



# 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 2022)



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 de la Sociedad

### **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 (el Grupo), que comprenden el estado de situación financiera al 30 de junio 2022, 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 2022 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 2021. 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 2022 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 2022. 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.



Francisco Rabadán Molero  
26 de julio de 2022



**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 2022

Estados financieros .....	2
1. Información general .....	8
2. Bases de presentación .....	9
3. Estimaciones y juicios contables.....	12
4. Información financiera .....	27
5. Ingresos .....	34
6. Inmovilizado material y activos intangibles.....	36
7. Deterioro del valor de los activos intangibles, inmovilizado material e inversiones inmobiliarias.....	38
8. Instrumentos financieros.....	49
9. Capital social, reserva legal y reserva de capitalización .....	54
10. Deuda financiera .....	54
11. Provisiones y contingencias.....	57
12. Impuesto sobre las ganancias.....	61
13. Transacciones con partes vinculadas.....	62
14. Otra información .....	64
15. Hechos posteriores .....	65

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

## Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

### Estados financieros

#### Estado de situación financiera intermedio resumido consolidado a 30 de junio de 2022 y 31 de diciembre de 2021

	Nota	30 de junio de 2022	31 de diciembre de 2021 (*)
<b>ACTIVOS</b>			
<b>Activos no corrientes</b>			
Inmovilizado material	6, 7	12.151.954	12.372.965
Activos intangibles	6, 7	716.347	637.251
Inversiones Inmobiliarias	7	135.916	136.728
Activos por derecho de uso		31.763	33.691
Inversiones en empresas asociadas y con control conjunto	8.d	65.030	56.976
Otros activos financieros	8.a	88.071	88.466
Instrumentos financieros derivados	8.a	40.159	-
Activos por impuestos diferidos		169.687	219.022
Otros activos no corrientes		184.135	306.323
		<b>13.583.062</b>	<b>13.851.422</b>
<b>Activos corrientes</b>			
Existencias		6.175	6.175
Clientes y otras cuentas a cobrar		992.087	1.001.217
Efectivo y equivalentes al efectivo	8.a	1.141.116	1.466.797
		<b>2.139.378</b>	<b>2.474.189</b>
<b>Total activos</b>		<b>15.722.440</b>	<b>16.325.611</b>
<b>PATRIMONIO NETO Y PASIVOS</b>			
<b>Patrimonio neto</b>			
Capital ordinario		1.500.000	1.500.000
Prima de emisión		1.100.868	1.100.868
Ganancias/(pérdidas) acumuladas		3.914.014	3.745.312
Diferencias de conversión acumuladas		(123.782)	(175.624)
Otras reservas		9.190	(70.462)
Participaciones no dominantes		(84.727)	(88.120)
		<b>6.315.563</b>	<b>6.011.974</b>
<b>Pasivos</b>			
<b>Pasivos no corrientes</b>			
Deuda financiera	8.a, 10	6.946.772	7.191.948
Instrumentos financieros derivados	8.a, b	-	45.999
Subvenciones		376.406	391.933
Prestaciones a los empleados		15.852	20.479
Provisiones para otros pasivos y gastos	11	82.108	104.809
Pasivos por impuestos diferidos		51.912	53.909
Otros pasivos a largo plazo		14.890	14.821
		<b>7.487.940</b>	<b>7.823.898</b>
<b>Pasivos corrientes</b>			
Deuda financiera	8.a, 10	1.178.608	1.721.196
Instrumentos financieros derivados	8.a, b	5.654	27.607
Proveedores y otras cuentas a pagar		661.462	669.997
Pasivos por impuesto corriente		9.941	1.470
Subvenciones		31.705	33.448
Provisiones para otros pasivos y gastos	11	31.567	36.021
		<b>1.918.937</b>	<b>2.489.739</b>
<b>Total pasivos</b>		<b>9.406.877</b>	<b>10.313.637</b>
<b>Total patrimonio neto y pasivos</b>		<b>15.722.440</b>	<b>16.325.611</b>

Las Notas a los estados financieros intermedios 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 2021 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 2022 y el 30 de junio de 2021

	Nota	30 de junio de 2022	30 de junio de 2021 (*)
<b>Actividades continuadas</b>			
Ingresos ordinarios	4, 5	1.694.386	829.777
Otros ingresos de explotación		3.803	3.713
Trabajos realizados por la empresa para su activo		3.537	3.784
Aprovisionamientos		(80.545)	(81.405)
Gastos de personal		(248.536)	(230.029)
Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales	8.c	(6.855)	(30.258)
Otros gastos de explotación		(726.129)	(442.538)
Amortización del inmovilizado		(393.664)	(396.094)
Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras		17.404	17.806
Excesos de provisiones		1.500	7.801
Resultado por enajenaciones de inmovilizado	6	(7.364)	(5.315)
Deterioro del valor de los activos intangibles, inmov. material e inver. inmobiliarias	7	27.426	(89.082)
Otras ganancias / (pérdidas) – netas		(47.364)	(42.453)
<b>Resultado de explotación</b>		<b>237.599</b>	<b>(454.293)</b>
Ingresos financieros		5.511	1.442
Gastos financieros		(50.840)	(50.195)
Otros ingresos/(gastos) financieros - netos		223	4.916
<b>Ingresos (Gastos) financieros – netos</b>		<b>(45.106)</b>	<b>(43.837)</b>
Resultado y deterioro de entidades valoradas por el método de la participación	7, 8.d	15.388	9.794
<b>Resultado antes de impuestos</b>		<b>207.881</b>	<b>(488.336)</b>
Impuesto sobre las ganancias	12	(44.708)	114.141
<b>Resultado del período consolidado</b>		<b>163.173</b>	<b>(374.195)</b>
<b>Resultado del período atribuible a participaciones no dominantes</b>		<b>(604)</b>	<b>(27.837)</b>
<b>Resultado del período atribuible a los accionistas de la dominante</b>		<b>163.777</b>	<b>(346.358)</b>
<b>Resultados por acción (Euros por acción)</b>			
Resultados básicos por acción para el resultado del período		1,09	(2,31)
Resultados diluidos por acción para el resultado del período		1,09	(2,31)

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

(\*) La Cuenta de resultados intermedia resumida consolidada del período de seis meses terminado el 30 de junio de 2021 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 2022 y el 30 de junio de 2021

	Nota	30 de junio de 2022	30 de junio de 2021 (*)
<b>Resultado del período</b>		<b>163.173</b>	<b>(374.195)</b>
<b>Otro resultado global- Partidas que no se reclasifican al resultado del período</b>		<b>141</b>	<b>294</b>
- Por ganancias y pérdidas actuariales y otros ajustes		188	387
- Participación en otro resultado global reconocidos por las inversiones en negocios conjuntos y asociadas		-	4
- Efecto impositivo		(47)	(97)
<b>Otro resultado global- Partidas que pueden reclasificarse posteriormente al resultado del período</b>		<b>135.354</b>	<b>44.785</b>
<b>2. Coberturas de los flujos de efectivo</b>		<b>108.802</b>	<b>30.296</b>
-Ganancias/(Pérdidas) por su valoración		94.363	14.258
-Importes transferidos a la cuenta de resultados		14.439	16.038
<b>3. Diferencias de conversión</b>		<b>53.657</b>	<b>21.705</b>
-Ganancias/(Pérdidas) por su valoración		53.657	21.705
<b>6. Efecto impositivo</b>		<b>(27.105)</b>	<b>(7.216)</b>
<b>Resultado global total del período</b>		<b>298.668</b>	<b>(329.116)</b>
- Atribuidos a la entidad dominante		295.275	(299.812)
- Atribuidos a participaciones no dominantes		3.393	(29.304)

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

(\*) El Estado del resultado global intermedio resumido consolidado del período de seis meses terminado el 30 de junio de 2021 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 2022 y el 30 de junio de 2021 (\*)

	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
<b>Saldo a 1 de enero de 2021</b>	<b>1.500.000</b>	<b>1.100.868</b>	<b>3.811.411</b>	<b>(181.671)</b>	<b>(99.498)</b>	<b>(12.077)</b>	<b>(20)</b>	<b>6.119.013</b>	<b>(54.030)</b>	<b>6.064.983</b>
Resultado del período	-	-	(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
<b>Resultado global total del período</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>(346.358)</b>	<b>24.592</b>	<b>21.802</b>	<b>148</b>	<b>4</b>	<b>(299.812)</b>	<b>(29.304)</b>	<b>(329.116)</b>
Otros movimientos	-	-	(1.602)	-	-	-	-	(1.602)	-	(1.602)
<b>Total aportaciones de y distribuciones a propietarios reconocido directamente en patrimonio neto</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>(1.602)</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>(1.602)</b>	<b>-</b>	<b>(1.602)</b>
<b>Saldo a 30 de junio de 2021</b>	<b>1.500.000</b>	<b>1.100.868</b>	<b>3.463.451</b>	<b>(157.079)</b>	<b>(77.696)</b>	<b>(11.929)</b>	<b>(16)</b>	<b>5.817.599</b>	<b>(83.334)</b>	<b>5.734.265</b>
<b>Saldo a 1 de enero de 2022</b>	<b>1.500.000</b>	<b>1.100.868</b>	<b>3.745.312</b>	<b>(175.624)</b>	<b>(55.901)</b>	<b>(14.577)</b>	<b>16</b>	<b>6.100.094</b>	<b>(88.120)</b>	<b>6.011.974</b>
Resultado del período	-	-	163.777	-	-	-	-	163.777	(604)	163.173
Otro resultado global del período	-	-	-	51.842	79.585	72	-	131.499	3.997	135.496
<b>Resultado global total del período</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>163.777</b>	<b>51.842</b>	<b>79.585</b>	<b>72</b>	<b>-</b>	<b>295.276</b>	<b>3.393</b>	<b>298.669</b>
Otros movimientos	-	-	4.925	-	-	11	(16)	4.920	-	4.920
<b>Total aportaciones de y distribuciones a propietarios reconocido directamente en patrimonio neto</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>4.925</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>11</b>	<b>(16)</b>	<b>4.920</b>	<b>-</b>	<b>4.920</b>
<b>Saldo a 30 de junio de 2022</b>	<b>1.500.000</b>	<b>1.100.868</b>	<b>3.914.014</b>	<b>(123.782)</b>	<b>23.684</b>	<b>(14.494)</b>	<b>-</b>	<b>6.400.290</b>	<b>(84.727)</b>	<b>6.315.563</b>

Las Notas a los estados financieros intermedios 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 2021 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 2022 y el 30 de junio de 2021

	Nota	30 de junio de 2022	30 de junio de 2021(*)
<b>Resultado antes de impuestos</b>		<b>207.881</b>	<b>(488.336)</b>
<b>Ajustes por:</b>		<b>543.436</b>	<b>545.470</b>
- Depreciación y amortización		393.664	396.094
- Correcciones valorativas por deterioro	10	6.855	30.258
- Variación de provisiones		(862)	11.622
- Deterioro de inmovilizado	7	(27.426)	89.082
- Imputación de subvenciones		(17.404)	(17.806)
- (Beneficio)/pérdida por bajas de inmovilizado	6	7.364	5.315
- Correcciones valorativas por deterioro de instrumentos financieros		123	(1.717)
- Ingresos financieros		(5.511)	(1.442)
- Gastos financieros		36.401	34.157
- Diferencias de cambio		(346)	(3.199)
- Gastos financieros liquidación de derivados financieros		14.439	16.038
- Descuentos comerciales	3	158.305	-
- Otros Ingresos y gastos		(6.778)	(3.138)
- Deterioro y Participación en resultados de sociedades puestas en equivalencia	7, 8.d	(15.388)	(9.794)
<b>Variaciones en capital circulante:</b>		<b>82.324</b>	<b>(227.766)</b>
- Existencias		120	153
- Deudores y otras cuentas a cobrar		(71.174)	(287.688)
- Otros activos corrientes		5.265	(2.553)
- Acreedores y otras cuentas a pagar		148.705	76.049
- Otros pasivos corrientes		(372)	(13.035)
- Otros activos y pasivos no corrientes		(220)	(692)
<b>Otro efectivo generado por las operaciones:</b>		<b>(47.994)</b>	<b>(49.703)</b>
Intereses pagados		(45.890)	(48.814)
Cobros de intereses		3.246	39
Impuestos pagados		(4.749)	(586)
Otros cobros (pagos)		(601)	(342)
<b>Efectivo neto generado por actividades de explotación</b>		<b>785.647</b>	<b>(220.335)</b>

