorca	3,3	35,7%	12,1%	39,9	56,4%	7,7%	2.975	-13,6%	0,7%
Total Grupo Canarias	5,8	-40,3%	21,3%	92,7	-7,8%	17,8%	13.236	2,6%	2,9%
Total Grupo I	6,1	-35,7%	22,5%	102,4	1,9%	19,7%	13.941	0,5%	3,1%
Total Grupo II ⁽²⁾	1,3	-34,9%	4,7%	58,7	36,5%	11,3%	91.202	69,6%	20,3%
Total Grupo III	0,3	1,0%	1,2%	107,0	81,2%	20,6%	36.075	24,4%	8,0%
TOTAL	27,1	-37,7%	100,0%	519,7	6,3%	100,0%	448.771	23,9%	100,0%

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

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

⁽²⁾ Incluye los datos del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia (AIRM): 26.452 pasajeros y 722 movimientos de aeronaves.

En cuanto a la **distribución geográfica**, cabe destacar el mejor comportamiento observado en el tráfico nacional (55,1% de cuota) frente al internacional (44,9% de cuota). La recuperación del mercado doméstico respecto al mismo período de 2019 ha sido del 36,6%, frente al 14,0% del mercado internacional.

La distribución por áreas ha sido la siguiente:

Región	Pasajeros (millones) 1S 2021	% Variación Interanual
Europa ⁽¹⁾	10,3	-56,0%
España	14,9	-4,8%
Latinoamérica	0,9	-51,4%
Norteamérica ⁽²⁾	0,3	-68,9%
África	0,4	-45,6%
Oriente medio	0,2	-63,6%
Asia y Otros	0,0	-88,6%
TOTAL	27,1	-37,7%

⁽¹⁾ Excluye España.

⁽²⁾ Incluye EE.UU., Canadá y México.

Cabe recordar que la declaración del estado de alarma en España a mediados de marzo de 2020, supuso el confinamiento domiciliario de todo el país y la prohibición de cualquier desplazamiento no esencial. Posteriormente, se prolongaron algunas restricciones a la movilidad. El último estado de alarma se levantó el pasado 9 de mayo de 2021.

Por su parte, los mercados internacionales siguen afectados por las limitaciones a la movilidad derivadas de las restricciones de viaje y las cuarentenas que los gobiernos de los distintos países han adoptado.

Los datos del tráfico **por países** se muestran a continuación:

País	Pasajeros (millones)		Variación Interanual		Cuota	
	1S 2021	1S 2020	%	Pasajeros	1S 2021	1S 2020
España	14,9	15,7	-4,8%	-0,8	55,1%	36,0%
Alemania	2,9	4,0	-27,3%	-1,1	10,7%	9,2%
Francia	1,5	2,2	-31,5%	-0,7	5,5%	5,0%
Italia	0,9	2,2	-57,5%	-1,3	3,5%	5,1%
Holanda	0,8	1,4	-44,1%	-0,6	2,8%	3,2%
Suiza	0,7	0,9	-22,7%	-0,2	2,6%	2,1%
Bélgica	0,6	1,0	-38,7%	-0,4	2,2%	2,3%
Reino Unido	0,6	5,7	-89,9%	-5,1	2,1%	13,1%
Marruecos	0,3	0,5	-31,4%	-0,1	1,2%	1,1%
Portugal	0,3	1,0	-70,8%	-0,7	1,1%	2,3%
Total Top 10	23,5	34,5	-31,9%	-11,0	86,8%	79,4%
Resto de países	3,6	9,0	-60,3%	-5,4	13,2%	20,6%
Total Pasajeros	27,1	43,5	-37,7%	-16,4	100,0%	100,0%

Con respecto al primer semestre de 2019, el mercado británico ha registrado un porcentaje de recuperación muy reducido en el período (2,8%). En el mes de junio, el porcentaje de recuperación ha sido del 5%. Otros mercados también relevantes para la red de aeropuertos de Aena como Alemania, Italia y Francia han registrado en el semestre porcentajes de recuperación de pasajeros del 21,2%, 12,6% y 22,7% respectivamente.

En cuanto a la distribución del tráfico de pasajeros **por compañía aérea**, a continuación se muestra el descenso generalizado en la actividad del semestre.

Compañía aérea	Pasajeros (millones)		Variación Interanual		Cuota	
	1S 2021	1S 2020	%	Pasajeros	1S 2021	1S 2020
Vueling	4,7	6,5	-27,6%	-1,8	17,4%	15,0%
Ryanair	3,4	7,2	-53,0%	-3,8	12,5%	16,6%
Iberia	3,0	3,9	-22,7%	-0,9	11,0%	8,9%
Grupo Binter	2,4	1,8	36,8%	0,6	8,9%	4,1%
Air Europa	2,4	3,6	-35,3%	-1,3	8,7%	8,4%
Air Nostrum	2,0	1,7	12,7%	0,2	7,3%	4,0%
Iberia Express	1,8	2,1	-15,6%	-0,3	6,6%	4,9%
Eurowings	0,7	0,7	4,1%	0,0	2,6%	1,5%
Lufthansa	0,7	0,7	-0,4%	0,0	2,5%	1,6%
Easyjet	0,6	2,4	-76,5%	-1,8	2,1%	5,5%
Total Top 10	21,6	30,6	-29,6%	-9,1	79,6%	70,4%
Resto de compañías aéreas	5,5	9,1	-39,5%	-3,6	20,4%	21,0%
Total Pasajeros	27,1	43,5	-37,7%	-16,4	100,0%	100,0%
Total Pasajeros Bajo Coste	12,7	23,5	-46,1%	-10,8	46,8%	54,0%

El volumen de pasajeros del Grupo IAG (Iberia, Iberia Express, Vueling, British Airways, British Airways City Flyer LTD, Aer Lingus y Anisec) ha registrado una recuperación del 26,1% respecto al mismo período de 2019. Ryanair y EasyJet han recuperado un menor porcentaje, 14,4% y 6,8% respectivamente, debido a las restricciones a la movilidad adoptadas por el Reino Unido.

Incentivo comercial aeronáutico COVID-19

Con el fin de contribuir a la reactivación del tráfico aéreo en España, Aena ofrece incentivos que estimulan la programación de operaciones por parte de las aerolíneas, con independencia del número de pasajeros transportados.

En la temporada de invierno 2020, entre noviembre de 2020 y marzo de 2021, Aena aplicó un descuento sobre la tarifa de aterrizaje a todos los movimientos operados, siempre y cuando la compañía aérea alcanzara por lo menos un 20% de recuperación con respecto al mismo mes de la temporada de invierno anterior.

En la temporada de verano de 2021, entre el 1 de abril y el 31 de octubre, Aena ofrece un nuevo esquema de incentivo de recuperación de operaciones cuando se superen determinados umbrales. En los tres primeros meses de la temporada, el umbral de recuperación establecido es del 30% y para los últimos cuatro meses del 45%. Todas las operaciones realizadas a partir de esos porcentajes serán incentivadas en la tasa de aterrizaje en el mismo porcentaje de su recuperación. El incentivo supone que las compañías recibirán un descuento en la tarifa media mensual de aterrizaje para todas aquellas operaciones que superen los niveles fijados, independientemente del número de pasajeros que transporten.

2.3. Tráfico de pasajeros en las participaciones internacionales

La participación de Aena fuera de España se extiende a 21 aeropuertos: 12 en México, 2 en Colombia, 1 en Reino Unido y 6 en Brasil. A través de GAP en los aeropuertos de Montego Bay y de Kingston en Jamaica. La evolución del tráfico en dichos aeropuertos ha sido la siguiente:

Millones de pasajeros	1S 2021	1S 2020	Variación Interanual ⁽¹⁾	% Participación	
				Directa	Indirecta
Aeropuerto London Luton (Reino Unido)	0,9	3,0	-71,9%	51,0%	
Aeropuertos do Nordeste do Brasil S.A. ⁽²⁾	4,9	3,8	28,3%	100,0%	
Grupo Aeroportuario del Pacífico (México)	18,4	13,4	37,8%		5,8%
Aeropuerto Internacional Alfonso Bonilla Aragón (Cali, Colombia) - AEROCALI	1,9	1,3	52,2%	50,0%	
Aeropuerto Internacional Rafael Núñez (Cartagena de Indias, Colombia) - SACSA	1,7	1,3	28,3%	37,9%	
TOTAL	27,8	22,9	21,5%		

⁽¹⁾ Porcentajes de variación calculados en pasajeros.

⁽²⁾ A efectos comparativos se incluye el número de pasajeros total de los aeropuertos en Brasil en el 1S 2020. La Sociedad concesionaria asumió las operaciones a lo largo del primer trimestre de 2020.

Aeropuerto London Luton

El Aeropuerto London Luton ha registrado 850.969 pasajeros en el semestre, lo que representa una caída interanual del 71,9% y la recuperación de un 10% del tráfico del mismo periodo de 2019.

En términos de movimientos de aeronaves y de volumen de carga se han registrado 15.992 operaciones (-47% interanual) y 12.140 toneladas de mercancías (-28,8% interanual).

Desde el 8 de marzo, el Gobierno de Reino Unido está aplicando un plan de desescalada por etapas. En relación a la movilidad internacional, ha establecido un sistema de semáforos que asigna a los diferentes países la categoría verde, ámbar o roja y, en función de la misma, estipula las condiciones de cuarentena o test que deben cumplir los pasajeros a su regreso. A 30 de junio el número de países clasificados en la categoría verde era muy reducido.

El aeropuerto ha seguido trabajando para obtener la ampliación de la capacidad del mismo (actualmente 18 millones) a 19 millones de pasajeros, habiendo completado la fase de consulta pública exigida por la autoridad de planificación del Municipio de Luton (Local Planning Authority).

Asimismo, se ha llevado a cabo un proceso también de consulta pública, previo a la presentación de una solicitud para modificar el espacio aéreo circundante. Esta petición se realiza de manera conjunta con NATS Swanwick (proveedor de servicios de navegación aérea) y está dirigida a mejorar la seguridad y a reducir las demoras en la llegada de las aeronaves. El objetivo es formalizarla ante la Civil Authority Aviation (CAA) durante el verano de 2021.

Aeropuertos do Nordeste do Brasil (ANB)

Los seis aeropuertos de ANB han registrado 4,9 millones de pasajeros en el primer semestre de 2021, lo que representa una subida interanual del 28,3% y una recuperación del 71,0% del tráfico del mismo periodo de 2019.

En términos de movimientos de aeronaves y de volumen de carga se han registrado 54.451 operaciones (+34,3% interanual) y 31.749 toneladas de carga (+79,4% interanual). El Aeropuerto Internacional de Recife continúa reafirmandose como un importante centro logístico para combatir la pandemia y sirve como puerta de enlace y punto de distribución para el material sanitario.

Millones de pasajeros	1S 2021	1S 2020 ⁽¹⁾
Recife	3,2	2,4
Maceió	0,8	0,6
João Pessoa	0,4	0,4
Aracajú	0,3	0,3
Juazeiro do Norte	0,2	0,0
Campina Grande	0,0	0,1
TOTAL	4,9	3,8

⁽¹⁾ Datos del semestre completo, no ajustados a la fecha de inicio de las operaciones en cada aeropuerto.

En Brasil la pandemia experimentó un empeoramiento a partir del mes de febrero y la segunda ola se prolongó al segundo trimestre. Los datos de nuevos casos continuaban siendo elevados al comienzo del mes de julio, si bien la campaña de vacunación ha experimentado un impulso en el segundo trimestre.

La situación de Emergencia en Salud Pública de Importancia Nacional declarada en febrero 2020 por el Ministerio de Salud, permanece en vigor de forma indefinida. Los estados y municipios en los que ANB desarrolla su actividad han aplicado diversas medidas de control de la epidemia, incluyendo cierres parciales o totales de diversos sectores económicos. No obstante, ni dichas medidas ni las cautelas de la población ante la pandemia han tenido un efecto tan acusado sobre la movilidad y el tráfico aéreo como el sufrido en el segundo trimestre de 2020.

Grupo Aeroportuario del Pacífico (GAP)

El Grupo Aeroportuario del Pacífico ha registrado 18,4 millones de pasajeros en el periodo, lo que representa un crecimiento interanual del 37,8% y una recuperación del 76,6% de los pasajeros del mismo semestre de 2019. Estas cifras reflejan el crecimiento interanual del 53,5% y del 18,0% que ha registrado el tráfico nacional y el internacional respectivamente.

En los aeropuertos del Grupo en México el volumen de pasajeros del período supone una recuperación del 79,7% respecto al del mismo semestre de 2019. En el mes de junio la recuperación ha alcanzado el 97,8% respecto al mismo mes de 2019 y en seis de los doce aeropuertos que integran el Grupo se ha situado por encima del tráfico de 2019.

Con respecto al **Aeropuerto Internacional Alfonso Bonilla Aragón** (en Cali, Colombia) gestionado por la Sociedad Aerocali, ha registrado en el período un crecimiento del volumen de pasajeros del 52,2% interanual. El crecimiento del tráfico nacional ha sido del 63,9% y el del tráfico internacional del 5,1%.

En comparación con el mismo semestre de 2019, el volumen de pasajeros supone una recuperación del 72,7%.

El **Aeropuerto Internacional Rafael Núñez** (en Cartagena de Indias, Colombia) gestionado por la Sociedad Aeroportuaria de la Costa S.A., ha cerrado el semestre con un crecimiento interanual del volumen de pasajeros del 28,3%. El tráfico nacional ha aumentado un 41,2% y el internacional ha caído un 24,8%.

En comparación con el mismo período de 2019, el volumen de pasajeros representa una recuperación del 60,5%.

En ambos aeropuertos colombianos, la recuperación del tráfico internacional está siendo lenta debido a las restricciones de movilidad impuestas en los países norteamericanos y europeos.

Respecto a las prórrogas de las concesiones de los aeropuertos de Cali y Cartagena, que finalizaron el 1 de abril y el 25 de marzo de 2021 respectivamente, se han ampliado con el objeto de compensar a las sociedades concesionarias por las afecciones sufridas por la pandemia COVID-19, cumpliendo con el marco compensatorio establecido por la autoridad colombiana. Dichas prórrogas se extenderán aproximadamente hasta julio de 2022, fecha en la que se espera que se alcance el valor acordado de la compensación.

Las negociaciones para el desarrollo de dos iniciativas privadas (APP) continúan. El objetivo es suscribir los contratos de concesión de los dos aeropuertos una vez que finalicen las prórrogas de las concesiones actuales y las posibles compensaciones por la pandemia.

3. Áreas de negocio

3.1 Segmento Aeropuertos

3.1.1 Aeronáutico

Documento de Regulación Aeroportuaria 2017-2021 (DORA I)

Base de Activos Regulada

La base de activos regulados media al cierre de 2020 asciende a 9.951,5 millones de euros.

Tarifas aeroportuarias 2021

Con fecha 1 de marzo de 2021 han entrado en vigor las tarifas aeroportuarias de 2021, basadas en la congelación del ingreso máximo anual por pasajero ajustado (IMAAJ) de 2021 respecto al IMAAJ de 2020, quedando establecido el ingreso máximo anual por pasajero (IMAP) en 10,27 euros por pasajero, lo que supone una variación tarifaria de un 0%.