## 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 2022 y el 30 de junio de 2021

	Nota	30 de junio de 2022	30 de junio de 2021(*)
<b>Flujos de efectivo de actividades de inversión:</b>			
Adquisiciones de inmovilizado material		(332.143)	(320.676)
Adquisiciones de activos intangibles		(51.568)	(23.840)
Adquisiciones de inversiones inmobiliarias		(10)	(1)
Pagos por adquisiciones de otros activos financieros		(1.485)	(8.743)
Cobros por desinversiones/préstamos a Empresas del grupo y asociadas		-	5.132
Cobros por desinversiones inmovilizado material		1.425	-
Cobros otros activos financieros		44.245	3.043
Dividendos recibidos	13.c	15.500	1.349
<b>Efectivo neto utilizado en actividades de inversión</b>		<b>(324.036)</b>	<b>(343.736)</b>
<b>Flujos de efectivo de actividades de financiación:</b>			
Obligaciones y valores similares	10	53.752	-
Emisión de deudas	10	170.000	100.000
Otros cobros	10	45.521	14.702
Devoluciones de deudas con entidades de crédito	10	(651.147)	-
Devoluciones de financiación del Grupo	10	(347.654)	(347.654)
Pagos de pasivos por arrendamientos	10	(4.583)	(2.774)
Otros pagos	10	(53.201)	(7.953)
<b>Efectivo neto generado/(utilizado) en actividades de financiación</b>		<b>(787.312)</b>	<b>(243.679)</b>
<b>Efecto de las variaciones de los tipos de cambio</b>		<b>20</b>	<b>1.435</b>
(Disminución)/aumento neto de efectivo y equivalentes al efectivo		(325.681)	(806.315)
<b>Efectivo y equivalentes al efectivo al inicio del ejercicio</b>		<b>1.466.797</b>	<b>1.224.878</b>
<b>Efectivo y equivalentes al efectivo al final del ejercicio</b>		<b>1.141.116</b>	<b>418.563</b>

Las Notas a los estados financieros intermedios 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 2021 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 2022

#### 1. Información general

Aena S.M.E., S.A. (en adelante, “la Sociedad dominante”, o “Aena”) es la Sociedad dominante de un grupo de sociedades (el “Grupo”) que a 30 de junio de 2022 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 dominante, 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.
- La evaluación de las necesidades y, en su caso, la propuesta de planificación de nuevas infraestructuras aeroportuarias y de las servidumbres aeronáuticas y acústicas vinculadas a los aeropuertos y servicios cuya gestión se atribuye a la sociedad.
- El desarrollo de los servicios de orden y seguridad en las instalaciones aeroportuarias que gestione, sin perjuicio de las atribuciones asignadas en esta materia al Ministerio de Interior.
- La formación en materias relacionadas con el transporte aéreo, incluida la formación de profesionales aeronáuticos sujetos a la obtención de licencias, títulos, autorizaciones o habilitaciones y la promoción, divulgación o fomento de la actividad aeronáutica o aeroportuaria.
- La participación, gestión y dirección, directa o indirectamente, en aeropuertos extranjeros.

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

El objeto social podrá realizarse por el Grupo 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.

La actividad del Grupo se ha visto drásticamente afectada por las circunstancias extraordinarias consecuencia de la pandemia de la COVID-19, sus sucesivas olas de expansión y la aparición de nuevas variantes en todo el mundo, especialmente en Europa desde finales de 2020. Estas circunstancias implicaron 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. Tras la sexta ola de

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

*(Importes en miles de euros salvo otra indicación)*

la variante Omicron, la situación actual de la pandemia de COVID-19 en Europa y especialmente en España, ha permitido la flexibilización de las medidas que restringen la movilidad de las personas, lo que ha mejorado los resultados de tráfico del primer semestre de 2022 respecto a los inicialmente previstos por lo que la Sociedad dominante ha elevado su escenario de tráfico para este año a una horquilla entre el 75% y el 85% respecto a las cifras de 2019. No obstante, el Grupo continúa manteniendo unas expectativas moderadas de crecimiento para los próximos años puesto que la recuperación sigue siendo sensible a la aparición de nuevas variantes y como consecuencia del marco histórico de enorme incertidumbre en el que nos encontramos derivado de tensiones geopolíticas y un complejo entorno macroeconómico, tal y como se describe con más detalle en la Nota 3.

El domicilio social de Aena S.M.E., S.A. está ubicado en Madrid (España), calle Peonías, 12, tras el cambio del mismo adoptado por su Consejo de Administración con fecha 30 de octubre de 2018.

### **2. Bases de presentación**

Las Cuentas anuales consolidadas correspondientes al ejercicio 2021 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 2021, 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 2022 han sido sometidos a una revisión limitada de los auditores bajo la Norma ISRE 2410. Las cifras correspondientes a 30 de junio de 2021 (que también fueron sometidas al mismo tipo de revisión) y 31 de diciembre de 2021 (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 26 de julio de 2022.

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 2021, que fueron formuladas el 22 de febrero de 2022 y aprobadas por la Junta General Ordinaria de Accionistas de Aena, celebrada el 31 de marzo de 2022.

#### **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 2021, 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 2022.

Durante el primer semestre de 2022 han sido adoptadas por parte de la Unión Europea las siguientes interpretaciones y modificaciones:

## 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 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.
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 esta Norma ha sido adoptada por la UE con fecha 31 de agosto de 2021 y resulta de aplicación desde el 1 de abril de 2021.

Ninguna de estas normas ha tenido impacto significativo sobre los estados financieros resumidos consolidados del Grupo. 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 en el período.

#### 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 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 ha sido adoptada por la UE con fecha 2 de marzo de 2022 y resulta de aplicación desde el 1 de enero de 2023.
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 ha sido adoptada por la UE con fecha 2 de marzo de 2022 y resulta de aplicación desde el 1 de enero de 2023.

## 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 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 período de aplicación inicial.

#### 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 2021.

No han existido operaciones realizadas por el Grupo en el período de seis meses finalizado el 30 de junio de 2022 que hayan conducido a variaciones en el perímetro respecto del existente a 31 de diciembre de 2021.

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 el mismo 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 2022 no se han producido cambios en criterios contables significativos respecto a los criterios aplicados en el ejercicio 2021.

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:

- Los ingresos aeronáuticos se ven afectados por el tráfico de pasajeros, cuyas mayores cifras se logran en 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 154 millones de euros (2021: 151 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.

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

### Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

#### 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, con excepción de los derivados de la invasión rusa de Ucrania. A continuación se actualizan los aspectos más relevante relativos a las fuentes clave de incertidumbre y los juicios significativos hechos por la Dirección en la preparación de los presentes estados financieros intermedios consolidados.

##### 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 durante los años 2020, 2021 y principios de 2022 por las circunstancias derivadas de la pandemia de la COVID-19 que obligaron al establecimiento de restricciones a la movilidad moduladas en función de su evolución. En este contexto, el sector aéreo y, en concreto, las compañías del Grupo Aena, han sufrido una reducción de las operaciones y del tráfico de pasajeros desde el inicio de la pandemia sin precedentes históricos, tal y como confirman los principales organismos aeronáuticos internacionales (OACI, IATA y ACI). En el medio-largo plazo, estos organismos estiman que Europa no recuperará los niveles de actividad de 2019 hasta algún momento del amplio período comprendido entre 2023-2027.

Entre los últimos avances en la lucha contra la 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 permitido la flexibilización progresiva de las medidas que restringen la movilidad de las personas y ha supuesto una mejora en el comportamiento de la demanda y en la oferta de las compañías aéreas, que comenzó a experimentarse tras la sexta ola de la variante Omicron. La reactivación del turismo y el aumento de la demanda del tráfico aéreo motivaron durante 2021 la paulatina apertura de las terminales que estuvieron cerradas por baja actividad durante la pandemia.

#### ✦ Riesgo operacional y de negocio

##### ● Tráfico de pasajeros

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

En el primer semestre de 2022 el volumen de pasajeros del Grupo Aena se ha situado en 117,3 millones, lo que representa un crecimiento interanual del 257,2% y una recuperación del 81,8% de los pasajeros de 2019.

A pesar de la falta de visibilidad para el último trimestre del año pero ante las previsiones para los próximos meses de verano, según los asientos ofertados por las aerolíneas, tal y como indicamos anteriormente, Aena ha revisado al alza su estimación de tráfico de pasajeros para el cierre de 2022, desde el 68% actual hasta una horquilla de entre el 75% y el 85% sobre las cifras de 2019.

No obstante, el Grupo mantiene unas expectativas moderadas de crecimiento para los próximos años, dado que la recuperación sigue siendo sensible a la aparición de nuevas variantes y el marco de incertidumbre en el que nos encontramos derivado de graves tensiones geopolíticas y un entorno macroeconómico complejo, con una subida generalizada de las tasas de inflación y en el que los principales organismos económicos (Banco de España, Fondo Monetario Internacional, etc.) están recortando significativamente a la baja las previsiones de PIB, tanto para 2022 como para 2023, especialmente en Europa y en concreto en España.

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

### Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

En cuanto a la evolución del tráfico en los aeropuertos españoles, durante el primer semestre de 2022 el número de pasajeros en la red de aeropuertos en España se ha situado en 104,94 millones (primer semestre 2021: 27,07 millones), lo que supone un incremento interanual del 287,7% respecto al mismo período de 2021 y una disminución del 18% respecto al mismo período de 2019; 1.023.662 movimientos de aeronaves (primer semestre 2021: 519.810 movimientos de aeronaves), un 96,9% superior respecto al primer semestre de 2021 y un 9% inferior respecto al mismo período de 2019; y 493.575 toneladas de mercancía (primer semestre 2021: 448.885 toneladas de mercancía), un 9,96% más que en el mismo período de 2021 y un 1,24% menos que en el primer semestre de 2019.

El volumen de pasajeros del aeropuerto de Luton ha ascendido a 5,6 millones (primer semestre 2021: 0,9 millones) lo que supone un incremento interanual del 558% respecto al mismo período de 2021 y una disminución del 34,2% respecto al mismo período de 2019. En los primeros seis meses del año 2022, el Grupo aeroportuario del Nordeste de Brasil registró 6,8 millones de pasajeros (primer semestre 2021: 4,9 millones de pasajeros), un 38,8% superior al volumen del primer semestre de 2021 y un 1,4% inferior al registrado el mismo período de 2019.

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

#### Actividad comercial

En lo relativo a la actividad comercial, todas las líneas de negocio se vieron afectadas por la reducción del tráfico en los aeropuertos 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 2021, como consecuencia de la crisis sanitaria y las medidas adoptadas por los poderes públicos que provocaron una caída en el tráfico aéreo sin precedentes, desde finales de 2020 y durante el ejercicio 2021 se alcanzaron algunos acuerdos con los operadores comerciales, llevándose a cabo la formalización de las correspondientes modificaciones contractuales que, principalmente, han supuesto reducciones de las RMGA establecidas en los contratos para los años 2020 y 2021. Durante el primer semestre de 2022, se continúan formalizando modificaciones contractuales con algunos arrendatarios sobre las RMGA de 2020 y 2021, si bien se trata solo de cuatro nuevas adendas con escasa relevancia económica (minoración total de las RMGA de 2020 y 2021 por importe de 185 miles de euros).

En otros casos, al no ser posible alcanzar un acuerdo en cuanto a la renta, se han interpuesto demandas por parte de los operadores comerciales, así como de reclamación de cantidad por parte de Aena en los casos en que los operadores comerciales no han atendido el pago de la RMGA (Nota 11).

Adicionalmente, las RMGA establecidas en los contratos de arrendamiento comercial formalizados entre Aena S.M.E., S.A. y sus operadores comerciales, devengadas entre el 15 de marzo de 2020 (fecha de comienzo del primer estado de alarma en España) y el 2 de octubre de 2021, se vieron modificadas como consecuencia de la entrada en vigor, con fecha 3 de octubre de 2021, de la Disposición Final 7ª de la Ley 13/2021, de 1 de octubre, por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (en adelante, DF7). Esta minoración de rentas impuesta por la DF7 de la Ley 13/2021, está englobada dentro de las medidas llevadas a cabo por el Gobierno para hacer frente a los efectos de la crisis sanitaria del COVID-19.

Para el reflejo contable de los descuentos en las RMGA de los ejercicios 2020 y 2021, conforme a lo indicado en la Nota 2.22 de la memoria de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2021, Aena S.M.E., S.A. ha considerado aplicable el párrafo 87 de la NIIF 16, por lo que cualquier pago por arrendamiento ya efectuado o devengado en relación con el arrendamiento original, se ha considerado que forma parte de los pagos del nuevo arrendamiento, ajustando en la fecha de concesión y a través de un sistema de reparto lineal, los incentivos a lo largo de los períodos restantes del contrato.

Estos descuentos en las rentas comerciales se registraron, en el momento de su formalización o modificación por disposición legislativa, en cuentas de periodificación del activo y se imputan a resultados como menores ingresos comerciales, distribuyéndose linealmente durante el período remanente de vida de los contratos.

A 30 de junio de 2022, el saldo de las periodificaciones de activo, correspondiente a las reducciones de las cuotas de arrendamiento de los locales comerciales negociadas con los inquilinos como consecuencia de la COVID-19 asciende a 449.199 miles de euros (31 de diciembre de 2021: 592.066 miles de euros), de las cuales 272.425 miles de euros se imputarán a resultados durante los próximos doce meses (a 31 de diciembre de 2021: 309.007 miles de euros) y se encuentran registrados dentro de los epígrafes "Otros activos no corrientes" y "Clientes y otras cuentas a cobrar".

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

### Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

En el primer semestre de 2022, los ingresos comerciales se han visto minorados en 158.305 miles de euros como consecuencia de la imputación lineal y de forma prospectiva al resultado de los descuentos a las RMGA de 2020 y 2021 (a 30 de junio de 2021: 14.656 miles de euros).

En cuanto a la actividad comercial, es destacable reseñar que desde noviembre de 2021 se han publicado 123 licitaciones en la línea de negocio de Tiendas y 25 en Restauración. En Tiendas, las RMGA de adjudicación de las diferentes licitaciones suponen, en conjunto, una recuperación respecto a las de 2019 del 89% en 2022 y el 108% en 2023. En el caso de Restauración, estas licitaciones suponen, en conjunto, una recuperación respecto a las de 2019 del 89% en 2022 y el 109% en 2023.

#### Solicitud de modificación del DORA 2017-2021

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

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

No obstante, Aena considera que concurren todos los requisitos previstos en el mencionado artículo 27 para la modificación del DORA y la concesión del reequilibrio económico previsto en dicha norma, por lo que ha iniciado un proceso que continúa en tramitación en los correspondientes órganos judiciales.

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

- Aeropuerto de Luton

Tal y como se indica en la Nota 3.1 de la memoria de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2021, el pasado 17 de noviembre de 2021 se formalizó un acuerdo de recuperación sostenible del aeropuerto de Luton con Luton Borough Council, que parte del mecanismo de Special Force Majeure (SFM) recogido en el contrato de concesión, y cuyo acuerdo final contempla una reducción del canon total de concesión por valor de 45 millones de GBP (hasta el año 2023), una extensión de la concesión de 16,5 meses (del 31 de marzo de 2031 al 15 de agosto de 2032), así como un acuerdo sobre otras cuestiones de carácter medioambiental y económico-social con valor para ambas partes.

El importe total de la compensación económica establecida en dicho acuerdo asciende a 45 millones de libras y se imputa en la cuenta de resultados a lo largo del período de vigencia de la concesión, habiéndose reconocido por este concepto un ingreso de 2 millones de libras durante el primer semestre de 2022 y habiéndose recibido efectivo por importe de 13,2 millones de libras durante dicho semestre.

Adicionalmente, se ha ampliado el plazo de extensión de la Concesión en 9 días, hasta el 24 de agosto de 2032, como consecuencia de los ajustes establecidos en el SFM en función del número de pasajeros alcanzado entre 2020 y 2021.

Regulatoriamente la capacidad del aeropuerto de Luton se encuentra limitada a 18 millones de pasajeros. El pasado 1 de diciembre de 2021, la autoridad de planificación del Municipio de Luton (Local Planning Authority) aprobó la solicitud de ampliación de 1 millón de pasajeros adicional presentada por LLA. No obstante, el Secretario de Estado de Transportes (de

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

“Levelling Up, Housing and Communities”) ha solicitado revisar la solicitud del proyecto y se ha programado una fase de investigación o consulta que comenzará el 27 de septiembre de 2022 (Nota 7.d).

### • Aeropuertos del Nordeste de Brasil

Tal y como se indica en la Nota 3.1.a de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2021, la Dirección de ANB formalizó en diciembre de 2020 ante la ANAC la solicitud de revisión extraordinaria para restaurar el equilibrio económico-financiero del contrato de concesión. El 14 de diciembre de 2021 ANAC aprobó dicha petición, concluyendo que el evento narrado se encuadra en la matriz de riesgos contractual, especialmente en cuanto a sus efectos sobre la concesión en el período marzo a diciembre de 2020, y que el importe del desequilibrio en el período citado ascendió a 69,7 millones de Reales Brasileños (11,0 millones de euros al tipo de cambio de 31 de diciembre de 2021) antes de impuestos.

La compensación de este desequilibrio se ha producido de la siguiente forma:

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

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

Una vez finalizado el proceso de aprobación del reequilibrio 2020, ANB inició 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. Así, en diciembre 2021 se presentó solicitud de reequilibrio basada en una estimación de EBITDA de cierre del ejercicio, con metodología de cálculo, importe y condiciones de reequilibrio similares a los del ejercicio 2020. En marzo 2022, la Gerencia de Regulación Técnica de ANAC emitió Nota Técnica, concluyendo que también en 2021 los efectos de la pandemia se encuadran en la matriz de riesgos contractual, y realizando una cuantificación preliminar del desequilibrio sobre la que solicita el parecer de ANB, así como su actualización con los resultados finales de diciembre 2021. La Dirección de ANB ha presentado en julio 2022 la información solicitada y ha solicitado a ANAC la reconsideración de la metodología adoptada para el cálculo del desequilibrio, que permita pasar del valor estimado por ANAC (40,1 millones de Reales Brasileños) al estimado por ANB (64,9 millones de Reales Brasileños).

### ✦ 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 la memoria de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2021, 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 supusieron en todas las empresas del Grupo Aena una reducción extraordinaria de su actividad e ingresos que se tradujo en una fuerte disminución de los flujos de efectivo de explotación durante 2020, 2021 y comienzos de 2022. La situación actual de la pandemia de COVID-19 en Europa y especialmente en España, ha permitido la flexibilización de las medidas que restringen la movilidad de las personas, lo que ha supuesto que, tal y como indicamos anteriormente, los resultados de tráfico del primer semestre de 2022 hayan resultado

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

### Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

sensiblemente mejores respecto a los inicialmente previstos, por lo que la Sociedad dominante ha elevado su escenario de tráfico para este año a una horquilla entre el 75% y el 85% respecto a las cifras de 2019. No obstante, el Grupo continúa manteniendo unas expectativas moderadas de crecimiento para los próximos años puesto que la recuperación sigue siendo sensible a la aparición de nuevas variantes del coronavirus y como consecuencia del marco histórico de enorme incertidumbre en el que nos encontramos, derivado de tensiones geopolíticas y un complejo entorno macroeconómico. Las circunstancias descritas 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 de 2022.

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 detallan en la Nota 7 de las presentes Notas a los estados financieros intermedios resumidos consolidados.

#### ⚡ **Riesgo sanitario**

Como consecuencia de las medidas tomadas para el control, contención y previsión de la pandemia, durante el primer semestre de 2022, el Grupo ha incurrido en gastos excepcionales, tanto en las instalaciones aeroportuarias, como en la protección personal y de salud, por importe de 48,7 millones de euros (en el primer semestre del ejercicio 2021, 42,7 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 2 millones de euros (en el primer semestre de 2021, 4,5 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 sino que dicha recuperación se producirá vía tarifas.

#### ⚡ **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.

#### **b) Riesgos derivados de la invasión de Ucrania por parte de Rusia**

Con fecha 24 de febrero de 2022, tras varios años de tensiones entre Rusia y Ucrania, se produjo la invasión militar de Ucrania por parte del Gobierno ruso. En respuesta a esta acción militar, se han producido por parte de diversos países importantes sanciones económicas contra Rusia y un número creciente de grandes empresas públicas y privadas han llevado a cabo acciones voluntarias para restringir las actividades comerciales con este país. Estas acciones incluyen planes para enajenar activos o interrumpir operaciones en Rusia, reducir las relaciones comerciales desde el país y suspender la prestación de servicios al estado y las empresas rusas.

El conflicto de Ucrania y sus efectos tienen lugar en un momento de incertidumbre y volatilidad económica global significativa y sus consecuencias han interactuado y agravado los efectos de las condiciones actuales del mercado.

La actual crisis tiene un impacto transversal en el mapa de riesgos del Grupo debido, principalmente a los siguientes factores:

- Incremento del precio de la energía: Rusia es uno de los principales suministradores de gas y petróleo para Europa. Las restricciones y sanciones impuestas al comercio con Rusia generan una fuerte presión inflacionista no sólo en los precios de ambas fuentes de energía, sino también en los precios de la electricidad, de los productos y los servicios asociados al uso intensivo de dichas fuentes de energía o dependientes del transporte, así como de otras materias primas. El principal impacto económico para el Grupo se ha producido por el aumento en los costes de la energía. Por otro lado, el combustible de aviación supone el principal coste operativo de las compañías aéreas, por lo que, en el medio y largo plazo, el incremento de su precio podría incluso afectar a la viabilidad de algunos vuelos.

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

### Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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

Hasta la fecha de formulación de los presentes estados financieros intermedios consolidados, el impacto más relevante para el Grupo derivado de la actual crisis macroeconómica y geopolítica, es consecuencia del elevado aumento del coste de la energía eléctrica. Como consecuencia de la evolución al alza de los precios, durante el primer semestre de 2022, la red nacional de aeropuertos ha registrado un gasto por este concepto por importe de 125,1 millones de euros frente a 32,7 millones de euros registrados en el primer semestre de 2021, lo que ha supuesto un aumento de +92,3 millones de euros.

Aunque a la fecha de formulación de los presentes estados financieros intermedios resumidos consolidados no se ha producido ninguna consecuencia significativa para el Grupo, los Administradores y la Dirección de la Sociedad dominante continúa analizando los potenciales impactos que la situación actual de incertidumbre pudiera tener para el Grupo a futuro, no siendo posible realizar una estimación fiable en la actualidad. En su caso, los Administradores de la Sociedad dominante evaluarán durante el segundo semestre de 2022, el impacto, en su caso, de dichos acontecimientos sobre el patrimonio y la situación financiera consolidada del Grupo al 31 de diciembre de 2022 y, sobre los resultados de sus operaciones y los flujos de efectivo consolidados correspondientes al ejercicio anual terminado en dicha fecha.

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

### c) Riesgo de liquidez

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

Como consecuencia de la excepcional situación provocada por la pandemia, los flujos de caja del Grupo se vieron reducidos significativamente en 2021 respecto a 2019, observándose una importante mejora respecto a 2020 que continúa consolidándose en el primer semestre de 2022 motivada por la mejora del tráfico.

Con objeto de asegurar la disponibilidad de liquidez ante la incertidumbre de la evolución de la pandemia y el complejo momento histórico en el nos encontramos derivado de graves tensiones geopolíticas y un entorno macroeconómico adverso, el Grupo ha desplegado desde el inicio de la pandemia un plan de fortalecimiento de la misma.

#### ✦ Aena S.M.E., S.A.

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

En el primer semestre de 2022 Aena ha dispuesto de una ampliación de un préstamo por importe de 20 millones de euros y otro por importe de 150 millones de euros, destinando este último préstamo a la cancelación de préstamos por igual cuantía con objeto de reducir el coste financiero.

A 30 de junio de 2022, Aena no tiene ningún saldo dispuesto de la línea de crédito sindicada, siendo el saldo disponible de 800 millones de euros, así como tampoco tiene ningún saldo vivo en Euro Commercial Paper (ECP), línea en la que existe la posibilidad de realizar emisiones de hasta 900 millones de euros.

Aena tiene también disponibles tres préstamos con el Banco Europeo de Inversiones (BEI) por importe de 94,5 millones de euros, 110 millones de euros y 14,37 millones de euros, respectivamente, y un préstamo ESG-linked con ICO por importe de 250 millones de euros.

Los vencimientos de los anteriores saldos no dispuestos se detallan a continuación:

Entidad	Importe (Millones de euros)	Vencimiento
BEI	110	Máximo 20 años desde desembolso
BEI	14	Máximo 17 años desde desembolso
BEI	95	Máximo 20 años desde desembolso
ICO	250	7 de octubre de 2031
Línea de crédito sindicado	800	12 de diciembre de 2025
Total	1.269	

La Sociedad dominante cuenta con un saldo de caja a 30 de junio de 2022 de 936.622 miles de euros (31 diciembre 2021: 1.383.069 miles de euros).

La disponibilidad de caja y facilidades crediticias de la Sociedad dominante asciende a 30 de junio de 2022 a un total de 2.206 millones de euros (31 de diciembre de 2021: 2.652 millones de euros), a los que se añade la posibilidad de realizar emisiones a través del programa de Euro Commercial Paper (ECP) de hasta 900 millones de euros, de los que, al cierre del semestre, se encuentran disponibles 900 millones de euros (31 de diciembre 2021: 900 millones de euros), mencionado anteriormente. Todo ello dota de suficiente liquidez a la Sociedad dominante para afrontar posibles tensiones de caja.