Documento de Regulación Aeroportuaria 2022-2026 (DORA II)

El Consejo de Administración de Aena aprobó el 9 de marzo de 2021 la propuesta de un nuevo Documento de Regulación Aeroportuaria para los ejercicios 2022-2026 (DORA II) y su remisión a la Dirección General de Aviación Civil (DGAC) de conformidad con lo previsto en el artículo 24 de la ley reguladora de la red de aeropuertos de interés general (Ley 18/2014, de 15 de octubre).

Esta propuesta de DORA II prevé un volumen de inversiones de 2.250 millones de euros para dar respuesta a los estándares de capacidad de las infraestructuras y seguridad, calidad de servicio y otros requisitos de mantenimiento.

Para la determinación de la inversión y las tarifas aplicables, se estima para todo el quinquenio, que se alcancen los 1.218 millones de pasajeros.

El escenario de tráfico utilizado para llegar a este volumen de pasajeros está basado en los elaborados por entidades internacionales como ACI, IATA o EUROCONTROL, siendo el siguiente:

	2022	2023	2024	2025	2026
Nº pasajeros (millones)	184,6	229,5	255,0	269,8	279,1

El coste medio ponderado de capital antes de impuestos (WACC) que se propone es de 7,68%.

Para la fijación de las tarifas aeroportuarias, y de conformidad con la metodología establecida en el Anexo VIII, así como en la disposición transitoria sexta de la Ley 18/2014, se prevé la siguiente evolución del IMAP:

€/PAX	2022	2023	2024	2025	2026
IMAP	9,94	9,99	10,05	10,10	10,43

El IMAP para el ejercicio 2021 es de 9,89 euros por pasajero que ha dado

lugar a un ingreso máximo anual por pasajero ajustado (IMAAJ) de 10,27 euros por pasajero, tal y como recoge la Resolución de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) de supervisión de las tarifas aeroportuarias aplicables por Aena en el ejercicio 2021.

La propuesta de DORA II ha sido previamente sometida a consulta con las asociaciones representativas de usuarios y está sujeta al proceso de revisión y aprobación establecido en la mencionada Ley, por lo que no podrá ser considerada en ningún caso como un documento final hasta su aprobación, que debe realizarse antes del 30 de septiembre de 2021.

Por otra parte, Aena ha presentado ante la DGAC la solicitud de modificación del vigente DORA (2017-2021) en virtud de lo dispuesto en el artículo 27 de la Ley 18/2014 como consecuencia de los efectos y el impacto económico ocasionados a la Sociedad por la COVID-19 en los ejercicios 2020 y 2021. Para la resolución de esta solicitud, la citada Ley establece un periodo máximo de seis meses.

La propuesta de Aena está sujeta al proceso de revisión y aprobación establecido por la Ley 18/2014. Tal y como establece la regulación vigente, la DGAC enviará su propuesta final para su aprobación antes del 30 de septiembre por el Consejo de Ministros, previo informe de la CNMC y AESA (Agencia Estatal de Seguridad Aérea). En este sentido, el 16 de junio, la CNMC emitió su informe no vinculante de supervisión y control en el ámbito de sus competencias en el que incluye su recomendación de actualizar las tarifas en el período 2022-2026 en un -0,44% anual frente a la propuesta de Aena (+0,52% en el período 2022-2025 y +3,29% en 2026).

Actividad aeronáutica

Principales magnitudes

El drástico descenso de las operaciones y del tráfico de pasajeros debido a las restricciones a la movilidad impuestas en España y en el resto del mundo como consecuencia de la propagación de la COVID-19, se refleja en la disminución de los ingresos ordinarios de la actividad aeronáutica.

Los incentivos comerciales han supuesto un menor ingreso de 13,4 millones de euros. Este importe incluye el devengo de los descuentos destinados a estimular la programación de operaciones por parte de las aerolíneas y la regularización de provisiones de años anteriores (0,5 millones de euros). En el mismo período de 2020, el efecto de los incentivos supuso un ingreso de 4,5 millones de euros (incluyendo la regularización de 1,8 millones de euros de provisiones de años anteriores).

La bonificación por pasajero en conexión ha supuesto un importe de 9,2 millones de euros, frente a 15,2 millones de euros en el primer semestre de 2020.

Como consecuencia de los controles sanitarios y operativos implementados por Aena, la Compañía ha incurrido en gastos en el semestre por importe de 42,6 millones de euros.

La siguiente tabla resumen las cifras más significativas de la actividad aeronáutica y sus variaciones interanuales:

Miles de euros	1S 2021	1S 2020	Variación	% Variación
Ingresos ordinarios	343.434	536.147	-192.713	-35,9%
Prestaciones Patrimoniales	326.089	516.812	-190.723	-36,9%
Pasajeros	113.474	217.339	-103.865	-47,8%
Aterrizajes	98.320	144.675	-46.355	-32,0%
Seguridad	37.736	68.474	-30.738	-44,9%
Pasarelas Telescópicas	21.005	21.453	-448	-2,1%
Handling	15.644	20.046	-4.402	-22,0%
Carburante	4.326	6.443	-2.117	-32,9%
Estacionamientos	33.942	35.992	-2.050	-5,7%
Servicio de comida a bordo	1.642	2.390	-748	-31,3%
Resto de Servicios Aeroportuarios ⁽¹⁾	17.345	19.335	-1.990	-10,3%
Otros ingresos de explotación	23.149	21.153	1.996	9,4%
Total Ingresos	366.583	557.300	-190.717	-34,2%
Total gastos (incluye amortización)	-950.597	-940.076	10.521	1,1%
EBITDA	-282.932	-80.343	202.589	252,2%

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

Servicios aeronáuticos

En cuanto al desarrollo de los servicios aeronáuticos en los aeropuertos de la red, cabe señalar que con la finalización del estado de alarma en España y el avance de los procesos de vacunación,

tanto en España como en el extranjero, se aprecia una mejoría en el comportamiento de la demanda y en la oferta de las compañías aéreas. Por ello, con la finalidad de ir adaptando las infraestructuras a la demanda y permitir una mayor capacidad, Aena está

ampliando sus instalaciones operativas, persiguiendo en todo momento ofrecer a los pasajeros un servicio de calidad y un entorno seguro que cumpla con todas las recomendaciones sanitarias.

Así, desde el 1 de julio, el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas tiene operativas todas las terminales tras la reapertura de la T2 y T3. El Aeropuerto de Málaga-Costa del Sol ha recuperado su T2 y Palma de Mallorca sus módulos B, C y D. El 15 de junio, el Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat reabrió la terminal T2. Con la puesta en servicio de estas instalaciones, Aena ha restablecido ya la actividad en todas las terminales de sus aeropuertos.

En relación al compromiso de Aena para hacer de sus aeropuertos espacios seguros por sus **medidas y procedimientos sanitarios**, cabe señalar que:

- Dieciséis aeropuertos de la red han recibido la Acreditación de Salud Aeroportuaria (AHA por sus siglas en inglés) en el mes de mayo: los ocho aeropuertos canarios, Alicante-Elche Miguel Hernández, Málaga-Costa del Sol, Ibiza, Menorca, Sevilla, Valencia, Bilbao y Girona-Costa Brava. Estos aeropuertos se unen al programa al que ya estaban adheridos los aeropuertos Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Josep Tarradellas Barcelona-El Prat y Palma de Mallorca.

El programa AHA evalúa el cumplimiento de las medidas recomendadas por las organizaciones sanitarias y aeronáuticas internacionales.

Las mismas medidas y procedimientos sanitarios se están aplicando en todos los aeropuertos de la red y se trabaja en la acreditación del resto de los aeropuertos de la red en España.

- La acreditación AHA de los aeropuertos de la red forma parte del proyecto “Estándar de aeropuerto seguro de Aena” cuyo principal objetivo es asegurar la eficiencia y efectividad de las medidas implantadas en el Plan de Recuperación Operativa. A través de las opiniones y comentarios de nuestros pasajeros, la valoración de organismos internacionales como Skytrax y las auditorías realizadas por expertos, Aena está creando el modelo de aeropuerto seguro. Para ello, se evalúa el cumplimiento de las distintas medidas sanitarias y se

proponen planes de mejora al objeto de que los pasajeros se sientan seguros en los aeropuertos de la red.

- Asimismo, Aena ha trabajado para obtener la acreditación del programa “Covid-19 Safety Ratings” de Skytrax. Los Aeropuertos Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Josep Tarradellas Barcelona-El Prat y Palma de Mallorca, Málaga-Costa del Sol, Alicante-Elche Miguel Hernández y Tenerife Norte han logrado la máxima puntuación de 5 estrellas otorgada por la consultora. Skytrax es la organización de acreditación líder en la industria que califica los estándares de seguridad e higiene.
- Aena está desarrollando el proyecto “Pasajero Nacional” para mejorar la experiencia del pasajero doméstico. El proyecto consiste en el estudio de los distintos tipos de segmentos y perfiles para mejorar el conocimiento de sus preferencias y desplegar planes específicos de mejora.
- En el Plan Estratégico de Limpieza (PEL) también se consideran las necesidades sanitarias requeridas en la situación actual.

En el mes de junio se ha licitado el nuevo expediente del servicio de limpieza y gestión de carros portaequipajes para los aeropuertos de Bilbao, Santander-Seve Ballesteros, Oviedo y Zaragoza. Tiene un plazo de 2 años más una posible prórroga anual y un importe anual de licitación de 2,7 millones de euros, que representa un incremento respecto a los expedientes adjudicados en 2018 del 55,3%.

El nuevo expediente, al igual que el adjudicado en el primer trimestre para los aeropuertos de Valencia, Ibiza, Menorca, Girona Costa Brava y Reus, dota de flexibilidad y variabilidad al servicio en función de diferentes escenarios de tráfico para graduar las actividades de limpieza adicionales que sean necesarias mientras persista la situación generada por la COVID- 19 y cumplir el objetivo de ofrecer a los pasajeros unos aeropuertos seguros.

En los **servicios a las compañías aéreas**, Aena promueve proyectos de innovación que contribuyan a la mejora de los procesos, dando respuesta a las nuevas necesidades.

En este sentido, se han iniciado los trámites para poner en marcha un nuevo proceso de selección de **servicios de asistencia en tierra** que estarán enfocados principalmente en: i) ofrecer a las compañías aéreas unos servicios competitivos y adaptados a sus necesidades y a la evolución de las circunstancias actuales, ii) fomentar la sostenibilidad y actuar como tractor de una recuperación verde del sector aéreo, iii) establecer un sistema eficaz de verificación y seguimiento del servicio, y iv) garantizar la veracidad del dato mediante su digitalización.

El proceso comenzará con la realización de consultas al sector en el mes de julio, con la finalidad de definir los términos de la licitación en el último trimestre de 2021.

En el **área de mantenimiento**, y en relación a las actuaciones de **digitalización**, es relevante señalar ya se ha comenzado a desplegar la nueva versión de la herramienta MAXIMO® que permite el uso de la aplicación específica AMMA. El objetivo para 2021 es poner en servicio tanto la aplicación como la herramienta en los 24 aeropuertos de los Grupos I, II y Canarias.

De las actuaciones realizadas en el ámbito de las **operaciones aeroportuarias** cabe reseñar que en el marco de la estrategia “Aeropuerto Aena 4.0”, se ha llevado a cabo un proyecto piloto con drones en el Aeropuerto de Vigo, con la finalidad de comprobar las nuevas funcionalidades que aportan estas aeronaves no tripuladas RPAS (Remotely Piloted Aircraft) en distintos entornos del aeropuerto. El objetivo es utilizar drones dentro de una instalación aeroportuaria en un espacio aéreo controlado, compatibilizando el vuelo con la actividad diaria del aeropuerto.

En la **seguridad física**, durante el segundo trimestre de 2021 se ha avanzado en los diseños de las áreas de control de fronteras, coordinando con la Secretaría de Estado de Seguridad y Policía Nacional el futuro despliegue del nuevo sistema de entradas y salidas

(UE Entry Exit System) que entrará en vigor en mayo de 2022.

En cuanto al **equipamiento de seguridad**, Aena continúa desplegando los equipos EDS (equipos automáticos de detección de explosivos) Norma 3, para dar cumplimiento a los requerimientos normativos. Durante el segundo trimestre de 2021 se ha finalizado la implementación en los aeropuertos de Palma de Mallorca y Menorca.

Por lo que se refiere a la **prestación de servicios de tránsito en aeródromo**, el proveedor Saerco ha iniciado la prestación del servicio de control en los Aeropuertos de Vigo, Madrid-Cuatro Vientos, A Coruña y Jerez, conforme a los nuevos contratos suscritos.

En el marco del compromiso de Aena con la **sostenibilidad**, cabe destacar las siguientes actuaciones:

- El Aeropuerto de Alicante-Elche Miguel Hernández ha puesto en marcha un **nuevo sistema inteligente de ahorro energético** en el Sistema Automatizado de Tratamiento de Equipajes (SATE).

La instalación de un nuevo software, con tecnología más avanzada y mayores prestaciones, permitirá un ahorro cercano a un millón de Kwh al año, equivalente al consumo energético medio de 293 hogares. La actualización de la tecnología informática y de programación que utiliza el SATE permite minimizar los arranques del sistema y optimizar el tiempo de recorrido de los equipajes en su interior.

- Aena ha licitado el suministro de energía eléctrica para sus centros por un importe de 71,9 millones de euros, por un periodo de un año (2022), con posibilidad de una prórroga anual.

En la nueva licitación se mantendrá el origen 100% de la energía eléctrica procedente de fuentes renovables, para todos los suministros de alta y baja tensión, lo que supondrá un consumo verde equivalente a 238.000 viviendas domésticas y 158.000 toneladas de CO₂ evitadas a la atmósfera.

De esta manera, Aena implementa una de las medidas previstas en su Plan de Acción Climática 2021-2030.

3.1.2 Actividad comercial

Como consecuencia de la crisis sanitaria ocasionada por la COVID-19 y las medidas adoptadas por los poderes públicos para hacerla frente, Aena inició en 2020 negociaciones con los arrendatarios de la actividad comercial con el objetivo de ajustar los contratos de forma equilibrada a la situación de las partes, ambas muy afectadas por la pandemia.

Estas negociaciones, en las que la Sociedad formuló distintas propuestas comerciales de acuerdo con la evolución de la actividad y siempre bajo el marco legal existente en cada momento, se vieron afectadas por el continuo deterioro de las expectativas acerca de la recuperación del tráfico aéreo.

Tras la entrada en vigor el 24 de diciembre de 2020 del Real Decreto-ley 35/2020 de medidas urgentes de apoyo al sector turístico, la hostelería y el comercio y en materia tributaria, el proceso de negociación culminó en la propuesta realizada el 18 de enero de

2021 a los operadores comerciales de las actividades de duty free, tiendas, restauración, máquinas vending, servicios financieros y publicidad, en relación con la renta mínima anual garantizada (RMGA).

La propuesta comunicada recoge una reducción del 100% en la RMGA del período comprendido entre el 15 de marzo y el 20 de junio de 2020 y un descuento del 50% desde el 21 de junio de 2020 hasta el 8 de septiembre de 2021. Salvo en publicidad que se aplica una RMGA por pasajero.

Adicionalmente, en el caso de superficies cerradas por decisión operativa de Aena, la propuesta recoge un descuento de hasta el 100%. A partir del 9 de septiembre de 2021 (incluido) y hasta la finalización del contrato, se reanudan las condiciones previstas en la redacción original del mismo.

La última información disponible indica que 94 operadores comerciales han aceptado la propuesta realizada por

Aena, lo que supone el 67,1% del total de contratos afectados y el 13,0% de las RMGA contractuales afectadas.

Los principales arrendatarios que han rechazado el acuerdo han optado por judicializar el proceso, solicitando a los Juzgados la adopción de medidas cautelares para que Aena se abstenga de facturar las rentas mínimas pactadas en los contratos y, al mismo tiempo, se suspenda el derecho a la ejecución de las garantías disponibles ante un posible impago de las mismas.

Si bien hasta el momento las resoluciones judiciales han impedido la ejecución de la mayor parte de las citadas garantías, en esta fase del proceso y en la mayoría de los casos, los órganos judiciales correspondientes no están considerando el fondo de la cuestión sino únicamente la concesión o no de medidas cautelares.

La siguiente tabla resumen las cifras más significativas y sus variaciones interanuales:

Miles de euros	1S 2021	1S 2020	Variación	% Variación
Ingresos ordinarios	392.578	453.160	-60.582	-13,4%
Otros ingresos de explotación	4.309	6.278	-1.969	-31,4%
Total Ingresos	396.887	459.438	-62.551	-13,6%
Total gastos (incluye amortización)	-160.246	-161.069	-823	-0,5%
EBITDA	285.050	349.560	-64.510	-18,5%

Para analizar la evolución de los ingresos comerciales del período hay que tener en cuenta los siguientes aspectos relevantes:

- Aena aplica la NIIF 16 (“Arrendamientos”) y reconoce la totalidad de los ingresos asociados con las rentas mínimas anuales garantizadas (RMGA) que en el primer semestre de 2021 ascienden a 255,6 millones de euros, dado que existe un derecho contractual a percibir esas rentas. Las estimaciones y juicios contables aplicados en relación a la NIIF 16 y NIIF 9, se detallan en la Nota 3.a) de los Estados financieros intermedios resumidos consolidados al 30 de junio de 2021.
- Las RMGA se vienen contabilizando en función de los importes reflejados en los contratos para cada año (709,2 millones de euros en 2021) distribuidas mensualmente en función del tráfico de pasajeros.
- No obstante, para aquellos contratos en los que se han firmado acuerdos de extensión, renovación, modificación, etc., y en aplicación de la NIIF 16, se sigue el criterio de registrar las RMGA y los posibles ajustes por acuerdos de reducción de las mismas de forma lineal a lo largo de la vida del contrato y dentro de cada año por importes iguales en cada mes, desde el momento de la firma de esos acuerdos.
- Entre los contratos en los que se ha producido esta circunstancia está el contrato de la actividad de duty free, debido a la firma de un acuerdo para su extensión que entró en vigor en octubre de 2020. El impacto de esta linealización supone que en el primer semestre de 2021 se han registrado 75,4 millones de euros de RMGA que no se hubieran registrado siguiendo el criterio de distribución anterior.
- Como consecuencia de la crisis sanitaria ocasionada por la COVID-19 y las medidas adoptadas por los poderes públicos para hacerla frente, Aena formuló en enero de 2021 una propuesta a los operadores comerciales de las actividades de duty-free, tiendas, restauración, máquinas vending, servicios financieros y publicidad en relación con las RMGA.
- Las RMGA acumuladas desde el 1 de enero de 2020 hasta el 30 de junio de 2021 ascienden a 875 millones de euros (620 millones de euros en 2020 y 255 millones de euros en el primer semestre de 2021). A efectos ilustrativos, de haberse aceptado la propuesta de Aena por todos los operadores comerciales, el importe de las RMGA pasaría a ser de 285 millones de euros. A nivel de ingresos, la diferencia entre ambas cantidades (590 millones de euros) se ajustaría como un menor ingreso de manera lineal desde la fecha de los acuerdos y durante la duración de cada uno de los contratos afectados.

Millones de euros	2020	1S 2021	TOTAL
RMGA total (A)	760	299	
Potencial reducción de RMGA	-440	-150	-590
RMGA total si se acepta la propuesta (B)	320	149	
Renta Variable del período (C)	140	44	
RMGA pendiente de cobro (A-C)	620	255	875
RMGA Acuerdo tras potencial reducción pendiente de cobro (B-C)	180	105	285
Garantías (bancarias, monetarias y fianzas legales)	292		
Contratos conformes	95	34	
Contratos no conformes	665	265	
RMGA total (A)	760	299	
Contratos conformes	19	14	
Contratos no conformes	121	30	
RMGA variable del período (C)	140	33	

Incluye duty-free, tiendas, restauración, explotaciones comerciales y publicidad.

En el futuro y en aplicación de la NIIF16, se podrían producir ajustes derivados de potenciales acuerdos comerciales o de la aplicación de sentencias judiciales, que conllevarían el registro de las RMGA (y los posibles ajustes por reducción de las mismas) de forma lineal a lo largo de la vida del contrato.

En el primer semestre de 2021 se han imputado menores ingresos por linealización del impacto de las siguientes modificaciones acordadas:

- Por exención de rentas fijas durante el período del primer estado de alarma a los operadores de la actividad de alquiler de vehículos: 3,9 millones de euros.
- Por novación de contratos con los operadores de alquiler de vehículos con cambio del cálculo de la renta fija mensual a un sistema de renta variable, vinculado al número de pasajeros, para el periodo comprendido entre el 21 de junio de 2020 y el 31 de diciembre de 2021 (ambos incluidos): 7,8 millones de euros.
- Por exenciones de rentas fijas mensuales durante el período del primer estado de alarma correspondientes a arrendamientos dentro del terminal: 1,6 millones de euros.

El detalle de los ingresos ordinarios de las diversas líneas de negocio comercial se muestra a continuación:

Miles de euros	Ingresos		Variación		RMGA	
	1S 2021	1S 2020	Miles de €	%	1S 2021	1S 2020
Tiendas libres de impuestos	191.167	166.615	24.552	14,7%		
Tiendas	22.784	44.809	-22.025	-49,2%		
Restauración	69.780	99.553	-29.773	-29,9%		
Alquiler de vehículos	27.106	33.489	-6.383	-19,1%		
Aparcamientos	20.789	28.912	-8.123	-28,1%		
Servicios VIP	5.647	14.663	-9.016	-61,5%		
Publicidad	6.288	9.667	-3.379	-35,0%		
Arrendamientos	13.490	13.506	-16	-0,1%		
Resto ingresos comerciales ⁽¹⁾	35.527	41.946	-6.419	-15,3%		
Ingresos ordinarios comerciales	392.578	453.160	-60.582	-13,4%	255.551	246.418

⁽¹⁾ Incluye actividades comerciales diversas que se realizan en los aeropuertos, como son los servicios bancarios, las máquinas de plastificado de equipajes, otras máquinas expendedoras y los servicios regulados (farmacias, estancos, loterías).

Otros aspectos relacionados con la actividad de las distintas líneas de actividad comercial en el período, son los siguientes:

Tiendas Libres de Impuestos

En el segundo trimestre se ha observado una recuperación progresiva de la actividad, una vez que se han ido levantando las restricciones de cada Comunidad Autónoma y que finalizó el estado de alarma en España, lo que ha permitido la apertura de tiendas y la ampliación de horarios en las que ya estaban abiertas.

En el mes de junio se encontraban operativas el 47% de las tiendas libres de impuestos, frente al 35% que estaban abiertas a finales de marzo de 2021. En el Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat actualmente están funcionando dos tiendas y en el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas se encuentran operativas seis.

Se observa una continua mejora en las ventas y en el último mes, en los aeropuertos de Palma de Mallorca, Tenerife Norte y Adolfo Suárez Madrid Barajas.

Tiendas

Para mantener la oferta comercial se han adjudicado algunos expedientes.

Los locales se destinarán a distintas actividades en los aeropuertos de Fuerteventura y Málaga-Costa del Sol (delicatesen con barra de degustación), en el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas (souvenirs y regalos), en los aeropuertos Josep Tarradellas Barcelona-El Prat y Sevilla (regalos) y en los aeropuertos de Jerez y Girona-Costa Brava (multitiendas).

Actualmente se encuentran abiertos 163 locales de tiendas.

Restauración

Los procesos de licitación de locales e instalación de máquinas vending para mantener la oferta en los aeropuertos a corto plazo han continuado:

- Un local de restauración en los aeropuertos de Adolfo Suárez Madrid-Barajas (T4), Ibiza, Badajoz y Burgos.
- 170 Máquinas vending de alimentos y bebidas en el aeropuerto de Josep Tarradellas Barcelona-El Prat y 40 en el aeropuerto de Alicante-Elche Miguel Hernández.

Actualmente se encuentran abiertos 165 locales de restauración.

Alquiler de vehículos

Se ha adjudicado una licencia de alquiler de vehículos sin conductor en los aeropuertos Adolfo Suárez Madrid-Barajas y Josep Tarradellas Barcelona-El Prat (a la empresa RECORD-GO ALQUILER VACACIONAL S.A.U.) y en los aeropuertos de Alicante-Elche, Málaga-Costa del Sol, Palma de Mallorca y Valencia (a favor de la empresa OTHMAN KTIRI RENT A CAR S.L.).

En el mes de junio se ha licitado una licencia en el aeropuerto de La Palma.

Aparcamientos

Los espacios de aparcamiento se van adaptando a la evolución de los pasajeros y a su ocupación.

Actualmente, se encuentran operativos los aparcamientos de 29 de los 32 aeropuertos que cuentan con esta actividad.

El servicio de gestión de estas instalaciones se encuentra bajo un acuerdo de suspensión parcial temporal suscrito por sus dos gestores (EMPAK y SABA), sin fecha prevista para la completa reanudación del servicio. El acuerdo recoge la prórroga de los

contratos de gestión que vencían en mayo de 2020.

Asimismo, es relevante señalar que Aena ha licitado la gestión de los aparcamientos de 34 aeropuertos, que cuentan con cerca de 120.000 plazas, por un importe de 82 millones de euros y una duración de tres años con posibilidad de dos prórrogas anuales.

El objetivo es ofrecer al cliente un servicio de aparcamiento con las máximas condiciones de calidad y seguridad. Por ello, se han incorporado innovaciones tecnológicas que contribuyan a mejorar la experiencia del cliente, creando aparcamientos inteligentes *contactless* y *ticketless*. Adicionalmente, se ha incluido la gestión de nuevos servicios como la recarga eléctrica, de limpieza, de repostaje y de pequeñas reparaciones de los vehículos durante su estancia.

En este expediente se ha variabilizado el presupuesto en base a la demanda existente en cada momento, de forma que se puedan dimensionar adecuadamente las necesidades de plazas y servicios a prestar.

Servicios VIP

El primer semestre ha concluido con 8 salas operativas en la red. La caída del tráfico de pasajeros se ha visto acompañada de una bajada interanual de la penetración superior al 30%.

Desde el 2 de marzo el servicio *fast track* del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas se puede adquirir a través de los canales web y App de Aena.

Publicidad

De los cuatro operadores de la actividad, JFT COMUNICACIÓN y PROMEDIOS aceptaron la propuesta comercial ofrecida por Aena. Los acuerdos, incluyen una prórroga de los contratos por dos años.

Resto ingresos comerciales

Este epígrafe incluye actividades comerciales diversas que se realizan en los aeropuertos, como son los servicios bancarios, las máquinas de plastificado de equipajes, otras máquinas expendedoras y los servicios regulados (farmacias, estancos, loterías...). Asimismo, en este periodo se ha incorporado la comercialización en los aeropuertos de los Equipos de Protección Individual (EPIs), cuya venta se facilita en máquinas vending y tiendas de conveniencia.

En el primer semestre se han adjudicado a Eurodivisas dos oficinas de devolución de IVA en el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas y una en el Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat. Está previsto que inicien la actividad en el mes de octubre.

3.2 Segmento de servicios inmobiliarios

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

Por lo que respecta a las Airport Cities Adolfo Suárez Madrid-Barajas y Josep Tarradellas Barcelona-El Prat, Aena ha presentado a potenciales inversores la primera área de desarrollo logístico (Área 1) de la **Airport City Adolfo Suárez Madrid-Barajas**, que la Compañía tiene previsto licitar en el cuarto trimestre del presente año 2021 y adjudicar en el primer trimestre de 2022.

Esta primera fase está enmarcada dentro de las superficies dedicadas a desarrollo logístico y actividades asociadas aeroportuarias y comprende 28 hectáreas de suelo para desarrollar, con 153.000 m² edificables y 4 hectáreas destinadas a zonas verdes. Otros aspectos del proyecto son:

- El modelo de negocio contempla una sociedad conjunta en la que la aportación de Aena es equivalente al derecho de superficie y la aportación del inversor es equivalente al capital necesario para acometer el desarrollo.

- El libro blanco del proyecto establece las directrices a seguir en relación con la arquitectura, la urbanización y el paisaje, con un marcado compromiso con la sostenibilidad, la innovación y el territorio.
- Aena desarrollará las actuaciones necesarias para garantizar la urbanización y conexiones del nuevo polo logístico, ubicado en una de las mejores áreas de Madrid.

El proyecto global de la Airport City Adolfo Suárez Madrid-Barajas, contempla 323 hectáreas de superficie y 2,1 millones de m² de edificabilidad destinados a actividades logísticas y aeronáuticas, oficinas, hoteles y servicios.

En cuanto a la **Airport City Josep Tarradellas Barcelona-El Prat**, aún hay trabajos previos en curso que está previsto que concluyan a lo largo del último trimestre del año, tras lo cual también se convocará a un acto de presentación a potenciales licitadores.

En relación a los trabajos **en otros aeropuertos** en los que hay disponibilidad de suelos y activos con alto potencial para el desarrollo de actividades aeroportuarias complementarias, en concreto en los aeropuertos de Palma de Mallorca, Málaga-Costa del Sol, Valencia y Sevilla, la previsión actual es culminar los trabajos para Málaga-Costa del Sol antes de finalizar este año y los trabajos de los otros tres aeropuertos a lo largo de 2022.

A continuación, se muestran las cifras más significativas del segmento de servicios inmobiliarios:

Miles de euros	1S 2021	1S 2020	Variación	% Variación
Ingresos ordinarios	36.967	30.232	6.735	22,3%
Servicios Inmobiliarios ⁽¹⁾	36.967	30.232	6.735	22,3%
Otros ingresos de explotación	6.173	589	5.584	948,0%
Total Ingresos	43.140	30.821	12.319	40,0%
Total gastos (incluye amortización)	-25.950	-26.090	-140	-0,5%
EBITDA	25.193	12.623	12.570	99,6%

⁽¹⁾ Incluye Almacenes, Hangares, Explotaciones Inmobiliarias, Suministros Fuera de Terminal y Otros.

Respecto a los ingresos del segmento inmobiliario, cabe destacar que a pesar de la crisis económica provocada por la COVID-19, los niveles de actividad e ingresos se mantienen razonablemente altos, registrando grados de ocupación ligeramente inferiores a los registrados en el escenario previo a la pandemia. Estos niveles se han visto favorecidos por descuentos y por las exenciones de rentas fijas mensuales del primer periodo del estado de alarma, medidas dirigidas a la continuidad de la actividad y a la generación de nuevos contratos.