Con fecha 23 de diciembre de 2021, la Sociedad Dominante obtuvo dispensas temporales de cumplimiento (“waivers”), hasta el 30 de junio de 2023, de las ratios financieras de apalancamiento y gasto financiero de toda la deuda existente a 31 de diciembre de 2021 con las entidades BEI, ICO, FMS y Unicaja, obligada al cumplimiento de dichas ratios. En este sentido, las ratios financieras establecidas en los contratos de financiación de la Sociedad son las siguientes:

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

### Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Ratio	2020	2021	2022	2023 y siguientes
Deuda Financiera Neta/EBITDA	7,00x	7,00x	7,00x	7,00x
Menor o igual a:				
EBITDA / Gastos Financieros	3,00x	3,00x	3,00x	3,00x
Mayor o igual a:				

La Sociedad dominante únicamente tiene como covenants financieros las dos ratios mencionadas, a excepción de dos préstamos con el Banco Europeo de Inversiones (BEI), comentado a continuación, por un importe conjunto de 475,63 millones de euros donde se requiere el cumplimiento adicional de una ratio sobre datos consolidados de Fondos Propios/Activos Totales que debe ser mayor o igual a 15,0%. La ratio a 30 de junio de 2022 es de 40,2 % (31 de diciembre de 2021: 36,8%).

Únicamente, para la concesión por el Banco Europeo de Inversiones de la dispensa temporal del cumplimiento de las ratios hasta el 30 de junio de 2023, se requiere el cumplimiento mensual de una ratio de liquidez, calculada como Liquidez/Servicio de la Deuda de los próximos 12 meses de Aena S.M.E., S.A. El Banco exige que la ratio sea igual o mayor a 1x. La última ratio disponible fue del 4,0x, correspondiente al cierre contable de junio de 2022.

#### ✦ Luton

En el caso de Luton, para paliar los efectos de la importante reducción de actividad, se definió un plan de contingencia con el objetivo de asegurar la liquidez. Las acciones desarrolladas han sido:

- Ajustes en personal aprovechando, entre otras medidas, los programas establecidos por el gobierno británico para proteger el empleo.
- Suspensión del pago del dividendo y diferimiento del pago de los intereses del préstamo de accionistas.
- Acuerdo con las entidades fideicomisarias del Plan de prestación definida de un diferimiento del pago de las aportaciones comprometidas para 2020 y primer semestre de 2021 del pago al fondo de pensiones previsto. Durante el segundo semestre de 2021 se efectuaron todas las contribuciones por 20,6 millones de libras, conforme a lo establecido en dicho Plan hasta el 31 de diciembre de 2021 y se han acordado contribuciones al Plan hasta el 31 de marzo de 2023 por un total de 9,1 millones de libras en 5 pagos de 1,9 millones de libras, de los que 3,76 millones de libras se han pagado en el primer semestre de 2022, 3,76 millones de libras, se pagarán en el segundo semestre de 2022 y 1,9 millones de libras en 2023.
- Continuidad en la política de ahorro de costes implantada como consecuencia de la crisis sanitaria.

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 las ratios financieras a cuyo cumplimiento está obligada por los contratos de financiación. Dichos *covenants* se establecen con periodicidad semestral conforme a las siguientes ratios: Deuda Financiera Neta/EBITDA y EBITDA / Gastos Financieros.

No obstante, obtuvo de las entidades financieras dispensas temporales (*waivers*) respecto al cumplimiento de las ratios a 31 de diciembre de 2020. Así mismo, con fecha 30 de junio de 2021 el Grupo Luton alcanzó un acuerdo con las entidades financiadoras extendiendo las dispensas de ratios (*waivers*) a los períodos 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, ha visto incrementado su cupón anual en 125 pbs hasta que el subgrupo Luton recupere las ratios previstas en los contratos, ha recibido 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 préstamo. Esta financiación de los accionistas ya se encontraba disponible a 31 de diciembre de 2020, y el compromiso de los accionistas de aportar 20 millones de libras de liquidez fue materializado el pasado mes de 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 2021 sobre su capacidad de continuar como empresa en funcionamiento. En todo caso actualmente, la Dirección de Luton estima que, como resultado de la negociación puesta en marcha con las

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

entidades financieras, cumple con la ratio financiera ajustada establecida para el 30 de junio de 2022, cuya medición deberá comunicarse a las entidades financiadoras antes del 30 de septiembre de 2022, en función de los pronósticos más recientes que incluyen los inconvenientes directamente relacionados con la pandemia de COVID-19 y la invasión de Ucrania. Asimismo, se prevé que se cumplan las ratios financieras establecidas en los contratos de financiación a partir del 31 de diciembre de 2022.

El Grupo ha considerado escenarios negativos severos pero plausibles en sus pronósticos. En el caso remoto de que se produjera una disminución de unos 6 millones de pasajeros respecto al tráfico previsto (alrededor de un 48 % del tráfico del escenario base considerado en el test de deterioro para 2022, unos 12,4 millones de pasajeros (Nota 7.e)), aumentaría el riesgo de un incumplimiento de los *covenants* el 30 de junio de 2022. De cualquier forma, si llegara a producirse esta situación, se mantendrían conversaciones con los prestamistas para alcanzar un acuerdo que les libere de estas obligaciones (*waivers*), tal y como ha ocurrido anteriormente.

El vencimiento de estos préstamos se producirá entre 2024 y 2029 pero, debido a la existencia de un escenario negativo severo en el que podría darse el remoto incumplimiento de los *covenants* y dada la incertidumbre aún existente en este proceso como consecuencia, principalmente, del entorno macroeconómico actual, estas deudas se han registrado dentro del pasivo corriente del estado de situación financiera consolidado adjunto por importe de 457 millones de euros (Nota 10).

No obstante, en el caso poco probable de que finalmente no se cumplieran las mencionadas ratios, tal y como se contempla en un escenario negativo severo manejado por la dirección del Grupo, 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 (ver Nota 6).

Las garantías asociadas a los contratos de financiación de Luton vinculan como garantes a las sociedades del subgrupo Luton: London Luton Airport Holdings II Ltd. (LLAH2L), London Luton Airport Holdings I Ltd. (LLAH1L), London Luton Airport Group Ltd. (LLAGL) y London Luton Airport Operations Ltd. (LLAOL), constituyéndose una garantía pignoratícia general sobre sus activos, entre los que se incluyen las acciones de LLAH1L, LLAGL y LLAOL. La garantía podría ser ejecutada por los financiadores en caso de un incumplimiento que implique vencimiento anticipado de la deuda en los términos previstos en los contratos de financiación. La ejecución de las garantías conllevaría la transmisión de la propiedad de todas o parte de las acciones y activos pignorados a otras entidades (entidades financieras o a terceros).

En relación con el impacto contable en cuentas consolidadas derivado de una ejecución de las garantías, hay que señalar que el patrimonio neto integrado del subgrupo Luton es negativo al cierre del ejercicio 2021 y a 30 de junio de 2022.

En el hipotético caso de que, con fecha 30 de junio de 2022, las entidades financieras hubieran ejecutado las garantías asociadas a los contratos de financiación del subgrupo Luton relativas a la prenda sobre la totalidad de las acciones de las entidades LLAH1L, LLAGL y LLAOL, el impacto contable que se habría producido en el estado de situación financiera y la cuenta de resultados intermedios consolidados adjuntos a 30 de junio de 2022 hubiera sido el siguiente:

- Minoración del activo consolidado por importe de 519.142 miles de euros (31 de diciembre de 2021: 529.338 miles de euros).
- Minoración del pasivo consolidado por importe de 690.190 miles de euros (31 de diciembre de 2021: 707.301 miles de euros).
- Aumento del patrimonio neto por importe de 171.048 miles de euros (31 de diciembre de 2021: 177.963 miles de euros).
- Aumento del resultado neto del ejercicio terminado el 30 de junio de 2022 por importe de 85.022 miles de euros (el efecto incluido en el dato de patrimonio neto anterior se corresponde con el impacto de todo el ejercicio 2021: 84.393 miles de euros).

En respuesta a este proceso, con el objetivo de reforzar la liquidez de Luton y facilitar la obtención de las dispensas mencionadas, con fecha 5 de agosto de 2020 se formalizó un préstamo por el que los accionistas de Luton (Aena y AMP Capital Investors Crown, S.à.r.l) se comprometen a facilitar liquidez a Luton por importe de hasta 55 millones de libras. Con fecha 16 de diciembre de 2021 se procedió a novar dicho préstamo reduciendo el importe del préstamo a 40 millones de libras y ampliando el vencimiento hasta el 31 de agosto de 2024. A 30 de junio de 2022, se han dispuesto 20 millones de libras de dicho préstamo (mismo importe a 31 de diciembre de 2021).

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

El incumplimiento de las obligaciones anteriormente mencionadas no conllevaría responsabilidad adicional por parte de los accionistas.

A 30 de junio de 2022, el subgrupo dependiente LLAH III ha dispuesto de la totalidad de la línea de crédito por importe de 80 millones de libras (al igual que en el cierre de 2021)

El subgrupo Luton cuenta con un saldo de caja a 30 de junio de 2022 de 79.345 miles de euros (31 diciembre 2021: 40.760 miles de euros).

### ANB

El 30 de diciembre de 2021 se firmó un préstamo a largo plazo, por importe de 790.982 miles de reales brasileños con el banco Banco do Nordeste do Brasil (BNB), para financiar parte de las inversiones a realizar en los próximos ejercicios requeridas en el contrato de concesión, al que se suma un préstamo a largo plazo formalizado el 31 de marzo de 2022 por un total de 1.048 millones de reales brasileños con el Banco Nacional De Desenvolvimento Econômico E Social (BNDES). Estos compromisos de financiación no se considerarán completamente disponibles hasta que se firmen ciertos contratos accesorios, lo que está previsto que se produzca durante el segundo semestre de 2022.

Estos contratos accesorios implican que la totalidad de las acciones de Aeroportos do Nordeste do Brasil SA, así como sus flujos de efectivo (ingresos tarifarios y no tarifarios, indemnizaciones procedentes de pólizas de seguro, y derechos emergentes de cualquier naturaleza derivados del contrato de concesión), quedan en garantía del cumplimiento de los contratos de financiación indicados. Toda vez que la firma de dichos contratos accesorios configuraban condición precedente, se espera que el desembolso de los fondos por las entidades financieras ocurra durante el segundo semestre de 2022.

Ambos contratos de financiación están sujetos al cumplimiento de covenants, si bien no suponen un *default* automático sino que imponen determinadas restricciones de la distribución de la remuneración al accionista y la reducción de capital (BNDES) o la obligación de revisar el cronograma de amortización, si el coeficiente fuera inferior a 30%, o de aumentar el saldo de la cuenta de efectivo indisponible, si fuera superior a 70% (BNB):

Ratio	Desde 2022 hasta la fecha de vencimiento, anualmente
EBITDA / (Gastos Financieros + Deuda Financiera)	1,30x
Mayor o igual a:	
Patrimonio neto/Activos totales	20%
Mayor o igual a:	
(Resultado neto – Dividendos + amortización y deterioro) / Pago principal deudas	30% < X < 70%

ANB cuenta además con financiación a corto plazo consistente en una Letra de Crédito Bancario firmado con BTG Pactual por importe de 70 millones de reales brasileños firmada el 29 de diciembre de 2020 y unas Notas Comerciales por importe de 300 millones de reales brasileños emitidas el 22 de abril de 2022. La Letra de Crédito Bancario deberá ser amortizada totalmente para permitir el primer desembolso de los contratos a largo plazo. A su vez, los fondos obtenidos de dichos contratos deberán ser aplicados totalmente en primer lugar en la amortización de las Notas Comerciales. Por lo tanto, ninguno de dichos instrumentos financieros del corto plazo estarán en vigor transcurridos los próximos 12 meses.

### Flujos de efectivo correspondientes a salidas de caja previstas por pasivos financieros

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 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.