Las exenciones ascendieron a 4,9 millones de euros y según lo establecido por la NIIF 16 "Arrendamientos" para modificaciones contractuales, en el primer semestre se han reducido los ingresos en 1,9 millones de euros.

En relación a las actuaciones relevantes del periodo, cabe señalar que se han licitado dos **hangares** (en los

aeropuertos de Palma de Mallorca y de Sabadell) y ha finalizado la construcción de dos nuevos (en los aeropuertos de Valencia y de Sabadell). Adicionalmente, en el mes de junio se han firmado dos contratos de arrendamiento en el Aeropuerto de Madrid-Cuatro Vientos (la superficie de estos hangares es de 1.127 m² y 1.261 m² respectivamente).

En la actividad de **aviación ejecutiva**, en el Aeropuerto de Palma de Mallorca, y tras la finalización de las obras de ampliación del terminal ejecutivo, se puso a disposición del adjudicatario una superficie para la incorporación de una tienda de retail multimarca. En el terminal ejecutivo del Aeropuerto de Ibiza se ha adjudicado un punto de retail multimarca.

En los **espacios dedicados a la carga aérea** son destacables las adjudicaciones de la edificación de una

nueva terminal en el aeropuerto de Zaragoza (será explotada por la empresa Swissport) y la construcción de dos nuevas terminales en el Centro de carga aérea del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, que permitirán incrementar la capacidad de manejo de carga del aeropuerto en un 7,5 %.

Adicionalmente, en el mes de junio se ha autorizado la licitación de dos parcelas en la ampliación sur del Centro de Carga Aérea del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas para la construcción de dos nuevas terminales en la primera línea del aeropuerto. La superficie construida máxima de ambas naves sería de 7.980 m². La construcción de ambas terminales permitirá incrementar la capacidad de manejo de carga del aeropuerto en otro 7,5 % adicional.

3.3 Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia (AIRM)

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

En el semestre, el aeropuerto ha registrado un volumen de 26.452 pasajeros y 722 movimientos de aeronaves, cifras que representan un 5,4% y un 19,9% respectivamente del nivel del mismo período de 2019.

Tal y como se explica en la Nota 7 de los Estados financieros intermedios resumidos consolidados al 30 de junio de 2021, la reducción extraordinaria de la actividad ha conllevado la caída de ingresos que se ha traducido en una fuerte reducción de los flujos de efectivo de explotación, lo que es considerado como un indicio de deterioro de acuerdo a lo establecido por la normativa contable (NIC 36). En consecuencia, al 30 de junio de 2021 se ha efectuado el oportuno test de deterioro del que ha resultado la identificación de una corrección valorativa por importe de 140 miles de euros que se ha registrado en la partida "Deterioro del valor de los activos intangibles, inmovilizado material e inversiones inmobiliarias" de la Cuenta de resultados consolidada del semestre, toda vez que en las cuentas anuales de 2020 ya se deterioró un importe de 45,3 millones de euros.

A la fecha de formulación de los Estados financieros intermedios resumidos consolidados no hay respuesta formal de la Comunidad Autónoma Región de Murcia (CARM) a la solicitud de reequilibrio formalizada con fecha 21 de mayo de 2021, si bien la entidad concedente ha manifestado su predisposición a alcanzar un acuerdo para mantener la viabilidad de la concesión.

En la valoración realizada se contemplan las propuestas y condiciones reflejadas en la solicitud de reequilibrio presentada por la Sociedad ante la CARM el 21 de mayo de 2021, dado que se considera altamente probable su obtención.

3.4 Segmento internacional

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

En cumplimiento de la normativa contable (NIC 36), el Grupo ha efectuado al 30 de junio de 2021 valoraciones de sus activos internacionales para determinar si se produce algún deterioro como consecuencia de las circunstancias generadas por la COVID-19 y su impacto en la actividad. Como resultado del análisis realizado, se han puesto de manifiesto los siguientes resultados, tal y como se explican en la Nota 7 de los Estados financieros intermedios resumidos consolidados al 30 de junio de 2021:

- En cuanto al Aeropuerto London Luton, no se produce deterioro teniendo en cuenta que el contrato de la concesión contempla su reequilibrio y se ha alcanzado un acuerdo con la autoridad concedente que está pendiente de firma y que se ha considerado en el análisis de la valoración.

La ejecución del equilibrio contempla fundamentalmente descuentos sobre el canon de la concesión por un valor nominal de 45 millones de GBP y una extensión de la concesión por un plazo de 16 meses y medio.

- Respecto a la corrección valorativa del activo en Brasil (ANB) se identificó la necesidad de registrar un deterioro por importe de 89,0 millones de euros que se han imputado al activo intangible derivado del acuerdo de concesión y figuran en la partida "Deterioro del valor de los activos intangibles, inmovilizado material e inversiones inmobiliarias" de la Cuenta de resultados consolidada al 30 de junio de 2021. Esta corrección valorativa es adicional a la registrada en las Cuentas anuales consolidadas de 2020 por importe de 64,6 millones de euros.

Este deterioro adicional viene derivado principalmente del incremento esperado del importe de las inversiones que se van a ejecutar próximamente de cerca del 25% y el incremento de la tasa de descuento por el mayor coste estimado de la deuda. Una parte sustancial del incremento de las inversiones tiene su origen en el aumento del coste de los materiales de construcción y de la inflación.

El 1 de diciembre de 2020 ANB presentó petición de reequilibrio económico financiero ante la Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) por el importe del desequilibrio estimado en el ejercicio 2020 en relación a los efectos que la pandemia ocasionó en dicho ejercicio. Con fecha 15 de abril de 2021 ANAC respondió, concluyendo que el evento se encuadra en la matriz de riesgos contractual, especialmente en cuanto a sus efectos sobre la concesión en el periodo marzo a diciembre de 2020. El 17 de junio de 2021 ANAC confirmó su propuesta, de acuerdo a la cual el importe del desequilibrio en el periodo citado ascendió a 69,7 millones de BRL (11,0 millones euros al tipo de cambio de 31/12/2020) antes de impuestos.

A la fecha de formulación de los Estados financieros intermedios resumidos consolidados al 30 de junio de 2021, ANB se encuentra elaborando una propuesta para la recomposición del equilibrio económico-financiero, como paso previo a su aprobación por la Dirección de ANAC y las instancias competentes del Ministerio de Infraestructura. En la actualidad el escenario más probable estimado por la Dirección de ANB para dicha propuesta es una combinación de: compensación de la contribución variable anual y aumento de tarifas por encima del techo tarifario contractual, a ser aplicado a partir del ejercicio 2022.

Por otra parte, cabe indicar que al 30 de junio de 2021 se han registrado 22,5 millones de euros en el epígrafe “Diferencias de conversión acumuladas” del Estado de situación financiera por diferencias de conversión positivas asociadas al efecto de la conversión del activo intangible derivado del acuerdo de concesión de ANB, debido a la evolución favorable del real brasileño frente al euro entre el 1 de enero y el 30 de junio de 2021.

La valoración de la concesión del Aeropuerto London Luton ha generado diferencias de conversión positivas por importe de 14,1 millones de euros debido al efecto favorable de la revalorización de la libra esterlina.

Los principales datos económicos del segmento internacional son los siguientes:

Miles de euros	1S 2021	1S 2020	Variación	% Variación
Ingresos ordinarios	57.274	66.338	-9.064	-13,7%
Otros ingresos de explotación	105	144	-39	-27,1%
Total Ingresos	57.379	66.482	-9.103	-13,7%
Total gastos (incluye amortización)	-181.489	-178.920	2.569	1,4%
EBITDA	-85.510	-70.457	15.053	21,4%

Aeropuerto London Luton

La consolidación del Aeropuerto London Luton en este período ha supuesto una contribución de 28,1 millones de euros en ingresos y una pérdida de 3,4 millones de euros en EBITDA.

Miles de euros ⁽¹⁾	1S 2021	1S 2020	Variación	% Variación
Ingresos aeronáuticos	12.139	24.754	-12.615	-50,96%
Ingresos comerciales	15.972	29.609	-13.637	-46,06%
Total Ingresos	28.111	54.363	-26.252	-48,29%
Personal	-13.169	-16.158	-2.989	-18,50%
Otros gastos de explotación	-18.327	-32.212	-13.885	-43,11%
Amortizaciones y deterioros	-33.766	-35.221	-1.455	-4,13%
Total gastos	-65.262	-83.591	-18.329	-21,93%
EBITDA	-3.378	5.993	-9.371	-156,37%
Resultado de explotación	-37.151	-29.228	7.923	27,11%
Resultado financiero	-12.371	-12.510	-139	-1,11%
Resultado antes de impuestos	-49.522	-41.738	7.784	18,65%

⁽¹⁾ Tipo de cambio Euro/Libra: 0,86801 en 1S 2021 y 0,87463 en 1S 2020.

En moneda local, los ingresos de Luton se han reducido un 48,7%, hasta 24,4 millones de GBP (frente a 47,5 millones de GBP en el primer semestre de 2020).

- Los ingresos aeronáuticos en GBP han disminuido un 51,3%, hasta 10,3 millones de GBP frente a 21,3 millones de GBP en el primer semestre de 2020.
- Los ingresos comerciales se han reducido un 46,3%, hasta 13,9 millones de GBP, frente a 25,9 millones de GBP en el primer semestre de 2020. Las actividades comerciales registraron caídas en todas sus líneas, siendo especialmente elevada la disminución de los ingresos en retail (73,4% y 7,1 millones de GBP) así como en aparcamientos (59,2% y 4,2 millones de GBP), asociadas al significativo descenso de la actividad en el aeropuerto. El plan de desescalada aplicado por el Gobierno de Reino Unido, junto con el alivio de algunas restricciones para viajar, ha facilitado la reapertura de unidades comerciales en el aeropuerto (un 68% en retail y un 53% en restauración a finales de junio).

El EBITDA se ha situado en -2,9 millones de GBP.

Las medidas adoptadas por el aeropuerto de Luton para reducir los efectos de la COVID-19 se han centrado en:

- Seguir realizando ajustes en los gastos operacionales. Se han ahorrado 14,9 millones de GBP, un 35,4% respecto al mismo período de 2020.
- Mantener la suspensión temporal de empleos en el marco de las ayudas gubernamentales establecidas por las autoridades británicas (Job Retention Scheme). El Gobierno de Reino Unido ha prorrogado este programa hasta finales de septiembre de 2021.
- Solicitar la subvención ofrecida por el Gobierno de Reino Unido dentro del programa Airport and Ground Operators Support Scheme. El aeropuerto de Luton ha recibido 5,1 millones de GBP por este concepto el 1 de abril.

Como consecuencia de la situación excepcional provocada por la Covid-19 y su impacto en el EBITDA, a partir de junio de 2020, Luton excedió las ratios financieras a cuyo cumplimiento está obligada por los contratos de financiación. No obstante, obtuvo de las entidades financieras dispensas temporales respecto al cumplimiento de las ratios a 31 de diciembre de 2020. El 30 de junio de 2021 ha alcanzado un acuerdo con las entidades financiadoras, extendiendo las dispensas de las ratios al 30 de junio de 2021 y 31 de diciembre 2021, y pactando una ratio modificada a 30 de junio de 2022 en la que se toma el EBITDA de los últimos 6 meses dividido por 0,44. Como contrapartida, los prestamistas han exigido el compromiso de los accionistas de aportar 20 millones de GBP de liquidez que ha sido desembolsado a primeros de julio.

Con la obtención de estas dispensas, y el refuerzo de su liquidez, se considera eliminada gran parte de la incertidumbre existente al cierre del ejercicio de 2020 sobre su capacidad de continuar como empresa en funcionamiento. En todo caso, la Dirección de Luton espera que, como resultado de la negociación en marcha con las entidades financieras, se vaya ampliando, en caso de ser necesaria, la dispensa de forma sucesiva para los semestres inmediatamente siguientes.

En caso de que finalmente no se obtuviera esta ampliación de las dispensas, se pondría de manifiesto un incumplimiento de las obligaciones contractuales que podría conducir a que las entidades financieras tuvieran el derecho de ejecutar las garantías asociadas a los contratos de financiación, entre las que se encuentran la prenda sobre las acciones de la concesionaria del aeropuerto, así como el inmovilizado. En este caso, el riesgo estaría limitado, en el caso del consolidado de Grupo Aena, al activo neto que aporta el subgrupo Luton a las cuentas anuales consolidadas de Aena que actualmente es negativo.

Aeropuertos do Nordeste do Brasil (ANB)

La consolidación de ANB ha supuesto una contribución de 24,6 millones de euros en ingresos y una pérdida de 84,1 millones de euros en EBITDA.

Miles de euros ⁽¹⁾	1S 2021	1S 2020 ⁽²⁾	Variación	% Variación
Ingresos aeronáuticos	11.913	4.982	6.931	139,12%
Ingresos comerciales	7.150	2.225	4.925	221,37%
Otros ingresos	5.556	868	4.688	539,8%
Total Ingresos	24.619	8.075	16.544	204,87%
Personal	-4.023	-3.896	127	3,26%
Otros gastos de explotación	-15.606	-8.893	6.713	75,49%
Amortizaciones y deterioros	-93.741	-79.479	14.262	17,94%
Total gastos	-113.370	-92.268	21.102	22,87%
EBITDA	-84.051	-77.609	6.442	8,30%
Resultado de explotación	-88.751	-84.193	4.558	5,41%
Resultado financiero	280	-1.195	-1.475	-123,42%
Resultado antes de impuestos	-88.471	-85.388	3.083	3,61%

⁽¹⁾ Tipo de cambio Euro/Real brasileño: 6,4902 en 1S 2021 y 5,4104 en 1S 2020.

⁽²⁾ Las operaciones en los seis aeropuertos de ANB se iniciaron durante el primer trimestre 2020.

En moneda local, los ingresos de ANB han aumentado en el periodo hasta 159,8 millones de BRL (43,7 millones de BRL en el primer semestre de 2020).

- Los ingresos aeronáuticos han crecido hasta 77,3 millones de BRL (27,0 millones de BRL en el primer semestre de 2020).
- Los ingresos comerciales han aumentado hasta 46,4 millones de BRL (12,0 millones de BRL en el primer semestre de 2020).

- Los ingresos por servicios de construcción (IFRIC 12) se han situado en 36,1 millones de BRL, frente a 4,4 millones de BRL en el primer semestre de 2020, debido al inicio de las obras de mejora inmediata de las terminales y al desarrollo de los proyectos de ampliación de la Fase I-B del contrato de concesión.

El EBITDA del período, excluido el importe del deterioro, ha sido de 32,4 millones de BRL.

Las medidas adoptadas por ANB para reducir los impactos de la COVID-19 se han centrado en:

- Revisión de los contratos de servicios exteriores cuya actividad está en gran medida externalizada (mantenimiento, seguridad y vigilancia, servicio de extinción de incendios, limpieza y handling, entre otros).
- Concesión de descuentos en las rentas mínimas a clientes comerciales entre marzo y mayo 2021, basados en el nivel de actividad y supeditados a estar al corriente de pagos.
- Aplicación de medidas de restricción del crédito a determinados clientes aeronáuticos con retrasos en los pagos.

Respecto a la posición financiera de ANB, cabe señalar que la capitalización exigida por el contrato de concesión, así como los efectos de las medidas anteriormente indicadas y el préstamo de 70 millones de BRL a 18 meses obtenido en diciembre 2020, han permitido atender los compromisos de pago, manteniendo un elevado nivel de liquidez de 178,6 millones de BRL al 30 de junio de 2021 (196,9 millones de BRL al 31 de marzo de 2021).

Por lo que respecta al resultado de las **participaciones no mayoritarias**, a continuación se muestra la evolución de su puesta en equivalencia:

Miles de euros	Resultado por puesta en equivalencia				Unidades monetarias por euro	Tipo de cambio medio		
	1S 2021	1S 2020	Variación	% Variación		1S 2021	1S 2020	% Variación
AMP (México)	5.348,8	2.626,5	2.722,3	103,6%	MXN	24,33	23,84	2,0%
SACSA (Colombia)	1.515,0	-1.726,5	3.241,5	-187,8%	COP	4.373,41	4.071,73	7,4%
AEROCALI (Colombia)	2.930,6	-3.176,9	6.107,6	-192,2%	COP	4.373,41	4.071,73	7,4%
Total participación en el resultado de asociadas	9.794,4	-2.276,9	12.071,3	-530,2%				

Tal y como se explica en la Nota 7 de los Estados financieros intermedios resumidos consolidados al 30 de junio de 2021, en cumplimiento de la normativa contable (NIC 36), el Grupo ha llevado a cabo valoraciones de las unidades generadoras de efectivo (UGEs) constituidas por Inversiones en empresas asociadas y con control conjunto, para determinar si se produce algún deterioro como consecuencia de las circunstancias generadas por la COVID-19 y su impacto en la actividad. Como resultado del análisis realizado, se ha puesto de manifiesto que no se produce deterioro al 30 de junio de 2021.

4. Cuenta de resultados

Miles de euros	1S 2021	1S 2020	Variación	% Variación
Ingresos ordinarios	829.777	1.085.153	-255.376	-23,5%
Otros Ingresos de Explotación	33.104	27.293	5.811	21,3%
Total Ingresos	862.881	1.112.446	-249.565	-22,4%
Aprovisionamientos	-81.405	-79.532	1.873	2,4%
Gastos de personal	-230.029	-237.907	-7.878	-3,3%
Otros gastos de explotación	-442.538	-447.611	-5.073	-1,1%
Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales	-30.258	-8.083	22.175	274,3%
Amortización del inmovilizado	-396.094	-403.497	-7.403	-1,8%
Resultado por enajenaciones de inmovilizado	-5.315	-1.448	3.867	267,1%
Deterioro del valor de los activos intangibles, inmovilizado material e inversiones inmobiliarias	-89.082	-119.574	-30.492	100,0%
Otros resultados	-42.453	-6.911	35.542	514,3%
Total Gastos	-1.317.174	-1.304.563	12.611	1,0%
EBITDA	-58.199	211.380	-269.579	-127,5%
Resultado de explotación	-454.293	-192.117	-262.176	-136,5%
Ingresos financieros	1.442	1.562	-120	-7,7%
Gastos financieros	-50.195	-59.302	-9.107	-15,4%
Otros ingresos/(gastos) financieros - netos	4.916	-6.878	11.794	171,5%
Resultado financiero	-43.837	-64.618	-20.781	-32,2%
Resultado y deterioro de entidades valoradas por el método de la participación	9.794	-2.277	12.071	530,1%
Resultado antes de impuestos	-488.336	-259.012	-229.324	-88,5%
Impuesto sobre las ganancias	114.141	67.014	47.127	70,3%
Resultado del período consolidado	-374.195	-191.998	-182.197	-94,9%
Resultado del período atribuible a participaciones no dominantes	-27.837	-21.261	-6.576	-30,9%
Resultado del período atribuible a los accionistas de la dominante	-346.358	-170.737	-175.621	-102,9%

Los **ingresos totales** del período reflejan una disminución interanual de 255,4 millones de euros (-23,5%) como consecuencia de la evolución de los distintos segmentos del negocio del Grupo, detallada en el apartado 3 (Áreas de negocio).

Los **gastos operativos** (aprovisionamientos, gastos de personal y otros gastos de explotación) se han situado en 754,0 millones de euros, registrando una reducción interanual de 11,1 millones de euros (-1,4%).

Esta variación refleja el efecto de las medidas implementadas por el Grupo para mitigar los efectos de la pandemia, las cuales se van adaptando a los niveles de actividad y a la reapertura de las instalaciones operativas.

- **Gastos de personal** muestran una disminución de 7,9 millones de euros (-3,3%).

En Aena, esta partida se ha reducido en 5,0 millones de euros (-2,3%) debido principalmente al efecto de la reducción de contratos temporales y al menor gasto en concepto de productividad.

En el aeropuerto de Luton han disminuido 3,0 millones de euros, por efecto de las medidas de suspensión temporal de empleos y reducción de plantilla adoptadas desde finales de marzo de 2020 para reducir los efectos de la COVID-19.

- **Otros gastos de explotación** han disminuido 5,1 millones de euros (-1,1%).

En los aeropuertos de la red en España han aumentado 2,6 millones de euros (0,6% interanual).

Las principales variaciones corresponden a los conceptos de energía eléctrica (+9,1 millones de euros), mantenimientos (+6,0 millones de euros), seguridad (-3,1 millones de euros), limpieza (-2,8 millones de euros), servicio PMR (-2,7 millones de euros) y los gastos por la gestión de salas VIP (-2,1 millones de euros) así como de aparcamientos (-1,1 millones euros).

Los servicios se van adaptando en función de la evolución del nivel de tráfico y la operativa de las terminales y espacios aeroportuarios.

En el aeropuerto de Luton se han reducido en 13,9 millones de euros, reflejando el efecto de la caída del tráfico en el canon de la concesión de (-11,9 millones de euros) y las medidas de ajuste adoptadas desde marzo de 2020.

En ANB, han aumentado 6,7 millones de euros, reflejando 5,6 millones de euros por servicios de construcción (IFRIC 12) frente a 0,8 millones de euros en el primer semestre de 2020.

Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales incluye 23,8 millones de euros por deterioro de cuentas comerciales a cobrar derivado del riesgo de crédito evaluado en aplicación de la NIIF 9 "Instrumentos financieros".

En **Deterioro del valor de los activos intangibles, inmovilizado material e inversiones inmobiliarias** se ha registrado el resultado de las valoraciones que en cumplimiento de la NIC 36 ha llevado a cabo el Grupo de sus activos al 30 de junio, para determinar si se produce algún deterioro como consecuencia de las circunstancias generadas por la COVID-19 y su impacto en la actividad. Como resultado de este análisis, se han reconocido los deterioros que se reflejan en este epígrafe por importe neto de 89,1 millones de euros:

Otros resultados, incluye 42,6 millones de euros de gastos incurridos como consecuencia de las medidas adoptadas para el control, contención y previsión de la pandemia.

El **EBITDA** (beneficio antes de intereses, impuestos, depreciaciones y amortizaciones) se ha situado en -58,2 millones de euros

Este EBITDA incluye 255,6 millones de euros correspondientes a los ingresos por las RMGA del primer semestre de 2021 según se explica en el apartado 3.1.2 (Actividad comercial), así como el impacto negativo indicado anteriormente, de los deterioros reconocidos al 30 de junio en aplicación de la NIC 36 por un importe neto de 89,1 millones de euros, sin que los mismos tengan impacto en caja.

Excluyendo el efecto del importe neto de los deterioros, el EBITDA del período ascendería a 30,9 millones de euros.

El **Resultado financiero** refleja una disminución del gasto neto de 20,8 millones de euros debida principalmente a:

- Las diferencias del tipo de cambio del préstamo participativo de ADI con Luton y de la valoración del *fee* de AMP que conllevan una variación interanual de 7,8 millones de euros). Asimismo, las diferencias del tipo de

cambio en ANB generan una disminución de 1,9 millones de euros.

- La variación por los gastos derivados del efecto financiero de la contabilización del anticipo recibido de World Duty Free Group España, S.A. hasta el 30 de octubre de 2020 con ocasión del contrato suscrito con dicha sociedad en 2013, que supone una disminución de 7,5 millones de euros.

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

En cuanto al **Impuesto sobre las ganancias**, se ha registrado un ingreso por importe de 114,1 millones de euros como consecuencia principalmente del resultado del período.

El **Resultado del periodo atribuible a participaciones no dominantes** corresponde al 49% del resultado neto de London Luton, y sitúa el **Resultado del ejercicio atribuible a los accionistas de la dominante** en una pérdida de 346,4 millones de euros.

5. Inversiones

El importe total de la inversión pagada en el semestre (inmovilizado material, activos intangibles e inversiones inmobiliarias) ha ascendido a 344,5 millones de euros.

En la **red de aeropuertos** en España el importe ha ascendido a 337,0 millones de euros, lo que supone un incremento interanual de 46,4 millones de euros.

El importe de inversión ejecutada durante el semestre de 2021 ha ascendido a 290,9 millones de euros.

Las inversiones destinadas a la mejora de las infraestructuras para adaptarlas a las medidas sanitarias de prevención de la COVID-19 han ascendido a 4,5 millones de euros.

En lo que respecta a las **actuaciones finalizadas** durante el semestre, destacan:

- La remodelación y ampliación del edificio del Dique Sur en el Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat. Esta actuación incluye la ampliación del edificio en dos plantas y la instalación de 6 preparasarelas y 14 pasarelas.
 - La regeneración de la pista 06L/24R y nuevas calles de salida rápida en Palma de Mallorca.
 - La adecuación del drenaje general del sistema aeroportuario en el Aeropuerto Alicante-Elche.
 - Nuevas calles de salida rápida en Ibiza.
 - La renovación del pavimento en varias calles de rodaje en A.S. Madrid-Barajas.
 - Las obras de mejora en el pavimento de la plataforma norte en La Palma.
 - La instalación de torres de iluminación en la plataforma de las terminales T4 y T4S en el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas.
 - La pavimentación del triángulo suroeste de la plataforma del Aeropuerto de Ibiza.
- Respecto a las **inversiones en ejecución**, cuya duración se extenderá a los próximos meses, cabe indicar:
- La instalación de sistemas más modernos de detección de explosivos y adaptación de los sistemas de inspección de equipajes en bodega (indicada en el apartado 3.1.1 Actividad aeronáutica).
 - El suministro de equipamiento de control de pasaportes más eficiente en varios aeropuertos.
 - La sustitución de pasarelas de embarque en los aeropuertos Adolfo Suárez Madrid-Barajas y Josep Tarradellas Barcelona-El Prat.
 - Las mejoras funcionales de los edificios terminales de los aeropuertos de Tenerife Sur y Sevilla.
 - Las plataformas de remotos de la terminal T4S y T123 en el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas.
 - Obras de aislamiento acústico de viviendas en zonas colindantes y la instalación de sistemas de iluminación con tecnologías eficientes en varios aeropuertos.
 - La ampliación de accesos a las cabeceras de pista en Gran Canaria.
 - La regeneración de la pista 06L/24R y las nuevas calles de salida rápida en Palma de Mallorca.
 - La construcción en el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas de una planta solar fotovoltaica para autoconsumo, una central eléctrica y una nueva zona de autobuses en la terminal T4.
 - Asimismo, es destacable la instalación y puesta en marcha de plantas solares fotovoltaicas para autoconsumo en los aeropuertos canarios.
- En el **Aeropuerto de Luton** las inversiones siguen ajustándose en función del perfil de actividad a las necesidades de mantenimiento y renovación de equipamientos.
- La inversión pagada durante el período ha ascendido a 2,1 millones de euros.
- Las obras de conexión del edificio terminal con la estación de tren Luton Airport Parkway siguen avanzando. Son inversiones financiadas y ejecutadas por el Ayuntamiento de Luton y su conclusión está prevista para principios de 2022.
- La inversión pagada en el semestre correspondiente a **Aeropertos do Nordeste do Brasil S.A.** ha sido de 5,4 millones de euros.
- Se han desarrollado, entre otras, las siguientes actuaciones:
- Mejora de aseos, climatización, señalética, iluminación y accesibilidad de los edificios terminales (obras de mejora inmediata de la Fase 1-A).
 - Actividades de ingeniería necesarias para ejecutar las obras requeridas por el contrato de concesión de ampliación de capacidad y mejora de equipamientos de seguridad física y operacional (Fase 1-B).
- Tras la suspensión de las obligaciones contractuales entre el 13 de marzo y el 23 de noviembre de 2020, los plazos para la ejecución de las obras requeridas en el contrato de concesión fueron extendidos por 8 meses. Así, el plazo de finalización de la Fase 1-B pasó a ser junio 2023.
- En los **aeropuertos de GAP** en México, la autoridad reguladora ha aprobado un reequilibrio del Programa Maestro de Desarrollo 2020-2024 basado en una reducción del 27% de las inversiones iniciales previstas para el periodo y una adaptación temporal del cumplimiento en 2020 y 2021.
- En el primer semestre de 2021 ha continuado el desarrollo de:

- Los proyectos arquitectónicos y ejecutivos de los nuevos edificios terminales en los aeropuertos de Guadalajara y Puerto Vallarta.
- Las actuaciones en el campo de vuelos, plataforma, calles de rodaje y de rehabilitación de pista, en los aeropuertos de Tijuana y La Paz.
- Las obras del nuevo edificio procesador en Tijuana, así como el estacionamiento para taxis y para alquiler de vehículos sin conductor.
- La ampliación del terminal 2 en el Aeropuerto San José del Cabo.
- Asimismo, en el aeropuerto de Guadalajara se han iniciado los trabajos para la construcción de la nueva pista 10L 28R y el nuevo sistema de calles de rodaje y rodaje paralelo.

Inversiones por ámbitos de actuación

A continuación, se muestra la distribución de la inversión en la red de aeropuertos pagada en el primer semestre de 2021, así como su comparativa con el mismo período del año anterior:



- En el ámbito de la **seguridad**, las inversiones han alcanzado 116,4 millones de euros (95,4 millones de euros en el primer semestre de 2020).
- Las inversiones en **capacidad** han ascendido a 57,6 millones de euros (31,1 millones de euros en el primer semestre de 2020).
- En **medioambiente**, la inversión se ha situado en 6,9 millones de euros (17,3 millones de euros en el primer semestre de 2020).
- En el ámbito del **mantenimiento del servicio**, la inversión ha sido de 82,1 millones de euros (64,8 millones de euros en el primer semestre de 2020).
- **Otras inversiones** han ascendido a 73,9 millones de euros (81,7 millones de euros en el primer semestre de 2020). En este ámbito se incluyen inversiones realizadas en tecnologías de la información, así como actuaciones destinadas a actividades comerciales (en aparcamientos, en terminales de aviación ejecutiva y en salas VIP).

6. Estado de situación financiera

6.1 Principales variaciones

Miles de euros	1S 2021	2020	Variación	% Variación
ACTIVO				
Activo no corriente	13.513.686	13.537.000	-23.314	-0,2%
Activo corriente	1.595.534	2.126.087	-530.553	-25,0%
Total activo	15.109.220	15.663.087	-553.867	-3,5%
PATRIMONIO NETO Y PASIVO				
Patrimonio neto	5.734.265	6.064.983	-330.718	-5,5%
Pasivo no corriente	7.586.022	7.819.768	-233.746	-3,0%
Pasivo corriente	1.788.933	1.778.336	10.597	0,6%
Total patrimonio neto y pasivo	15.109.220	15.663.087	-553.867	-3,5%

El **Activo no corriente** ha disminuido 23,3 millones de euros debido principalmente al efecto de las siguientes variaciones:

- Descenso en 79,1 millones de euros del “Inmovilizado material”, explicado principalmente por la evolución de la inversión en la red de aeropuertos en España y en el Aeropuerto London Luton, que implica que el importe de las altas de inmovilizado del periodo sea inferior a las amortizaciones practicadas.