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

### Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

A 30 de junio de 2022	Valor en libros	Salidas de flujos de efectivo previstas						
		2022	2023	2024	2025	2026	Siguientes	Total
Préstamo con ENAIRE	3.812.780	188.183	514.364	765.707	396.710	376.402	1.571.414	<b>3.812.780</b>
Intereses devengados pdtes. de pago por préstamos con ENAIRE	9.808	9.808	-	-	-	-	-	<b>9.808</b>
Préstamos con entidades de crédito AENA	3.442.919	80.000	80.000	1.230.000	780.000	406.667	866.252	<b>3.442.919</b>
Intereses devengados pdtes. de pago por préstamo con entidades de crédito AENA	1.655	1.655	-	-	-	-	-	<b>1.655</b>
Préstamos LLAH III (**)	457.170	4.416	-	128.175	20.974	48.940	254.665	<b>457.170</b>
Préstamos con entidades de crédito ANB	11.588	11.064	524	-	-	-	-	<b>11.588</b>
Pasivos por arrendamientos Aena	13.627	3.122	5681	2405	2149	49	221	<b>13.627</b>
Pasivos por arrendamiento LLAH III	39.562	2.348	4834	4947	5050	5130	17253	<b>39.562</b>
Pasivos por arrendamiento ANB	330	136	188	6	-	-	-	<b>330</b>
Obligaciones y otros valores negociables ANB	56.559	56.559	-	-	-	-	-	<b>56.559</b>
Préstamos con accionistas LLAH III	77.819	-	65.751	12.068	-	-	-	<b>77.819</b>
Intereses devengados Préstamo accionistas LLAH III	748	748	-	-	-	-	-	<b>748</b>
Otros pasivos financieros	200.815	18.482	34.663	9.665	41.582	16.055	80.368	<b>200.815</b>
Cuentas comerciales a pagar y otras cuentas a pagar (excluyendo anticipos clientes y pasivos por impuesto) (Nota 8.a)	450.007	450.007	-	-	-	-	-	<b>450.007</b>
Intereses Deuda AENA S.M.E., S.A. (*)		63.733	58.504	49.458	31.859	25.015	71.246	<b>299.815</b>
Intereses Deuda Bancaria LLAH III		20.212	20.212	18.085	14.161	12.762	16.662	<b>102.094</b>
Intereses Préstamo participativo LLAH III		6.152	6.037	644	-	-	-	<b>12.833</b>
<b>Total</b>	<b>8.575.387</b>	<b>916.625</b>	<b>790.758</b>	<b>2.221.160</b>	<b>1.292.485</b>	<b>891.020</b>	<b>2.878.081</b>	<b>8.990.129</b>

(\*) Cálculo estimado de los intereses sobre la deuda media anual de cada período calculado con el tipo de interés medio del período enero-junio 2022.

(\*\*) Se han detallado los vencimientos contractuales de los pasivos por los préstamos de Luton clasificados en el balance como pasivos corrientes puesto que, si bien es poco probable, aún hay escenarios que pudieran ser plausibles en los que pudieran incumplirse los covenants y la incertidumbre asociada al entorno económico actual.

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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

(\*) 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, si bien es poco probable, aún hay escenarios que pudieran ser plausibles en los que pudieran incumplirse los covenants y la incertidumbre asociada al entorno económico actual.

## 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 estimados correspondientes a las coberturas de flujos de efectivo de los pasivos detallados anteriormente:

<i>A 30 de junio de 2022</i>	<b>Valor en libros</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027 y siguientes</b>	<b>Total</b>
Derivados de cobertura - Aena	29.116	(8.119)	8.346	10.992	8.932	8.965	-	29.116
Derivados de cobertura - Luton	5.389	287	1.719	1.327	680	572	660	5.245
	<b>34.505</b>	<b>(7.832)</b>	<b>10.065</b>	<b>12.319</b>	<b>9.612</b>	<b>9.537</b>	<b>660</b>	<b>34.361</b>

El detalle de los préstamos de AENA S.M.E., S.A. por tipo de interés aplicable y el tipo de interés medio anual a 30 de junio de 2022 y a 31 de diciembre de 2021, teniendo en cuenta la cobertura derivada de las permutas de tipo de interés contratadas (ver Nota 10) es el siguiente:

<b>Miles de euros</b>	<b>30 de junio de 2022</b>		<b>31 de diciembre de 2021</b>	
	<b>Saldo</b>	<b>Tasa Media</b>	<b>Saldo</b>	<b>Tasa media</b>
Variable	2.615.115	0,25	3.322.617	0,43
Fijo	4.645.373	1,23	4.765.525	1,26
<b>TOTAL</b>	<b>7.260.488</b>	<b>0,87</b>	<b>8.088.142</b>	<b>0,99</b>

La Sociedad dominante tiene firmados préstamos que incluyen la obligación de cumplir con las siguientes ratios financieras, por un importe total pendiente a 30 de junio de 2022 de 4.910 miles de euros (31 de diciembre de 2021 de 5.258 millones de euros):

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

El detalle de los préstamos del subgrupo Luton por tipo de interés aplicable y el tipo de interés medio anual 30 de junio de 2022 y a 31 de diciembre de 2021, teniendo en cuenta la cobertura derivada de las permutas de tipo de interés contratadas es el siguiente:

<b>Miles de euros</b>	<b>30 de junio de 2022</b>		<b>31 de diciembre de 2021</b>	
	<b>Saldo</b>	<b>Tasa Media</b>	<b>Saldo</b>	<b>Tasa media</b>
Variable	93.218	2,19	95.206	1,80
Fijo	439.041	4,29	445.178	4,01
<b>TOTAL</b>	<b>532.259</b>	<b>3,92</b>	<b>540.384</b>	<b>3,61</b>

El detalle de los préstamos de Aeroportos do Nordeste do Brasil S.A. ("ANB") por tipo de interés aplicable y el tipo de interés medio anual a 30 de junio de 2022 y a 31 de diciembre de 2021 es el siguiente:

<b>Miles de euros</b>	<b>30 de junio de 2022</b>		<b>31 de diciembre de 2021</b>	
	<b>Saldo</b>	<b>Tasa media</b>	<b>Saldo</b>	<b>Tasa media</b>
Variable	68.546	13,26	11.093	8,44
Fijo	-	-	-	-
<b>TOTAL</b>	<b>68.546</b>	<b>13,26</b>	<b>11.093</b>	<b>8,44</b>

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

### Compromisos de compra de activos fijos

Los compromisos por inversiones pendientes de ejecutar a 30 de junio de 2022 ascienden a 1.245 millones de euros (31 de diciembre de 2021: 1.100 millones de euros), entre las que se encuentran las inversiones adjudicadas pendientes de formalizar contractualmente y las inversiones firmes pendientes de ejecutar. A continuación, se indica el detalle de los ejercicios de pago de los compromisos de compra de activos fijos:

Vencimiento	A 30 de junio de 2022 (millones de euros)	A 31 de diciembre de 2021 (millones de euros)
2022	484,1	741,7
2023	394,9	235,4
2024	242,6	70,6
2025	107,3	36,6
2026	9,1	8,4
Siguientes	7,2	7,4
<b>Total</b>	<b>1.245,2</b>	<b>1.100,1</b>

Respecto a la Sociedad matriz, la inversión total asociada a los servicios aeroportuarios para el período 2022-2026 en el DORA II asciende a 2.250 millones de euros.

### Cuotas mínimas futuras a cobrar por arrendamiento operativo

La Sociedad AENA S.M.E., S.A. 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 y siguientes, por los arrendamientos operativos no cancelables son los siguientes:

Vencimiento	A 30 de junio de 2022 (miles de euros)	A 31 de diciembre de 2021 (miles de euros)
2022	59.362	93.645
2023	114.143	80.900
2024	100.541	64.009
2025	78.177	43.065
2026	63.843	26.538
Siguientes	81.329	27.001
<b>Total</b>	<b>497.395</b>	<b>335.158</b>

El 3 de octubre de 2021 entró en vigor la Ley 13/2021, de 1 de octubre, por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres. En su disposición final séptima (DF7) se establece que la Renta Mínima Garantizada Anual (RMGA) fijada en los contratos se convierte en renta variable en función de la reducción del volumen de pasajeros en cada aeropuerto donde se ubique el local arrendado respecto al volumen de pasajeros que existió en ese mismo aeropuerto en 2019, hasta que el volumen anual de pasajeros del aeropuerto sea igual al que existió en 2019. Dado que la renta pasa a ser variable en función del número de pasajeros hasta que se recupere el tráfico del 2019, se ha considerado que no habrá cobros mínimos por RMGA hasta que se recupere el tráfico de acuerdo a lo previsto en el DORA II.

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Principalmente, como consecuencia del progresivo aumento del tráfico aéreo y de la actividad comercial, durante el primer semestre de 2022, los flujos de explotación generados por el Grupo se han incrementado de forma muy significativa, alcanzando los 785,6 millones de euros, mientras que en primer semestre de 2021 se generaron flujos de explotación negativos por importe de -220,3 millones de euros.,.

Adicionalmente a los flujos de caja generados por su actividad, tal y como se comenta anteriormente, el Grupo cuenta con liquidez y facilidades crediticias disponibles que le permitirán atender los compromisos de pago de los próximos años detallados anteriormente. En el caso de producirse un empeoramiento en la evolución del tráfico, el Grupo podría acceder a financiación externa adicional, paralizar su plan de inversiones e implantar medidas de reducción de costes, tal y como ocurrió en el comienzo de la pandemia.

A 30 de junio de 2022, el Grupo presenta un fondo de maniobra positivo de 220.441 miles de euros (negativo a 31 de diciembre de 2021 por 15.550 miles de euros), tiene un EBITDA, calculado como la suma del resultado de explotación y de la amortización del inmovilizado, de 631.263 miles de euros (a 30 de junio de 2021: (58.199 miles de euros), y no se considera que exista un riesgo para hacer frente a sus compromisos a corto plazo dados los flujos de caja operativos positivos y que el Grupo prevé que sigan siendo positivos a corto plazo. El Grupo hace un seguimiento de la generación de caja para asegurarse de que es capaz de hacer frente a sus compromisos financieros.

### d) 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 2022:

	Nivel 1	Nivel 2	Nivel 3	Saldo total
<b>Activos</b>				
Derivados (Nota 8)	-	40.159	-	40.159
<b>Total activos</b>	-	<b>40.159</b>	-	<b>40.159</b>
<b>Pasivos</b>				
Derivados (Nota 8)	-	5.654	-	5.654
<b>Total pasivos</b>	-	<b>5.654</b>	-	<b>5.654</b>

La siguiente tabla presenta los pasivos del Grupo valorados a valor razonable a 31 de diciembre de 2021:

	Nivel 1	Nivel 2	Nivel 3	Saldo total
<b>Activos</b>				
Derivados (Nota 8)	-	-	-	-
<b>Total activos</b>	-	-	-	-
<b>Pasivos</b>				
Derivados (Nota 8)	-	73.606	-	73.606
<b>Total pasivos</b>	-	<b>73.606</b>	-	<b>73.606</b>

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

### 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 fáciles y regularmente disponibles a través de una bolsa, de intermediarios financieros, de una institución sectorial, de un servicio de precios o de un organismo regulador, y esos precios reflejan transacciones de mercado actuales que se producen regularmente entre partes que actúan en condiciones de independencia mutua. El precio de cotización de mercado usado para los activos financieros mantenidos por 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.