Adicionalmente, se ha producido un aumento de 10,3 millones de euros en el valor de los activos materiales de la filial London Luton por diferencias de conversión causadas por la evolución favorable de la libra esterlina frente al euro.

- El “Activo intangible” ha disminuido 60,8 millones de euros como consecuencia de la corrección valorativa registrada en las filiales ANB (89,1 millones de euros) y AIRM (0,1 millones de euros) según se explica en los apartados 3.3 y 3.4, compensada parcialmente por aumentos de valoración en las concesiones de Luton y de ANB derivadas de diferencias de conversión positivas por importe de 36,6 millones de euros.

De estos 36,6 millones de euros por diferencias de conversión positivas, 22,5 millones de euros corresponden a la evolución favorable de la divisa del real brasileño, en tanto que 14,1

millones de euros corresponden a la revalorización de la libra esterlina.

- En sentido contrario, la partida de “Activos por impuestos diferidos” ha aumentado en 117,5 millones de euros, debido el registro de créditos fiscales correspondiente a las bases imponibles negativas asociadas a las pérdidas contables y a las deducciones no aplicadas, así como por las diferencias temporales asociadas a los deterioros por inmovilizado mencionados.
- Asimismo, las “Inversiones en empresas asociadas y con control conjunto” han aumentado en 4,6 millones de euros, debido principalmente al efecto combinado del registro de la participación en resultados por puesta en equivalencia por importe de 9,8 millones de euros y de la reducción de la participación en la asociada AMP por importe de 5,1 millones de euros (ver Nota 2.3 de los Estados financieros resumidos consolidados).

El **Activo corriente** ha disminuido en 530,6 millones de euros como consecuencia de los siguientes efectos:

- Aumento del saldo de “Clientes y otras cuentas a cobrar” en 275,9 millones de euros, con origen principalmente en el registro de la RMGA devengada y no facturada en el periodo por importe de 256 millones de euros, según se explica en el apartado 3.1.2 (Actividad comercial).

- Disminución del saldo de “Efectivo y equivalentes al efectivo” en 806,3 millones de euros, según se explica en el apartado 7 (Flujo de caja).

La reducción del **Patrimonio neto** en 330,7 millones de euros viene originada principalmente por:

- El resultado del periodo atribuible a los accionistas de la dominante que ha sido negativo en 346,4 millones de euros.
- La disminución de 24,6 millones de euros en diferencias de conversión, por la evolución favorable de los tipos de cambio de las divisas del grupo, según se ha explicado anteriormente en el epígrafe relativo a “Activos intangibles”.

La disminución del **Pasivo no corriente** en 233,7 millones de euros se debe esencialmente a la reducción del epígrafe de “Deuda financiera” en 199,5 millones de euros, por la amortización de 347,6 millones de euros del principal de la deuda de Aena con ENAIRE (como entidad co-prestataria con diversas entidades financieras) de acuerdo al calendario de amortización establecido y a la disposición de un importe de 100 millones de euros de los préstamos con entidades financieras (ver Nota 3 de los Estados financieros resumidos consolidados).

Asimismo, el epígrafe “Instrumentos financieros derivados” refleja una reducción de 27,6 millones de euros debido a la puesta a valor razonable de los derivados utilizados por Aena y su

filial del Reino Unido, con contrapartida (en un 75%) en la Reserva por cobertura de flujos de efectivo y el resto (25 %) en impuestos diferidos.

Adicionalmente, el saldo de “Subvenciones” ha disminuido en 19,6 millones de euros por la imputación a resultados del periodo.

El **Pasivo corriente** ha aumentado en 10,6 millones de euros como consecuencia principalmente del incremento del saldo de “Proveedores y otras cuentas a pagar” en 35,0 millones de euros y a la disminución del saldo de la “Deuda financiera” en 18,3 millones de euros.

El aumento del saldo de “Proveedores y otras cuentas a pagar” se ha debido a las siguientes variaciones:

- Aumento en el saldo de Hacienda Pública acreedora en 100,1 millones de euros, por el devengo del Impuesto sobre bienes inmuebles (IBI) a 1 de enero de 2021 correspondiente a todo el ejercicio 2021 (del cual permanecían sin pagar 100 millones de euros a 30 de junio de 2021).
- Disminución del saldo de proveedores de inmovilizado en 52,5 millones de euros, ya que el volumen de los pagos a los contratistas de obras ha superado el de las altas de inmovilizado del periodo.
- Disminuciones en los saldos de provisiones a corto plazo (-6,7 millones de euros), personal (-8,8 millones de euros) y acreedores por prestaciones de servicio (-7,7 millones de euros).

En cuanto a la disminución en 18,3 millones de euros de la “Deuda financiera” a corto plazo, se debe principalmente al traspaso a largo plazo de un préstamo con entidades de crédito de 50 millones de euros, hecho compensado en gran parte por el impacto de las diferencias de cambio euro/libra esterlina en la deuda financiera correspondiente a la filial del Reino Unido.

El **fondo de maniobra**, calculado como la diferencia entre los activos y los pasivos corrientes, habitualmente negativo en la Compañía por su operativa y su estructura de financiación, se ha situado en -193,4 millones de euros al cierre del período (+347,8 millones de euros al 31 de diciembre de 2020) como consecuencia de las variaciones en el Activo y Pasivo corrientes comentadas anteriormente.

6.2 Evolución de la deuda financiera neta

La deuda financiera neta contable consolidada del Grupo Aena se sitúa a 30 de junio de 2021 en 7.619,4 millones de euros (incluyendo 510,0 millones de euros procedentes de la consolidación de la deuda del aeropuerto de Luton, 46,2 millones de euros de AIRM y 12,0 millones de euros de ANB).

La ratio de apalancamiento del Grupo Aena es la siguiente:

Miles de euros	1S 2021	2020
Deuda Financiera Bruta contable	8.037.965	8.271.141
Efectivo y equivalentes al efectivo	418.565	1.244.058
Deuda Financiera Neta contable	7.619.401	7.027.083
Deuda Financiera Neta contable / EBITDA	17,1x	9,8x

La deuda financiera neta contable de Aena S.M.E., S.A. se sitúa a 30 de junio de 2021 en 7.088,0 millones de euros, frente a 6.540,4 millones de euros a 31 de diciembre de 2020.

La ratio de apalancamiento de Aena S.M.E., S.A. es la siguiente:

Miles de euros	1S 2021	2020
Deuda Financiera Bruta contable	7.435.282	7.681.676
Efectivo y equivalentes al efectivo	347.260	1.141.265
Deuda Financiera Neta contable	7.088.022	6.540.411
Deuda Financiera Neta contable / EBITDA	14,0x	8,1x

Aena S.M.E., S.A. tiene firmados préstamos por un importe total pendiente a 30 de junio de 2021 de 5.452 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.

Estos covenants se revisan cada año en junio y diciembre, teniendo en cuenta los datos de EBITDA y gastos financieros de los últimos 12 meses y la deuda financiera neta a cierre del periodo. Ante la previsión del incumplimiento de las ratios en el cierre de 2020, Aena obtuvo el 1 de diciembre de 2020, dispensas temporales de cumplimiento (waivers) de las mismas hasta, al menos, junio de 2022. En julio de 2021 ha obtenido ampliaciones de todas las dispensas temporales de cumplimiento de las ratios financieras hasta 31 de diciembre de 2022 de todas las entidades bancarias.

Durante el semestre de 2021, Aena ha amortizado deuda a largo plazo por importe de 347,6 millones de euros, correspondientes al calendario de pagos establecido según contrato.

En este período se ha ampliado el vencimiento de dos financiaciones. Un préstamo de 200 millones de euros, por un año adicional, de 2022 a 2023, y un segundo préstamo, de 50 millones de euros, se ha prorrogado de 2021 a 2022.

Con el objeto de reforzar la liquidez de la Compañía, por la situación provocada por la COVID-19, Aena ha firmado durante el primer semestre préstamos con varias entidades financieras por un importe total de 1.015 millones de euros, con plazos de vencimiento de entre 2 y 12 años. De estos préstamos, a fecha actual se ha dispuesto de un importe de 100 millones de euros, quedando disponibles 915 millones de euros.

Adicionalmente, a 30 de junio de 2021, la Compañía mantiene sin desembolsar

préstamos por importe de 124 millones de euros.

Asimismo, Aena dispone de una póliza de 800 millones de euros correspondientes a una línea de crédito sindicada sostenible (ESG-linked RCF) completamente disponible a 30 de junio.

Las disponibilidades de caja y facilidades crediticias del Grupo Aena se han situado en un importe total de 2.288,1 millones de euros a 30 de junio de 2021, de los cuales 220 millones de euros serán disponibles a medida que se ejecute el proyecto fotovoltaico (2.169 millones de euros a 31 de diciembre de 2020).

Adicionalmente, se añade la posibilidad de realizar emisiones por importe de 845 millones de euros a través del programa de Euro Commercial Paper (ECP) de 900 millones de euros. A 31 de diciembre de 2020, el saldo disponible de ECP era de 845 millones de euros.

El tipo de interés medio de la deuda del Grupo se ha situado en el primer semestre de 2021 en un 1,22% (1,22% en 2020).

Al 30 de junio de 2021 las agencias de rating Fitch y Moody's han confirmado la calificación crediticia de la Compañía:

- Fitch, la calificación "A" a largo plazo con perspectiva negativa y "F1" de corto plazo, con fecha 24 de marzo.
- En su actualización de 25 de marzo, Moody's mantiene la calificación a largo plazo "A3" con perspectiva negativa.

Finalmente, cabe señalar que, desde junio 2020 el importe de la deuda financiera a largo plazo de la filial London Luton se ha traspasado a corto plazo en aplicación de la NIC 1 (452,6 millones de euros al tipo de cambio de 30 de junio de 2021) ya que como consecuencia de la situación excepcional provocada por la COVID-19 y su impacto en el EBITDA, a partir de junio de 2020 la Compañía excedió las ratios financieras a cuyo cumplimiento

está obligada por los contratos de financiación. No obstante, ha obtenido de las entidades financieras dispensas temporales (waivers) respecto al cumplimiento de las ratios hasta 31 de diciembre de 2021.

6.3 Información sobre el periodo medio de pago

A 30 de junio las ratios de pago a proveedores de Aena S.M.E., S.A. y Aena Desarrollo Internacional, S.M.E., S.A y AIRM son las siguientes:

Días	1S 2021
Periodo medio de pago a proveedores	38
Ratio de operaciones pagadas	42
Ratio de Operaciones pendientes de pago	18

Periodo medio de pago a proveedores

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, en base al saldo de 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 balance.

Miles de euros	1S 2021
Total pagos realizados	376.085
Total pagos pendientes	80.428

Saldo referente a proveedores

En el acumulado del período, los plazos medios de pago se adaptan a los plazos que marca la Ley 15/2010. Los casos en que 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.

7. Flujo de caja

Miles de euros	1S 2021	1S 2020	Variación	% Variación
Efectivo neto generado por actividades de explotación	-220.335	301.070	-521.405	-173,2%
Efectivo neto utilizado en actividades de inversión	-343.736	-313.353	-30.383	-9,7%
Efectivo neto generado/(utilizado) en actividades de financiación	-243.679	1.965.074	-2.208.753	112,4%
Efectivo y equivalentes al efectivo al inicio del ejercicio	1.224.878	240.597	984.281	409,1%
Efecto de las variaciones de los tipos de cambio	1.435	-9.192	10.627	115,6%
Efectivo y equivalentes al efectivo al final del ejercicio	418.563	2.184.196	-1.765.633	-80,8%

En el primer semestre de 2021 los movimientos de flujos de caja del Grupo siguen condicionados por los efectos derivados de la propagación de la COVID-19 que han ocasionado una fuerte disminución del efectivo neto generado por actividades de explotación.

Para reforzar su liquidez, Aena continúa adoptando las medidas que se consideran necesarias y en el mes de abril procedió a la firma de préstamos con diversas entidades financieras por un importe conjunto de 700 millones de euros, con plazos de vencimiento de entre 2 y 5 años y plazos de disposición hasta octubre 2021.

Efectivo neto generado por actividades de explotación

El efectivo neto generado por las actividades de explotación ha sido negativo en el semestre, reflejando el impacto que la pandemia ha tenido en la operativa del Grupo.

Antes de "Variaciones en capital circulante" y "Otro efectivo generado por las operaciones" (intereses e impuestos sobre beneficios pagados y cobrados) se han generado 57,1 millones de euros, frente a 318,9 millones de euros en el mismo periodo de 2020.

El capital circulante ha registrado una variación negativa de 227,8 millones de euros: -287,7 millones de euros en "Deudores y otras cuentas a cobrar" y +76,0 millones de euros en "Acreedores y otras cuentas a pagar":

- La variación negativa de 287,7 millones de euros en "Deudores y otras cuentas a cobrar" se debe principalmente al aumento del saldo de clientes derivado del registro de 256 millones de euros de RMGA

señalado en el apartado 6.1 (Estado de situación financiera).

En la comparación con el primer semestre de 2020, hay que tener en cuenta que el saldo de "Clientes y otras cuentas a cobrar" en este caso disminuyó en 123 millones de euros debido a que se cobró la totalidad de RMGA de 2019 (140 millones de euros), circunstancia que no se ha producido en 2021 por la RMGA de 2020, que ascendió a 620,3 millones de euros, y que viene a acumularse al saldo devengado por RMGA del año 2021 señalado anteriormente.

- La variación positiva de 76,0 millones de euros generada en "Acreedores y otras cuentas a pagar" viene originada por el aumento del saldo de la cuenta acreedora con Hacienda pública por IVA e IBI (compensado en parte por la disminución de los saldos de provisiones a corto plazo, personal y acreedores por prestaciones de servicio) ya explicado en el apartado correspondiente del apartado 6 (Estado de situación financiera).

En la comparación con el primer semestre de 2020, hay que tener en cuenta que en este caso hubo una variación negativa de 66,5 millones de euros, ya que los saldos de las cuentas de Acreedores por prestación de servicio y de la cuenta de Anticipos de clientes disminuyeron fuertemente por los planes de reducción de costes implementados y la drástica reducción de la actividad causada por la crisis del COVID-19.

Efectivo neto utilizado en actividades de inversión

En las actividades de inversión, el flujo de efectivo ha sido negativo en 343,7 millones de euros, reflejando principalmente los pagos por adquisiciones y reposiciones de inmovilizado no financiero relativos a la infraestructura aeroportuaria, que han ascendido a 344,5 millones de euros según se explica en el apartado 5 (Inversiones).

Adicionalmente, dentro de las actividades de inversión se recogen "Pagos por adquisiciones de otros activos financieros" por importe de 8,7 millones de euros, que incluyen principalmente certificados de depósitos bancarios de la filial de Brasil por importe de 8,6 millones de euros.