### 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 tipo 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

### 4.1 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 2021.

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 2022 y de 2021, 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 2022 es la siguiente (en miles de euros):

30 de junio de 2022	Aeropuertos		Servicios inmobiliarios	Sub-Total	SCAIRM	Internacional				Ajustes	Total consolidado
	Aeronáutico	Comercial				ANB	LUTON	Resto internacional	Sub-total Internacional		
Ingresos ordinarios-	1.047.739	392.023	40.668	1.480.430	4.535	85.213	117.732	6.623	209.568	(147)	1.694.386
<i>Cientes externos</i>	<i>1.047.738</i>	<i>392.023</i>	<i>40.668</i>	<i>1.480.429</i>	<i>4.535</i>	<i>85.213</i>	<i>117.732</i>	<i>6.477</i>	<i>209.422</i>	-	<i>1.694.386</i>
<i>Intersegmentos</i>	<i>1</i>	-	-	<i>1</i>	-	-	-	<i>146</i>	<i>146</i>	<i>(147)</i>	-
Otros ingresos de explotación	22.044	4.083	783	26.910	25	20	-	56	76	(767)	26.244
<b>Total Ingresos</b>	<b>1.069.783</b>	<b>396.106</b>	<b>41.451</b>	<b>1.507.340</b>	<b>4.560</b>	<b>85.233</b>	<b>117.732</b>	<b>6.679</b>	<b>209.644</b>	<b>(914)</b>	<b>1.720.630</b>
Aprovisionamientos	(79.973)	-	-	(79.973)	(696)	-	-	-	-	124	(80.545)
Personal	(188.804)	(22.601)	(5.821)	(217.226)	(2.140)	(5.522)	(22.562)	(1.086)	(29.170)	-	(248.536)
Pérdidas, deterioro y var. prov. por operaciones comerciales	(3.358)	(2.600)	(107)	(6.065)	(35)	(463)	(292)	-	(755)	-	(6.855)
Otros gastos de explotación	(475.887)	(120.636)	(12.781)	(609.304)	(3.959)	(62.946)	(48.095)	(2.612)	(113.653)	787	(726.129)
Amortizaciones	(301.083)	(48.153)	(8.191)	(357.427)	(62)	(4.548)	(31.565)	(62)	(36.175)	-	(393.664)
Deterioros de inmovilizado	-	-	75	75	3.842	23.509	-	-	23.509	-	27.426
Bajas de inmovilizado	(7.396)	(832)	(56)	(8.284)	-	-	-	921	921	(1)	(7.364)
Otros resultados	(44.523)	(3.386)	927	(46.982)	(382)	-	-	-	-	-	(47.364)
<b>Total gastos</b>	<b>(1.101.024)</b>	<b>(198.208)</b>	<b>(25.954)</b>	<b>(1.325.186)</b>	<b>(3.432)</b>	<b>(49.970)</b>	<b>(102.514)</b>	<b>(2.839)</b>	<b>(155.323)</b>	<b>910</b>	<b>(1.483.031)</b>
<b>EBITDA</b>	<b>269.842</b>	<b>246.051</b>	<b>23.688</b>	<b>539.581</b>	<b>1.190</b>	<b>39.811</b>	<b>46.783</b>	<b>3.902</b>	<b>90.496</b>	<b>(4)</b>	<b>631.263</b>
Deterioros y bajas de inmovilizado	7.396	832	(19)	8.209	(3.842)	(23.509)	0	(921)	(24.430)	1	(20.062)
<b>EBITDA ajustado</b>	<b>277.238</b>	<b>246.883</b>	<b>23.669</b>	<b>547.790</b>	<b>(2.652)</b>	<b>16.302</b>	<b>46.783</b>	<b>2.981</b>	<b>66.066</b>	<b>(3)</b>	<b>611.201</b>
<b>Resultado de explotación</b>	<b>(31.241)</b>	<b>197.898</b>	<b>15.497</b>	<b>182.154</b>	<b>1.128</b>	<b>35.263</b>	<b>15.218</b>	<b>3.840</b>	<b>54.321</b>	<b>(4)</b>	<b>237.599</b>
<b>Resultado financiero</b>	<b>(23.972)</b>	<b>(2.315)</b>	<b>(474)</b>	<b>(26.761)</b>	<b>(16)</b>	<b>1.024</b>	<b>(14.795)</b>	<b>1.438</b>	<b>(12.333)</b>	<b>(5.996)</b>	<b>(45.106)</b>
Resultado de entidades valoradas por el método de la participación	-	-	-	-	-	-	-	15.388	15.388	-	15.388
<b>Resultado antes de impuestos</b>	<b>(55.213)</b>	<b>195.583</b>	<b>15.023</b>	<b>155.393</b>	<b>1.112</b>	<b>36.287</b>	<b>423</b>	<b>20.666</b>	<b>57.376</b>	<b>(6.000)</b>	<b>207.881</b>
Total Activo a 30 de junio de 2022	-	-	-	15.104.745	13.888	434.365	599.043	143.931	1.177.339	(573.532)	15.722.440
Total Pasivo a 30 de junio de 2022	-	-	-	8.612.635	9.525	99.497	771.966	291.959	1.163.422	(378.705)	9.406.877

## 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
<b>Total Ingresos</b>	<b>366.198</b>	<b>395.588</b>	<b>43.053</b>	<b>804.839</b>	<b>1.903</b>	<b>24.619</b>	<b>28.111</b>	<b>4.649</b>	<b>57.379</b>	<b>(1.240)</b>	<b>862.881</b>
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)
Pérdidas, deterioro y var. prov. por operaciones comerciales	(12.581)	(15.336)	(1.635)	(29.552)	(145)	(561)	-	-	(561)	-	(30.258)
Otros gastos de explotación	(320.971)	(72.413)	(11.153)	(404.537)	(3.527)	(15.045)	(18.327)	(1.753)	(35.125)	651	(442.538)
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)
<b>Total gastos</b>	<b>(944.999)</b>	<b>(159.446)</b>	<b>(25.894)</b>	<b>(1.130.339)</b>	<b>(6.586)</b>	<b>(113.370)</b>	<b>(65.262)</b>	<b>(2.857)</b>	<b>(181.489)</b>	<b>1.240</b>	<b>(1.317.174)</b>
<b>EBITDA</b>	<b>(277.721)</b>	<b>284.551</b>	<b>25.161</b>	<b>31.991</b>	<b>(4.680)</b>	<b>(84.051)</b>	<b>(3.378)</b>	<b>1.919</b>	<b>(85.510)</b>	-	<b>(58.199)</b>
Deterioros y bajas de inmovilizado	4.679	545	(1)	5.223	140	89.041	(7)	-	89.034	-	94.397
<b>EBITDA ajustado</b>	<b>(273.042)</b>	<b>285.096</b>	<b>25.160</b>	<b>37.214</b>	<b>(4.540)</b>	<b>4.990</b>	<b>(3.385)</b>	<b>1.919</b>	<b>3.524</b>	-	<b>36.198</b>
<b>Resultado de explotación</b>	<b>(578.801)</b>	<b>236.142</b>	<b>17.159</b>	<b>(325.500)</b>	<b>(4.683)</b>	<b>(88.751)</b>	<b>(37.151)</b>	<b>1.792</b>	<b>(124.110)</b>	-	<b>(454.293)</b>
<b>Resultado financiero</b>	<b>(30.722)</b>	<b>(3.659)</b>	<b>(699)</b>	<b>(35.080)</b>	<b>(830)</b>	<b>280</b>	<b>(12.371)</b>	<b>4.164</b>	<b>(7.927)</b>	-	<b>(43.837)</b>
Resultado de entidades valoradas por el método de la participación	-	-	-	-	-	-	-	9.794	9.794	-	9.794
<b>Resultado antes de impuestos</b>	<b>(609.523)</b>	<b>232.483</b>	<b>16.460</b>	<b>(360.580)</b>	<b>(5.513)</b>	<b>(88.471)</b>	<b>(49.522)</b>	<b>15.750</b>	<b>(122.243)</b>	-	<b>(488.336)</b>
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)

En la línea de “Deterioros y bajas de inmovilizado” de la información financiera por segmentos a 30 de junio de 2022 se incluye las siguientes reversiones de deterioro: de la UGE SCAIRM de 3.842 miles de euros, UGE “ANB” 23.509 miles de euros y de la UGE “servicios inmobiliarios” 75 miles de euros, hasta un total de 27.426 miles de euros (ver cuenta de resultados adjunta y Nota 7). De la comparación del valor recuperable de la inversión y el valor en libros para las inversiones en empresas asociadas ha resultado un deterioro de 1.321 miles de euros de la sociedad SACSA.

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 información financiera por segmentos a 30 de junio de 2022, al tratarse del primer año del DORA II, no procede realizar el ajuste por separación de costes con fines regulatorios ya que el mismo ha sido incorporado en origen en la contabilidad analítica.

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”.

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 2022 y 30 de junio 2021 es la siguiente:

	<b>30 de junio de 2022</b>	<b>30 de junio de 2021</b>
Total EBITDA ajustado	<b>611.201</b>	<b>36.198</b>
Deterioros y bajas de inmovilizado	20.062	(94.397)
<b>Total EBITDA segmentos</b>	<b>631.263</b>	<b>(58.199)</b>
Amortización del inmovilizado	(393.664)	(396.094)
<b>Resultado de explotación</b>	<b>237.599</b>	<b>(454.293)</b>
Gastos financieros – netos	<b>(45.106)</b>	(43.837)
Participación en el resultado y deterioro de asociadas	15.388	9.794
Impuesto sobre las ganancias	(44.708)	114.141
<b>Resultado del período</b>	<b>163.173</b>	<b>(374.195)</b>
Resultado atribuible a socios externos	(604)	(27.837)
Resultado del período atribuible al accionista de la dominante	163.777	(346.358)

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

### 4.2 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 períodos. 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:

#### ← 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 4.1 relativa a la información financiera por segmentos de negocio de la memoria, se indica que el Presidente y Consejero Delegado evalúa el rendimiento de los segmentos operativos en función del EBITDA.

##### EBITDA AJUSTADO

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

La reconciliación, tanto del EBITDA como del EBITDA ajustado, con los resultados consolidados figuran también en la Nota 4.1 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.

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

### OPEX

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

### ← **Medidas de la situación financiera**

#### Deuda Neta

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 2022	31 de diciembre 2021	30 de junio de 2021	31 de diciembre 2020
<b>EBITDA</b>	<b>631.263</b>	<b>644.839</b>	<b>(58.199)</b>	<b>714.571</b>
Resultado de explotación	237.599	(151.780)	(454.293)	(92.292)
Amortizaciones	393.664	796.619	396.094	806.863
<b>EBITDA AJUSTADO</b>	<b>611.201</b>	<b>757.488</b>	<b>36.198</b>	<b>828.495</b>
EBITDA	631.263	644.839	(58.199)	714.571
Deterioros y bajas de inmovilizado	(20.062)	112.649	94.397	113.924
<b>DEUDA NETA</b>	<b>6.984.264</b>	<b>7.446.347</b>	<b>7.619.403</b>	<b>7.030.924</b>
Deuda financiera no corriente	6.946.772	7.191.948	6.917.047	7.116.554
Deuda financiera corriente	1.178.608	1.721.196	1.120.919	1.139.248
Efectivo y equivalentes al efectivo	(1.141.116)	(1.466.797)	(418.563)	(1.224.878)
<b>EBITDA últimos 12 meses</b>	<b>1.334.301</b>	<b>644.839</b>	<b>444.992</b>	<b>714.571</b>
<b>Ratio Deuda Financiera Neta/EBITDA</b>	<b>5,2 x</b>	<b>11,5 x</b>	<b>17,1 x</b>	<b>9,8 x</b>
Deuda Financiera Neta	6.984.264	7.446.347	7.619.403	7.030.924
EBITDA últimos 12 meses	1.334.301	644.839	444.992	714.571
<b>OPEX</b>	<b>(1.055.210)</b>	<b>1.494.797</b>	<b>(753.972)</b>	<b>1.333.290</b>
Aprovisionamientos	(80.545)	158.481	(81.405)	153.987
Gastos de personal	(248.536)	459.799	(230.029)	456.876
Otros gastos de explotación	(726.129)	876.517	(442.538)	722.427

## 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 2022	30 de junio de 2021
<b>Servicios Aeroportuarios</b>	<b>1.047.739</b>	<b>343.077</b>
<b>Prestaciones Patrimoniales</b>	<b>1.013.032</b>	<b>325.745</b>
Aterrizajes	267.575	98.198
Estacionamientos	22.444	33.836
Pasajeros	419.182	113.422
Pasarelas telescópicas	35.762	21.005
Seguridad	146.582	37.697
Handling	42.570	15.621
Carburante	11.615	4.324
Servicio de comida a bordo	3.831	1.642
Recuperación costes COVID ley 2/2021	63.471	-
<b>Resto servicios aeroportuarios <sup>(1)</sup></b>	<b>34.707</b>	<b>17.332</b>
<b>Servicios Comerciales</b>	<b>392.023</b>	<b>391.290</b>
Arrendamientos	17.451	13.440
Tiendas	20.904	22.752
Tiendas libres de impuestos	61.451	190.540
Restauración	74.162	69.642
Alquiler de vehículos	51.842	26.777
Aparcamiento	62.624	20.777
Publicidad	10.757	6.288
Servicios VIP <sup>(2)</sup>	34.205	5.647
Resto ingresos comerciales <sup>(3)</sup>	58.627	35.427
<b>Servicios inmobiliarios</b>	<b>40.668</b>	<b>36.881</b>
Arrendamientos	8.478	7.192
Terrenos	13.042	12.155
Almacenes y hangares	3.289	4.176
Centros logísticos de carga	10.142	9.768
Explotaciones Inmobiliarias	5.717	3.590
<b>Total Importe Neto de la Cifra de Negocio</b>	<b>1.480.430</b>	<b>771.248</b>

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.

El significativo incremento de los ingresos responde al aumento paulatino del tráfico durante el primer semestre de 2022. Al cierre del primer semestre, los aeropuertos de la red nacional han registrado un volumen de pasajeros de 104,94 millones (primer semestre de 2021: 27,07 millones), que representa un incremento interanual del 287,7% (primer semestre de 2021 caída interanual: -37,7%).

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Una parte importante (44,1 %) de los ingresos por servicios aeroportuarios a 30 de junio de 2022 se concentra en tres clientes, con cifras de ingresos de 184 millones de euros, 144 millones de euros y 134 millones de euros, respectivamente (30 de junio de 2021: 69 millones de euros, 54 millones de euros y 37 millones de euros, respectivamente, un 41,7 % de la cifra de ingresos por servicios aeroportuarios).

### Prestaciones patrimoniales

El Consejo de Ministros aprobó el 28 de septiembre de 2021 el Documento de Regulación Aeroportuaria que regula las obligaciones derivadas del marco legal vigente sobre la prestación de servicios de carácter aeronáutico para el período 2022-26 (DORA II) y establece, entre otras medidas, una congelación en las tarifas aeroportuarias de Aena durante los próximos cinco años. El valor del IMAJ inicial para el período 2022-2026 es de 9,89 euros, que es el valor de los ingresos regulados requeridos por pasajero establecido para el año 2021, conforme a la Resolución de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) de 11 de febrero de 2021.

Tal y como se indica en la Nota 35 de la memoria de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2021, durante el proceso de consulta con las Compañías aéreas, supervisado por la CNMC, se propuso una reducción de un 3,17% de las tarifas de servicios aeroportuarios para 2022. El 21 de diciembre de 2021 el Consejo de Administración de Aena aprobó un IMAJ para 2022 de 9,95 euros por pasajero, lo que supone una variación tarifaria de un -3,17% con respecto al IMAJ de 2021.

Tal y como se indica en la Nota 36 de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2021, el 17 de febrero de 2022, la CNMC emitió su resolución de supervisión de las tarifas aeroportuarias para 2022, declarando conformes y aplicables las tarifas aprobadas por el Consejo de Administración de Aena.

Por otra parte, con fecha 3 de febrero de 2022, la CNMC notificó a Aena la iniciación de un procedimiento de conflicto sobre la modificación de las tarifas aeroportuarias del ejercicio 2022, instado por IATA España y Ryanair. El 24 de marzo de 2022 la CNMC resolvió desestimar los conflictos interpuestos por IATA España y Ryanair frente a la decisión del Consejo de Administración de Aena de 21 de diciembre de 2021 en la que se fijan las tarifas aeroportuarias para 2022 y declaró aplicable la actualización aprobada. El 2 de junio de 2022 la CNMC remitió comunicación a Aena en la que le informaba de que Ryanair ha presentado recurso contencioso administrativo (PO 960/2022) contra la citada Resolución ante la Audiencia Nacional y le emplazaba a personarse. Con fecha 13 y 14 de junio de 2022 IATA España y Aena se han personado en el procedimiento mencionado.

Asimismo, con fecha 17 y 18 de mayo de 2022 la CNMC notificó a Aena los recursos contenciosos administrativos interpuestos por Ryanair, Lufthansa y Emirates ante la Audiencia Nacional (PO 8/770/2022, PO 8/787/2022, PO 8/786/2022, respectivamente) frente a la Resolución de la CNMC de supervisión de las tarifas aeroportuarias 2022. Con fecha 30 de mayo de 2022 Aena procedió a personarse en los tres procedimientos. A la fecha de formulación de los presentes Estados financieros intermedios resumidos consolidados, la Dirección de la Sociedad dominante considera que la resolución de estos procedimientos no tendría impacto significativo en los estados financieros consolidados del Grupo.

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

### 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 2022 y de 2021, los ingresos ordinarios procedentes de clientes externos se distribuyen geográficamente de la siguiente manera (datos en miles de euros):

<b>País</b>	<b>30 de junio de 2022</b>	<b>30 de junio de 2021</b>
España	1.485.391	773.821
Brasil	85.213	24.619
Reino Unido	117.732	28.111
Colombia	854	452
México	5.196	2.774
<b>TOTAL</b>	<b>1.694.386</b>	<b>829.777</b>

## 6. Inmovilizado material y activos intangibles

### a) Inmovilizado material

Durante el primer semestre de 2022 el saldo del Inmovilizado material presenta una disminución neta por importe de 221 millones de euros. Si bien la cifra de inversión del primer semestre de 2022 ha alcanzado los 178.488 miles de euros, no supera a las amortizaciones practicadas, de 355.265 miles de euros. 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 II, para dar respuesta a los estándares de seguridad, calidad y capacidad de las infraestructuras, y otros requisitos de mantenimiento.

Las principales actuaciones en curso del período son los trabajos para las mejoras funcionales en el edificio terminal de Tenerife Sur, los llevados a cabo en la plataforma de remotos de la T4S del aeropuerto de Adolfo Suárez Madrid-Barajas, las mejoras edificio terminal según nuevo diseño funcional del aeropuerto de Sevilla, y la ampliación de accesos a cabeceras de la pista 03R y 03L del aeropuerto de Gran Canaria, mientras que continúa la adecuación de las instalaciones de varios aeropuertos 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.

Las actuaciones puestas en servicio más importantes han sido: en el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas la nueva zona de autobuses de la T4, la renovación de los sistemas de climatización de las pre-pasarelas de la T4, la urbanización y pavimentación de una nueva campa para Rent a car; en el aeropuerto de Asturias la adecuación del area de movimiento de aeronaves; en el aeropuerto de Málaga Costa del Sol la remodelación del edificio terminal Picasso; y en el aeropuerto de Menorca la adaptación del Sistema de Inspección de Equipajes en Bodega (SIEB) a nuevas EDS standar 3.

Activos de inmovilizado material con un coste de adquisición de 131.768 miles de euros fueron dados de baja durante el período de seis meses terminado el 30 de junio de 2022 (período de seis meses terminado el 30 de junio de 2021: 102.540 miles de euros), produciendo unos resultados por baja de inmovilizado material de 8.216 miles de euros de pérdidas (período de seis meses terminado el 30 de junio de 2021: pérdidas 5.238 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 y modernización de infraestructuras aeroportuarias.

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Asimismo, la venta de la aeronave y consola para la actividad de verificación en vuelo por parte de Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. a la E.P.E. ENAIRE ha supuesto un beneficio de 921 miles de euros (319 miles de euros procedentes de la consola-activo intangible- y 602 miles de euros de la aeronave-inmovilizado material).

Además, durante el período activos de inmovilizado material con un coste de adquisición de 2.845 miles de euros fueron traspasados a inversiones inmobiliarias (período de seis meses terminado el 30 de junio de 2021: 6.982 miles de euros).

### b) Activos intangibles

El “Activo intangible” ha aumentado en 79 millones de euros por un lado, como consecuencia de las filiales ANB (100 millones de euros), por las nuevas inversiones en las infraestructuras concesionales (48,3 millones de euros), por la reversión del deterioro registrada (23,5 millones de euros) y por el efecto de la devaluación del euro respecto al real brasileño (33 millones de euros), y AIRM, por la reversión del deterioro del valor de los activos intangibles en 3.778 miles de euros; y por el contrario, el efecto se ve compensado por LUTON y AENA, cuyo nivel de inversión es menor que el de la amortización en el período.

Las principales adiciones del primer semestre del ejercicio 2022 corresponden a la adquisición de diversas aplicaciones de gestión aeroportuaria y empresarial, y a los trabajos de reingeniería y automatización de procesos de las aplicaciones corporativas y de migración a soluciones de arquitectura “on cloud”.

En cuanto a Aena Brasil, en el primer semestre de 2022 como continuación del último trimestre de 2021, se ha avanzado en los seis aeropuertos que gestiona en Brasil, continuando las obras de mejora y acondicionamiento en los edificios terminales, el cierre perimetral de varios aeropuertos, y el sistema de transporte de equipajes.

Activos intangibles con un coste de adquisición de 5.571 miles de euros fueron dados de baja durante el período de seis meses terminado el 30 de junio de 2022 (período de seis meses terminado el 30 de junio de 2021: 1.077 miles de euros), produciendo pérdidas por 55 miles de euros, estando el resto relacionados con abonos de proveedores de inmovilizado sobre importes activados en ejercicios anteriores (período de seis meses terminado el 30 de junio de 2021 no hubo pérdidas por estar relacionadas con abonos de proveedores de inmovilizado sobre importes activados en ejercicios anteriores).

## 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 indica en la Nota 3, la situación actual de la pandemia de COVID-19 en Europa y especialmente en España, ha permitido la flexibilización de las medidas que restringen la movilidad de las personas, lo que ha supuesto que los resultados de tráfico del primer semestre de 2022 hayan resultado sensiblemente mejores respecto a los inicialmente previstos. No obstante, el Grupo continúa manteniendo unas expectativas moderadas de crecimiento para los próximos años puesto que la recuperación sigue siendo sensible a la aparición de nuevas variantes del coronavirus y como consecuencia del marco histórico de enorme incertidumbre en el que nos encontramos, derivado de tensiones geopolíticas y un complejo entorno macroeconómico, con una escalada generalizada de las tasas de inflación. Las circunstancias descritas se consideran como indicadores de deterioro y, en consecuencia, se ha procedido a la realización de dichos test de deterioro a la fecha de 30 de junio de 2022, cuyos resultados se muestran a continuación:

UGE	A 30 de junio de 2022	
	Deterioro Dotación/ (Reversión)	Valor recuperable (*)
Red de aeropuertos	-	-
Servicios inmobiliarios	(75)	909.352
SC AIRM	(3.842)	9.917
ANB	(23.509)	285.944
Grupo LLAH III	-	-
Inversiones financieras	-	-
<b>Total</b>	<b>(27.426)</b>	

(\*) Solo se indica el valor recuperable en los casos en los que se ha dotado o revertido deterioro.

El resultado del test de deterioro realizado por el Grupo sobre sus UGEs a 31 de diciembre de 2021 arrojó los siguientes resultados:

UGE	A 31 de diciembre de 2021	
	Deterioro Dotación/ (Reversión)	Valor recuperable (*)
Red de aeropuertos	-	-
Servicios inmobiliarios	(104)	863.183
SC AIRM	(1.526)	1.619
ANB	101.089	179.947
Grupo LLAH III	-	-
Inversiones financieras	-	-
<b>Total</b>	<b>99.459</b>	

(\*) Solo se indica el valor recuperable en los casos en los que se ha dotado o revertido deterioro.

Las hipótesis sobre la evolución del tráfico aéreo continúan siendo aspectos clave en la elaboración de los diferentes escenarios del test de deterioro debido al elevado grado de incertidumbre que continúa existiendo al respecto.

La razonabilidad de las hipótesis clave asumidas, así como de los análisis de sensibilidad efectuados, los resultados y las conclusiones alcanzadas sobre las pruebas de deterioro efectuadas, han sido revisadas favorablemente por expertos profesionales independientes de la firma Deloitte en el cierre del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2021 y en el

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

período de seis meses finalizado el 30 de junio de 2022, sin existir en ningún caso discrepancias significativas entre las hipótesis consideradas por el Grupo y las hipótesis o estimaciones de los expertos independientes.

A continuación, se detallan las principales premisas e hipótesis utilizadas para la elaboración de los test de deterioro realizados para cada una de las unidades generadoras de efectivo del Grupo, los análisis de sensibilidad efectuados, los resultados y las conclusiones alcanzadas.

### a) UGE “Red de aeropuertos de Aena”

Las principales premisas empleadas en el escenario base utilizado para el cálculo del valor recuperable del test de deterioro para el período de seis meses finalizado el 30 de junio de 2022 han sido las siguientes:

#### • Tráfico

Aena ha considerado para el escenario base del test de deterioro, el aprobado en el DORA 2022-2026, manteniendo sin cambios las proyecciones de 2023 a 2027 y elevando el escenario de tráfico para 2022, conforme a los resultados del primer semestre y a las previsiones de ACI, Eurocontrol e IATA para dicho año.

Esta expectativa de recuperación también está respaldada por las perspectivas de los aeropuertos europeos, dentro del rango de las proyecciones relativas al número de operaciones de Eurocontrol, publicadas en junio de 2022, revisadas al alza con respecto a los escenarios publicados en octubre de 2021, y con el escenario base publicado por ACI Europa en mayo de 2022, el cual se encuentra dentro de los rangos planteados por Aena hasta 2024, cuando este organismo prevé un crecimiento superior. Debido al alto grado de incertidumbre consecuencia de la complicada situación económica y geopolítica actual, la Sociedad dominante ha considerado mantener proyecciones de tráfico más prudentes a las publicadas por los organismos oficiales a partir de 2023.