Asimismo, se incluyen "Cobros por desinversiones/préstamos a Empresas del grupo y asociadas" por 5,1 millones de euros correspondientes a la reducción de la participación en la asociada AMP (ver Nota 2.3 de los Estados financieros resumidos consolidados).

Efectivo neto generado/(utilizado) en actividades de financiación

La principal variación del efectivo utilizado en actividades de financiación corresponde a la amortización del principal de la deuda de Aena con ENAIRE (como entidad co-prestataria con diversas entidades financieras) de acuerdo al calendario de amortización establecido, por importe de 347,6 millones de euros, así como a la disposición de un importe de 100 millones de euros con entidades financieras (ver Nota 3 de los Estados financieros resumidos consolidados).

8. Riesgos

Los principales riesgos a los que Aena está expuesta en su actividad operativa y financiera, que quedan descritos en la Nota 3 de la Memoria consolidada al cierre del 31 de diciembre de 2020 (“Gestión de los riesgos operativos y financieros”) se mantienen a 30 de junio de 2021.

En el ámbito operativo, en dicha Nota se desarrollan en primer lugar los **riesgos derivados de la pandemia de la COVID-19**: el riesgo operacional y de negocio, los riesgos de incorrección material relativos al importe recuperable de activos, las provisiones para pérdidas crediticias o los valores razonables, entre otros (valoración de activos), así como el riesgo de liquidez, ya que como consecuencia de la excepcional situación provocada por la pandemia, los flujos de caja de la Sociedad se han reducido de forma drástica. Igualmente se describe el riesgo sanitario derivado de la pandemia de la COVID-19.

El riesgo legal y regulatorio relacionado con la incertidumbre sobre la interpretación de la legislación en el contexto de la crisis actual y la adecuación a los nuevos y continuos requerimientos legales, también queda recogido.

Asimismo, entre los principales riesgos operativos se describen: los **riesgos relativos al BREXIT** tras el acuerdo de salida alcanzado entre el Reino Unido y la Unión Europea; los **riesgos regulatorios** asociados al sector regulado en el que Aena opera y a los cambios o desarrollos futuros en la normativa aplicable pueden tener impactos negativos en sus ingresos, resultados operativos y posición financiera; y los **riesgos de explotación** de la actividad del Grupo que al estar directamente relacionada con los niveles de tráfico de pasajeros y de operaciones aéreas en sus aeropuertos, puede verse afectada por distintos factores.

Por otra parte, se indican los principales **riesgos de carácter financiero**. La operativa del Grupo Aena expone al mismo 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 del Grupo se centra en la incertidumbre de los mercados financieros y trata de minimizar los efectos potenciales adversos sobre la rentabilidad financiera del Grupo.

Esta información se complementa con la descripción de incertidumbres y riesgos contenida en la Nota 3 de los Estados financieros intermedios resumidos consolidados al 30 de junio de 2021.

9. Principales litigios

Respecto a los principales litigios a 30 de junio de 2021, cabe señalar en primer lugar la demanda interpuesta por CEMUSA, Corporación Europea de Mobiliario Urbano, S.A. (participada al 100% por JCDECAUX EUROPE HOLDING) en la cual se reclama la cantidad de 55 millones de euros con base en la cláusula “rebus sic stantibus”, no estando esta reclamación relacionada con la COVID-19. Esta cláusula es invocada para sustentar la pretensión de anular el contrato, alegando que con motivo de la crisis de 2008 se produjo un cambio fundamental en las circunstancias que motivaron el contrato y que por consiguiente imposibilita su cumplimiento. Presentada la contestación a la demanda, está pendiente la celebración de la audiencia previa sin que hasta el momento haya sido señalada. Según se indica en la Nota 23 de las Cuentas anuales consolidadas, se considera que el riesgo es remoto.

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

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

Desde la fecha de inicio de la controversia judicial hasta la fecha de formulación de estos estados financieros intermedios resumidos consolidados, han sido notificadas 61 demandas y se han dictado los siguientes Autos de medidas cautelares: 48 autos notificados, de los cuales 23 son favorables a AENA, 12 conllevan un reconocimiento parcial y 13 son desfavorables a AENA. Están pendientes de resolución 8.

10. Evolución bursátil

La cotización de la acción de Aena ha fluctuado entre un mínimo de 126,90 euros y un máximo de 150,30 euros. Ha cerrado el período en 138,30 euros, lo que implica una caída del precio de la acción del 2,7% desde el 31 de diciembre de 2020. En el mismo período, el IBEX35 ha acumulado una ganancia del 9,3%.



Los principales datos de la evolución de la acción de Aena en el mercado continuo de la Bolsa de Madrid se resumen en la siguiente tabla:

30/06/2021	AENA.MC
Volumen Total operado (Nº de acciones)	26.864.471
Volumen medio diario operado del período (Nº de acciones)	213.210
Capitalización (€)	20.745.000.000
Precio de cierre (€)	138,30
Nº de acciones	150.000.000
Free Float (%)	49%
Free Float (acciones)	73.500.000

En relación con la adquisición y enajenación de acciones propias, a 30 de junio de 2021 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. Hechos posteriores al cierre

Desde la fecha de cierre del periodo de seis meses finalizado el 30 de junio de 2021 hasta la fecha de formulación de los Estados financieros intermedios resumidos consolidados, no se han producido hechos significativos que puedan afectar a los mismos distintos de los indicados a continuación.

- Con posterioridad al 30 de junio de 2021 y hasta la fecha de publicación del presente informe, Aena S.M.E., S.A. ha procedido, en cumplimiento del calendario de desembolso, a la disposición de un préstamo por importe de 100 millones de euros.
- Aena S.M.E., S.A. ha obtenido ampliaciones de todas las dispensas temporales de cumplimiento de las ratios financieras hasta 31 de diciembre de 2022 de todas las entidades bancarias.

Adicionalmente, se ha ampliado el vencimiento de un préstamo de 250 millones de euros, por dos años adicionales, pasando su vencimiento desde julio 2022 a julio 2024.

- En relación a las dispensas temporales obtenidas por Luton de los prestamistas, dando cumplimiento al acuerdo alcanzado el 30 de junio de 2021 con las entidades financiadoras en cuya contrapartida los prestamistas han exigido el compromiso de los accionistas de aportar 20 millones de GBP de liquidez, cabe indicar que dicha disposición ha sido desembolsada por ambos accionistas en los primeros días de julio.
- Desde el 30 de junio y hasta la fecha de formulación de los estados financieros intermedios resumidos consolidados, se han notificado las siguientes resoluciones judiciales:

1ª.- Sentencia de 1 de julio de 2021 del Juzgado de Primera Instancia nº 5 de Palma de Mallorca. El Juzgado estima parcialmente la demanda y establece que la renta del contrato debe abonarse de la siguiente forma:

01/01/2020 hasta 14/03/2020 según contrato.

15/03/2020 hasta 20/06/2020 no se abona renta.

21/06/2020 hasta 31/12/2020 según la fórmula: RMGA/pasajeros 2019 X flujo pasajeros 2020.

01/01/2021 hasta 05/05/2021 (fecha de finalización del contrato) según la fórmula RMGA 2020/pasajeros 2019 X flujo de pasajeros 2021.

2ª.- Sentencia de 7 de julio de 2021 del Juzgado de Primera Instancia nº 62 de Madrid. El Juzgado estima parcialmente la demanda, declarando que procede adaptar la RMGA del contrato al flujo de pasajeros desde el 15/03/2020 hasta el 31/10/2020, fecha de finalización del contrato. Para el período que se refiere entre el 1 de enero y el 16 de marzo de 2020 mantiene la RMGA fija. Asimismo, desestima el que no se deba pagar renta mínima garantizada cuando esté cerrado el local.

Ambas resoluciones ponen fin a la primera instancia y resuelven por primera vez dos situaciones concretas que afectan a un mismo demandante, de forma que lo resuelto no se puede generalizar a los restantes procedimientos judiciales. Debe tenerse en cuenta que en los dos casos los contratos ya habían finalizado, por lo que se va a discutir en vía de recurso si se puede realizar un reequilibrio contractual por la rebus sic stantibus a un contrato ya terminado. En la mayor parte de los procedimientos planteados la rebus sic stantibus se formula respecto de contratos vivos donde se demanda el reequilibrio en dos años, 2020, 2021 y sucesivos.

Además, los dos procedimientos judiciales en los que se ha dictado sentencia de fondo tienen una cuantía reducida (630 miles de euros de RMGA) con escasa materialidad en relación con el importe total de las RMGA que han sido cuestionadas judicialmente.

Estas sentencias no estiman íntegramente las demandas, al no reconocer las pretensiones de la actora, como era convertir la RMGA en una renta puramente variable. Aun así, los términos en los que se han dictado las sentencias no resultan del todo claras y ello ha dado lugar a que en ambos procedimientos la propia demandante haya solicitado que se dicte Auto de aclaración. Por otra parte, cabe advertir que las sentencias no son firmes pues admiten recurso de apelación ante la Audiencia Provincial y que en próximas fechas Aena formulará el oportuno recurso.

3º.- Auto de 8 de julio de 2021 que resuelve las Medidas Cautelares dictado por el Juzgado de Primera Instancia nº 42 de Madrid, que estima la solicitud formulada por el demandante, consistente en la suspensión de obligación de pago de la RMGA conforme a contrato y suspensión de ejecución de avales (si alguno ya está ejecutado, devolución). Mantiene en cambio el pago de la renta en la parte que corresponde al presunto acuerdo que se corresponde con una RMGA por pasajero.

El Juzgado entiende que existe apariencia de buen derecho en la solicitud al existir indicios de que se pueda haber llegado a un acuerdo e inexistencia de peligro derivado de la mora procesal por la situación de endeudamiento de la demandante. El demandante es el tercer arrendatario por su importancia cuantitativa. Hemos de destacar que en su solicitud de medidas cautelares y la demanda posterior no alega la existencia de un rebus sic stantibus, sino de un presunto acuerdo transaccional alcanzado el 21 de diciembre del año 2020 y que abarcaría las rentas correspondientes únicamente a los años 2020 y 2021.

4º.- Auto de 1 de julio de 2021 que resuelve las Medidas Cautelares dictado por el Juzgado de Primera Instancia nº 2 del Prat de Llobregat y que desestima íntegramente la solicitud formulada por el demandante. El Juzgado entiende que no se ha acreditado el peligro en la mora procesal, manifestando que no existe la necesidad de adoptar medidas cautelares como las solicitadas al no haber acreditado que el pago de la misma pueda afectar a la tutela judicial pretendida, puesto que, si se dictara una sentencia estimatoria para la parte actora, no hay causa justificada para entender que Aena no podría devolver dicho importe.

5º.- Auto de 14 de julio de 2021 dictado por el Juzgado de 1ª Instancia nº 13 de Palma de Mallorca, que desestima íntegramente la solicitud formulada por el demandante. El Juzgado entiende que no se ha acreditado el peligro en la mora procesal, manifestando que no existe la necesidad de adoptar medidas cautelares como las solicitadas al no haber acreditado que el pago de la misma pueda afectar a la tutela judicial pretendida, puesto que, si se dictara una sentencia estimatoria para la parte actora, no hay causa justificada para entender que Aena no podría devolver dicho importe.

En los dos últimos casos, la empresa ha visto rechazada su solicitud de medidas cautelares con condena en costas.

6º.- Auto de 19 de julio de 2021 dictado por el Juzgado de 1ª Instancia nº 1 de Ibiza, que desestima íntegramente la solicitud formulada por el demandante. El Juzgado considera que no se logra acreditar el peligro de la mora procesal, pues el riesgo futuro del negocio no aparece suficientemente concretado desde el momento en que se prevé un nivel de recuperación económica en consonancia con la progresiva implantación de los avances contra la pandemia.

7º.- A nivel de las Audiencias Provinciales se han dictado tres autos en relación exclusivamente con las medidas cautelares: el Auto de 8 de julio de 2021 de la Audiencia Provincial de Bilbao que desestima el recurso de apelación interpuesto por Aena frente al Auto que estimaba parcialmente las medidas cautelares solicitadas por el demandante paralizando la ejecución de avales y con suspensión de la RMGA, donde la Audiencia Provincial confirma el contenido del Auto de instancia, que adoptaba la medida cautelar solicitada, constatando a nivel indiciario la existencia de una rebus sic stantibus. Por otra parte, el Auto de 1 de junio de 2021 de la Audiencia Provincial de A Coruña estima el recurso de apelación formulado por el demandante, estimando parcialmente las medidas cautelares solicitadas en la demanda (inicialmente desestimadas) y considera dicha Audiencia Provincial que es adecuada la adopción de una medida cautelar de suspensión únicamente sobre la facturación del 50% RMGA 2020 y de la ejecución del 50% del aval. Finalmente, la Audiencia Provincial de las Islas Baleares, mediante auto de fecha 22 de julio de 2021, ha confirmado el Auto del Juzgado de Instancia, desestimando las medidas cautelares solicitadas por las demandantes. La Sala entiende que, extinguido ya el contrato, ninguna urgencia tiene suspender el pago de la factura y el interés de la actora solo pivota en la suspensión de la ejecución del aval, pero éste ha sido ya ejecutado y cobrado por Aena de forma que tales medidas, ahora, han perdido virtualidad y no sirven ya como instrumento para asegurar el derecho a la tutela judicial efectiva.

12. Medidas alternativas de rendimiento (MAR)

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

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

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

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

1. Medidas del rendimiento operativo

EBITDA o EBITDA reportado

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

En nota relativa a la información financiera por segmentos de negocio de los Estados financieros resumidos consolidados (Nota 4), se indica que el Presidente y Consejero Delegado evalúa el rendimiento de los segmentos operativos en función del EBITDA.

EBITDA AJUSTADO

El EBITDA ajustado se calcula como EBITDA + Deterioros de inmovilizado + resultado por enajenaciones del inmovilizado. La reconciliación, tanto del EBITDA como del EBITDA ajustado, con los resultados consolidados figuran también en la nota relativa a la información financiera por segmentos de negocio de los Estados financieros resumidos consolidados (Nota 4).

MARGEN DE EBITDA

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

MARGEN DE EBIT

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

OPEX

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

2. Medidas de la situación financiera

Deuda Neta

La Deuda Neta es la principal MAR que utiliza la Dirección para medir el nivel de endeudamiento de la Compañía. Se calcula como el total de la "Deuda Financiera" (Deuda financiera no corriente+ Deuda Financiera corriente) que figura en el Estado de situación financiera consolidado (Ver Nota 10 de estos Estados financieros resumidos consolidados) menos el "Efectivo y equivalentes al efectivo" que también figura en dicho estado de situación financiera.

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

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

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

Efectivo y equivalentes al efectivo

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

Ratio Deuda Financiera Neta / EBITDA

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

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

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

Medidas alternativas de rendimiento Grupo Aena (Miles de euros)	30/06/2021	31/12/2020	30/06/2020	30/06/2019
EBITDA	-58.199	714.571	211.380	1.189.314
Resultado de explotación	-454.293	-92.292	-192.117	795.850
Amortizaciones	396.094	806.863	403.497	393.464
EBITDA AJUSTADO	36.198	828.495	332.402	1.194.013
EBITDA	-58.199	714.571	211.380	1.189.314
Deterioros y bajas de inmovilizado	94.397	113.924	121.022	4.699
DEUDA NETA	7.619.403	7.030.924	6.661.682	6.905.846
Deuda financiera no corriente	6.917.047	7.116.554	7.348.432	6.316.647
Deuda financiera corriente	1.120.919	1.139.248	1.497.446	765.239
Efectivo y equivalentes al efectivo	-418.563	-1.224.878	-2.184.196	-176.040
(III)+(IV) EBITDA últimos 12 meses	444.992	714.571	1.788.314	2.719.435
(I) EBITDA año anterior	714.571	N/A	2.766.248	2.656.586
(II) EBITDA primer semestre año anterior	211.380	N/A	1.189.314	1.126.465
(III) = (I)-(II) EBITDA segundo semestre año anterior	503.191	N/A	1.576.934	1.530.121
(IV) Ebitda primer semestre del año	-58.199	N/A	211.380	1.189.314
Ratio Deuda Financiera Neta/EBITDA	17,1 x	9,8 x	3,7 x	2,5 x
Deuda Financiera Neta	7.619.403	7.030.924	6.661.682	6.905.845
EBITDA últimos 12 meses	444.992	714.571	1.788.314	2.719.435
OPEX	-753.972	N/A	-765.050	-904.539
Aprovisionamientos	-81.405	N/A	-79.532	-85.581
Gastos de personal	-230.029	N/A	-237.907	-229.042
Otros gastos de explotación	-442.538	N/A	-447.611	-589.916

Medidas alternativas de rendimiento Aena S.M.E., S.A. (Miles de euros)	30/06/2021	31/12/2020	30/06/2020	30/06/2019
DEUDA NETA	7.088.022	6.540.411	6.182.569	6.481.258
Deuda financiera no corriente	6.783.984	6.986.468	6.787.836	5.799.962
Deuda financiera corriente	651.299	695.208	1.488.789	757.249
Efectivo y equivalentes al efectivo	-347.260	-1.141.265	-2.094.056	-75.952
(III)+(IV) EBITDA últimos 12 meses	506.526	809.326	1.863.289	2.624.903
(I) EBITDA año anterior	809.326	N/A	2.671.927	2.573.048
(II) EBITDA primer semestre año anterior	334.791	N/A	1.143.429	1.091.575
(III) = (I)-(II) EBITDA segundo semestre año anterior	474.535	N/A	1.528.498	1.481.473
(IV) Ebitda primer semestre del año	31.991	N/A	334.791	1.143.430
Ratio Deuda Financiera Neta/EBITDA	14,0 x	8,1x	3,3x	2,5x
Deuda Financiera Neta	7.088.022	6.540.411	6.182.569	6.481.258
EBITDA últimos 12 meses	506.526	809.326	1.863.289	2.624.903

Estados financieros intermedios resumidos consolidados

Estado de situación financiera intermedio resumido consolidado a 30 de junio de 2021 y 31 de diciembre de 2020

Miles de euros	30 de junio de 2021	31 de diciembre de 2020
ACTIVOS		
Activos no corrientes		
Inmovilizado material	12.252.545	12.331.677
Activos intangibles	641.539	702.306
Inversiones inmobiliarias	138.516	139.176
Activos por derecho de uso	32.542	35.029
Inversiones en empresas asociadas y con control conjunto	61.815	57.220
Otros activos financieros	89.796	90.986
Activos por impuestos diferidos	274.072	156.563
Otros activos no corrientes	22.861	24.043
	13.513.686	13.537.000
Activos corrientes		
Existencias	6.393	6.516
Clientes y otras cuentas a cobrar	1.170.578	894.693
Efectivo y equivalentes al efectivo	418.563	1.224.878
	1.595.534	2.126.087
Total activos	15.109.220	15.663.087
PATRIMONIO NETO Y PASIVOS		
Patrimonio neto		
Capital ordinario	1.500.000	1.500.000
Prima de emisión	1.100.868	1.100.868
Ganancias/(pérdidas) acumuladas	3.463.451	3.811.411
Diferencias de conversión acumuladas	-157.079	-181.671
Otras reservas	-89.641	-111.595
Participaciones no dominantes	-83.334	-54.030
	5.734.265	6.064.983
Pasivos		
Pasivos no corrientes		
Deuda financiera	6.917.047	7.116.554
Instrumentos financieros derivados	74.039	101.656
Subvenciones	406.298	425.917
Prestaciones a los empleados	37.177	35.943
Provisiones para otros pasivos y gastos	71.250	69.796
Pasivos por impuestos diferidos	65.442	54.975
Otros pasivos a largo plazo	14.769	14.927
	7.586.022	7.819.768
Pasivos corrientes		
Deuda financiera	1.120.919	1.139.248
Instrumentos financieros derivados	29.567	31.645
Proveedores y otras cuentas a pagar	552.893	517.855
Pasivos por impuesto corriente	1	217
Subvenciones	36.524	34.711
Provisiones para otros pasivos y gastos	49.029	54.660
	1.788.933	1.778.336
Total pasivos	9.374.955	9.598.104
Total patrimonio neto y pasivos	15.109.220	15.663.087

Estados financieros intermedios resumidos consolidados

Cuenta de resultados intermedia resumida consolidada de los períodos de seis meses terminados el 30 de junio de 2021 y el 30 de junio de 2020

Miles de euros	30 de junio de 2021	30 de junio de 2020
Actividades continuadas		
Ingresos ordinarios	829.777	1.085.153
Otros ingresos de explotación	3.713	6.208
Trabajos realizados por la empresa para su activo	3.784	2.383
Aprovisionamientos	-81.405	-79.532
Gastos de personal	-230.029	-237.907
Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales	-30.258	-8.083
Otros gastos de explotación	-442.538	-447.611
Amortización del inmovilizado	-396.094	-403.497
Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras	17.806	18.527
Excesos de provisiones	7.801	175
Resultado por enajenaciones de inmovilizado	-5.315	-1.448
Deterioro del valor de los activos intangibles, inmovilizado material e inversiones inmobiliarias	-89.082	-119.574
Otras ganancias / (pérdidas) – netas	-42.453	-6.911
Resultado de explotación	-454.293	-192.117
Ingresos financieros	1.442	1.562
Gastos financieros	-50.195	-59.302
Otros ingresos/(gastos) financieros - netos	4.916	-6.878
Ingresos (Gastos) financieros – netos	-43.837	-64.618
Resultado y deterioro de entidades valoradas por el método de la participación	9.794	-2.277
Resultado antes de impuestos	-488.336	-259.012
Impuesto sobre las ganancias	114.141	67.014
Resultado del período consolidado	-374.195	-191.998
Resultado del período atribuible a participaciones no dominantes	-27.837	-21.261
Resultado del período atribuible a los accionistas de la dominante	-346.358	-170.737
Resultados por acción (Euros por acción)		
Resultados básicos por acción para el resultado del período	-2,31	-1,14
Resultados diluidos por acción para el resultado del período	-2,31	-1,14

Estados financieros intermedios resumidos consolidados

Estado de flujos de efectivo intermedio resumido consolidado de los períodos de seis meses terminados el 30 de junio de 2021 y el 30 de junio de 2020

Miles de euros	30 de junio de 2021	30 de junio de 2020
Resultado antes de impuestos	-488.336	-259.012
Ajustes por:	545.470	577.893
- Depreciación y amortización	396.094	403.497
- Correcciones valorativas por deterioro	30.258	8.083
- Variación de provisiones	11.622	-461
- Deterioro de inmovilizado	89.082	119.574
- Imputación de subvenciones	-17.806	-18.527
- (Beneficio)/pérdida por bajas de inmovilizado	5.315	1.448
- Correcciones valorativas por deterioro de instrumentos financieros	-1.717	255
- Ingresos financieros	-1.442	-1.562
- Gastos financieros	34.157	42.708
- Diferencias de cambio	-3.199	6.623
- Gastos financieros liquidación de derivados financieros	16.038	16.594
- Otros Ingresos y gastos	-3.138	-2.616
- Deterioro y Participación en resultados de sociedades puestas en equivalencia	-9.794	2.277
Variaciones en capital circulante:	-227.766	40.323
- Existencias	153	-197
- Deudores y otras cuentas a cobrar	-287.688	123.125
- Otros activos corrientes	-2.553	-48
- Acreedores y otras cuentas a pagar	76.049	-66.548
- Otros pasivos corrientes	-13.035	-15.572
- Otros activos y pasivos no corrientes	-692	-437
Otro efectivo generado por las operaciones	-49.703	-58.134
Intereses pagados	-48.814	-46.652
Cobros de intereses	39	945
Impuestos pagados	-586	-12.166
Otros cobros (pagos)	-342	-261
Efectivo neto generado por actividades de explotación	-220.335	301.070
Flujos de efectivo de actividades de inversión		
Adquisiciones de inmovilizado material	-320.676	-288.058
Adquisiciones de activos intangibles	-23.840	-11.522
Adquisiciones de inversiones inmobiliarias	-1	-7
Pagos por adquisiciones de otros activos financieros	-8.743	-14.623
Cobros por desinversiones/préstamos a Empresas del grupo y asociadas	5.132	-
Cobros por desinversiones inmovilizado intangible	-	381
Cobros otros activos financieros	3.043	59
Dividendos recibidos	1.349	417
Efectivo neto utilizado en actividades de inversión	-343.736	-313.353
Flujos de efectivo de actividades de financiación		
Emisión de deudas	100.000	2.441.790
Otros cobros	14.702	6.473
Devoluciones de deudas con entidades de crédito	-	-100.000
Devoluciones de financiación del Grupo	-347.654	-362.320
Pagos de pasivos por arrendamientos	-2.774	-3.970
Otros pagos	-7.953	-16.899
Efectivo neto generado/(utilizado) en actividades de financiación	-243.679	1.965.074
Efecto de las variaciones de los tipos de cambio	1.435	-9.192
(Disminución)/aumento neto de efectivo y equivalentes al efectivo	-806.315	1.943.599
Efectivo y equivalentes al efectivo al inicio del ejercicio	1.224.878	240.597
Efectivo y equivalentes al efectivo al final del ejercicio	418.563	2.184.196

Rumbo al Desarrollo Sostenible

Desarrollo **Social**

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

Desarrollo **Económico**

Propiciar el crecimiento y
la prosperidad fomentando
la gestión eficiente

Sostenibilidad **Medioambiental**

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



FORMULACIÓN DE LOS ESTADOS FINANCIEROS INTERMEDIOS RESUMIDOS CONSOLIDADOS E INFORME DE GESTIÓN INTERMEDIO CONSOLIDADO A 30 DE JUNIO DE 2021

El Consejo de Administración de la sociedad Aena, S.M.E., S.A. en fecha 27 de julio de 2021, y en cumplimiento de lo establecido en la normativa aplicable vigente, procede a formular los Estados Financieros intermedios resumidos consolidados y el Informe de Gestión intermedio consolidado del periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2021, los cuales vienen constituidos por los documentos anexos que preceden a este escrito y, constan extendidos los primeros en 31 folios de papel común, y el segundo en 20 folios de papel común.

Cargo	Nombre	Firma
Presidente:	D. Maurici Lucena Betriu	
Consejero	D. Angel Luis Arias Serrano ¹	
Consejera	D.ª Pilar Arranz Notario ²	
Consejera	Dña. Marta Bardón Fernández-Pacheco ³	
Consejera	Dña. Irene Cano Piquero	
Consejero	D. Juan Ignacio Díaz Bidart ⁴	
Consejero	D. Josep Antoni Duran i Lleida ⁵	
Consejero	D. Francisco Ferrer Moreno	
Consejera	Dª. Leticia Iglesias Herraiz ⁶	
Consejero	D. Amancio López Seijas	
Consejero	D. Francisco Javier Marín San Andrés	
Consejera	Dª. Angélica Martínez Ortega	
Consejero	D. Juan Río Cortés	
Consejero	D. Jaime Terceiro Lomba	
Consejero	TCI Advisory Services, LLP, representado por D. Christopher Anthony Hohn ⁷	
Secretario no consejero:	D. Juan Carlos Alfonso Rubio	

¹ Debido a que asistirá a la reunión por videoconferencia, delega su firma en Dª. Angélica Martínez Ortega

² Debido a que asistirá a la reunión por videoconferencia, delega su firma en D. Jaime Terceiro Lomba

³ Debido a que asistirá a la reunión por videoconferencia, delega su firma en D. Francisco Ferrer Moreno

⁴ Debido a que asistirá a la reunión por videoconferencia, delega su firma en D. Francisco Ferrer Moreno

⁵ Debido a que asistirá a la reunión por videoconferencia, delega su firma en D. Jaime Terceiro Lomba

⁶ Debido a que asistirá a la reunión por videoconferencia, delega su firma en D. Jaime Terceiro Lomba

⁷ Debido a la imposibilidad de asistir a la reunión, delega su voto y firma en D. Jaime Terceiro Lomba

Declaración responsable relativa a los estados financieros intermedios resumidos consolidados y al informe de gestión intermedio consolidado correspondiente al cierre semestral del ejercicio 2021 de Aena, S.M.E., S.A.

En cumplimiento de lo establecido en el artículo 11.1 (b) del Real Decreto 1362/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 24/1988, de 28 de julio, del Mercado de Valores, los miembros del Consejo de Administración de Aena, S.M.E., S.A. (la “Sociedad”) firman la presente declaración de responsabilidad sobre el contenido de los estados financieros intermedios resumidos consolidados y el informe de gestión intermedio consolidado de la Sociedad cerrados a 30 de junio de 2021, mediante la que declaran que, hasta donde alcanza su conocimiento, las cuentas semestrales 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 de su grupo consolidado, y que los informes de gestión intermedios incluyen un análisis fiel de la información exigida.

Cargo	Nombre	Firma
Presidente	D. Maurici Lucena Betriu	
Consejero	D. Angel Luis Arias Serrano ¹	
Consejera	D. ^a Pilar Arranz Notario ²	
Consejera	Dña. Marta Bardón Fernández-Pacheco ³	
Consejera	Dña. Irene Cano Piquero	
Consejero	D. Juan Ignacio Díaz Bidart ⁴	
Consejero	D. Josep Antoni Durán i Lleida ⁵	
Consejero	D. Francisco Ferrer Moreno	
Consejera	D. ^a . Leticia Iglesias Herraiz ⁶	

¹ Debido a que asistirá a la reunión por videoconferencia, delega su firma en D.^a. Angélica Martínez Ortega

² Debido a que asistirá a la reunión por videoconferencia, delega su firma en D. Jaime Terceiro Lomba

³ Debido a que asistirá a la reunión por videoconferencia, delega su firma en D. Francisco Ferrer Moreno

⁴ Debido a que asistirá a la reunión por videoconferencia, delega su firma en D. Francisco Ferrer Moreno

⁵ Debido a que asistirá a la reunión por videoconferencia, delega su firma en D. Jaime Terceiro Lomba

⁶ Debido a que asistirá a la reunión por videoconferencia, delega su firma en D. Jaime Terceiro Lomba

Consejero	D. Amancio López Seijas	
Consejero	D. Francisco Javier Marín San Andrés	
Consejera	D ^a . Angélica Martínez Ortega	
Consejero	D. Juan Río Cortés	
Consejero	D. Jaime Terceiro Lomba	
Consejero	TCI Advisory Services, LLP, representado por D. Christopher Anthony Hohn ⁷	

⁷ Debido a la imposibilidad de asistir a la reunión, delega su voto y firma en D. Jaime Terceiro Lomba