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

- La propia evolución de la pandemia, los cambios de hábito estructurales, la programación por parte de las compañías aéreas;
- El entorno macroeconómico: los principales organismos económicos, como el Banco de España o el Fondo Monetario Internacional, están recortando significativamente a la baja las previsiones de PIB, tanto para 2022 como para 2023, especialmente en Europa y España y se está produciendo una subida generalizada en los precios;
- La competencia con otros modos de transporte como el AVE por la entrada en servicio de nuevos corredores y la liberalización del sector ferroviario;
- El momento histórico de gran tensión geopolítica, agravado por la invasión rusa de Ucrania, a lo que habría que añadir, entre otros factores de riesgo, las confrontaciones económicas entre las principales potencias mundiales (ej. EEUU y China), o la incertidumbre de la relación entre la Unión Europea y el Reino Unido tras el Brexit.
- El posible impacto de medidas en materia de cambio climático; respecto al posible impacto de las medidas medioambientales, gran parte de los países de la UE están comprometidos, a partir de los distintos acuerdos en materia ambiental y de reducción de emisiones en particular, con una salida verde de la crisis. Estos compromisos tienen reflejo en distintas iniciativas que afectan al sector del transporte aéreo, sobre el cual se encuentra el foco en lo que respecta a las medidas a adoptar.

En los modelos planteados para elaborar las proyecciones de tráfico aéreo, se ha contemplado el posible impacto de las siguientes medidas que ya se están imponiendo en algunos países europeos:

- Aplicación de nuevos impuestos a los billetes de avión (ecotasa).
- Restricción de vuelos domésticos en rutas servidas por AVE: cualquier restricción de vuelos de corto radio con alta proporción de pasajeros de conexión, limitaría significativamente la conectividad de medio y largo radio y limitaría el desarrollo hub de los principales aeropuertos.

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

El impacto que podrían tener estas medidas en el tráfico aéreo dependerá de las condiciones en las que se vayan aplicando, si bien a día de hoy aún no hay concreción suficiente sobre el alcance y plazos de implantación de las mismas. Por ese motivo, y para acotar la incertidumbre asociada a la aplicación de estas medidas, en lugar del escenario teórico que arrojarían los modelos econométricos, el Escenario Base elegido se encuentra situado en la horquilla media-baja de dichos modelos econométricos, con un nivel de significación del 50%, derivado del análisis de riesgos realizado y teniendo en cuenta que Eurocontrol utiliza habitualmente este mismo intervalo para elaborar sus escenarios de tráfico.

Adicionalmente, en los últimos años están surgiendo diversas iniciativas medioambientales que no se han considerado en el Escenario Base de tráfico porque aún es prematuro poder hacer una valoración de las mismas, pero que, en caso de materializarse, podrían tener gran impacto en el sector aéreo. Destaca la iniciativa de la UE “Fit for 55”, donde se incluyen, entre otras, las siguientes propuestas legislativas:

- Revisión del régimen de comercio de derechos de emisión de la UE.
- Revisión de la Directiva sobre fiscalidad de la energía: eliminación de las exenciones en el transporte aéreo (impuestos al queroseno).
- Iniciativa ReFuelEU Aviation para unos combustibles de aviación sostenibles: Obligar a los proveedores de combustible y aerolíneas a combinar un nivel cada vez más elevado de combustibles sostenibles (SAF) en los actuales combustibles.

El escenario contemplado en las cuentas anuales consolidadas de 2021 era prácticamente similar, basado en una recuperación de los niveles de tráfico de 2019 a finales de 2025, y con un nivel de recuperación de tráfico para 2022 de un 68 % respecto a 2019.

### • Proyecciones financieras

El Grupo ha realizado los cálculos de valor recuperable como el valor en uso a 30 de junio de 2022, sobre la base de las proyecciones financieras aprobadas por la Dirección para el período 2022-2027 y basadas en el escenario para el negocio regulado planteado en el DORA 2022-2026.

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

Las proyecciones de flujos de efectivo a partir del séptimo 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 ha sido calculada por tipo de prestación, en función de variaciones de tráfico y de tarifa. En el escenario base se ha considerado para 2022 una disminución de tarifa de un 3,17%, tal y como se propuso durante el proceso de consulta con las compañías aéreas y ha sido conformado por la CNMC en su resolución del pasado 17 de febrero de 2022. En los años 2023 y 2024, se realizan ajustes al IMAAJ (dentro del marco establecido por la Ley 18/2014 y el DORA II) e incluyendo la recuperación de los costes COVID. A partir de 2026 la Disposición Transitoria 6ª de la Ley 18/2014 permite incrementos de tarifa superiores al 0%.
- Nivel de inversiones conforme a las inversiones planificadas y a la inversión regulada en el período 2022-2026, con escasa dependencia del nivel de tráfico, puesto que las principales inversiones de este período no están vinculadas a un incremento de la capacidad de las instalaciones.

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

- Los costes operativos (OPEX) crecen ligeramente por encima de la inflación (estimada en un 2% anual a partir de 2023), debido a cierta variabilidad con los incrementos de tráfico, aun considerando eficiencias en los mismos y las necesidades operativas identificadas por Aena durante el período de evaluación.
  - Los ingresos de servicios aeroportuarios se han calculado en función de las variaciones de tráfico y tarifa y se han considerado incentivos comerciales destinados a apoyar la recuperación del tráfico.
  - Para los ingresos comerciales, se han considerado escenarios prudentes que reflejan la reducción de rentas de arrendamientos consecuencia de la Disposición Final 7ª de la Ley 13/2021 y de los acuerdos alcanzados con algunos arrendatarios. La ratio de ingresos comerciales por pasajero retornaría a niveles prepandemia hacia 2024, manteniéndose en valores similares durante los años siguientes.
  - Las variaciones de capital circulante que resultan del modelo planteado en el escenario base suponen que la Sociedad cobra a partir de 2022 las rentas mínimas de 2020 y 2021 tras la aplicación de la DF7, el riesgo de impago y los litigios interpuestos. Esta situación se normaliza a partir de 2023 (en este año se cobran las rentas mínimas anuales del 2022 y el variable/fijo facturado en el año). La variación del circulante a partir de 2023 está directamente relacionada con la evolución del tráfico (cobros y pagos del negocio) y el incentivo comercial que impulsa la recuperación de la actividad.
- **Tasas de descuento y de crecimiento a perpetuidad**

	30 de junio de 2022	31 de diciembre de 2021
Tasa de crecimiento a perpetuidad	1,5%	1,5%
Tasa de descuento antes de impuestos (WACC pre-tax)	8,5%	9,1%
Tasa de descuento después de impuestos (WACC post-tax)	6,4%	6,8%

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

La ligera disminución en la tasa de descuento utilizada en el período de seis meses terminado el 30 de junio de 2022 respecto a la utilizada en el ejercicio 2021, se debe, principalmente, a la disminución de la beta de activos, ligeramente inferior que en el ejercicio 2022

- **Conclusiones y análisis de sensibilidad**

A 30 de junio de 2022, 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 intermedios consolidados a 30 de junio de 2022.

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

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

Así como a los siguientes cambios en las hipótesis clave:

- Tráfico de pasajeros, en el que se ha contemplado un escenario más pesimista al escenario base, en el que la recuperación del tráfico de 2019 se produciría en torno a 2026, y el tráfico de 2022 sería un 75,5 % del tráfico registrado en 2019. En el escenario más optimista, la recuperación del tráfico se produce en 2024 y el tráfico de 2022 sería de un 85,5 % del registrado en 2019.

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

- Los ingresos comerciales se consideran en cada escenario teniendo en cuenta el tráfico previsto, así como la reducción de rentas de arrendamientos consecuencia de la Disposición Final 7ª de la Ley 13/2021 y de los acuerdos alcanzados con algunos arrendatarios.
- La variación de las tarifas de servicios aeroportuarios: se 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 respecto del valor en uso del escenario base mencionado anteriormente se muestran a continuación:

Miles de euros	CMPC D.I. (WACC post-tax)			Tasa de crecimiento a perpetuidad (g)		
	5,4%	6,4%	7,4%	0,5%	1,5%	2,5%
Escenario de tráfico de pasajeros pesimista	3.681.235	(2.905.141)	(7.254.356)	(6.476.415)	(2.905.141)	2.497.556
Escenario Base	7.207.008	-	(4.760.847)	(3.950.962)	-	5.977.097
Escenario de tráfico de pasajeros optimista	8.528.082	1.057.543	(3.878.576)	(2.987.788)	1.057.543	7.177.401
Escenario de tarifas -2%	(475.251)	(5.120.050)	(8.235.915)	(8.231.320)	(5.120.050)	(413.257)

Como resultado de estos análisis de sensibilidad realizados a 30 de junio de 2022, se pone de manifiesto que no se presentan riesgos significativos asociados a variaciones razonablemente posibles de las hipótesis. Es decir, la Dirección considera que, dentro de los rangos mencionados, no se producirían correcciones por deterioro en ninguna de las situaciones anteriormente mencionadas.

### b) Servicios inmobiliarios

El Grupo ha encargado a una empresa de tasación independiente (Gloval Valuation, S.A.U.) la revisión y valoración del porfolio inmobiliario a 30 de junio de 2022, tal y como hizo también para el 31 de diciembre de 2021, con objeto de determinar el valor razonable de sus inversiones inmobiliarias, con especial atención en los cambios significativos y en las condiciones del mercado derivados de la pandemia de COVID-19.

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

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

	30 de junio de 2022	31 de diciembre de 2021
Terrenos	370.043	344.263
Construcciones	539.309	518.920
<b>Total</b>	<b>909.352</b>	<b>863.183</b>

Como resultado de la comparación entre el valor razonable a 30 de junio de 2022 y el valor en libros de las diferentes Unidades Generadoras de Efectivo incluidas en el Segmento inmobiliario, ha resultado una reversión de deterioro de cuatro edificaciones y un terreno inmobiliarios por un total de 75 miles de euros, por lo que se ha obtenido un resultado positivo. El

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

valor recuperable conjunto de todos los activos del segmento de servicios inmobiliarios al 30 de junio de 2022, asciende a 909.352 miles de euros.

En el ejercicio 2021, el Grupo también encargó a una empresa de tasación independiente (Gloval Valuation, S.A.U.) la revisión y valoración del porfolio inmobiliario a 31 de diciembre de 2021, 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 2021 y el valor en libros de las diferentes Unidades Generadoras de Efectivo incluidas en el Segmento inmobiliario, resultó una dotación de deterioro de dos edificaciones y terrenos inmobiliarios por un total de 2 miles de euros, así como una reversión parcial de los deterioros por un total de 106 miles de euros, por lo que se obtuvo un resultado positivo de 104 miles de euros. El valor recuperable conjunto de todos los activos del segmento de servicios inmobiliarios al 31 de diciembre de 2021, ascendió a 863.183 miles de euros.

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

El Grupo estima el importe recuperable de la inversión en la UGE constituida por la Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia como el valor en uso a 30 de junio de 2022 sobre la base de las proyecciones financieras elaboradas por la Dirección para todo el período concesional, consideradas como “escenario base” para la realización del test de deterioro.

#### ◀ Descripción del escenario base

El cálculo del valor en uso a 30 de junio de 2022, al igual que a 31 de diciembre de 2021, ha considerado el efecto de los mecanismos de reequilibrio establecidos en la adenda al contrato formalizada el 27 de diciembre de 2021, tal y como se describe con más detalle en la memoria de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2021.

Las principales hipótesis utilizadas en el cálculo del valor en uso a 30 de junio de 2022 son las siguientes:

#### • Tráfico

Se ha considerado como escenario base la recuperación de los niveles de tráfico de 2019 en 2024, con un nivel de tráfico para 2022 de un 72% respecto al tráfico de 2019, y con crecimientos respecto al tráfico previsto para 2022 en 2023, 2024 y 2025 del 18%, 37% y 50%, respectivamente. Dada la alta concentración de tráfico procedente de Reino Unido en este aeropuerto, la recuperación del tráfico en 2024 es consistente con las previsiones de los principales Organismos internacionales, como IATA, para el mencionado mercado.

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

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

Las hipótesis consideran que se produce una disminución de 20,8 millones de pasajeros durante el período de la concesión en comparación con los contemplados en la Oferta presentada inicialmente, cuando se formalizó el acuerdo de concesión (41,1 millones de pasajeros frente a los 61,6 millones de pasajeros de la Oferta, un -33,3 %).

#### • Proyecciones financieras

- Los ingresos de explotación contemplados en el escenario base descrito ascienden a 527,8 millones de euros durante todo el período de la concesión (2019-2043). La disminución de ingresos totales, con respecto a los ingresos contemplados en la Oferta, es de unos 302 millones de euros.

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

- Gastos operativos: la variación de los gastos respecto a la Oferta es relativamente pequeña, alrededor de 76 millones de euros menos, debido a un alto componente de gastos fijos independientes del tráfico. La inflación interanual considerada es de un 2%.
- Las tarifas estimadas para la Sociedad concesionaria parten del modelo regulatorio aprobado para el DORA 2022-2026 aplicable para Aena. Por ello, la variación de las tarifas de servicios aeroportuarios en el escenario base ha considerado para 2022 una disminución de tarifa de un 3,17%, tal y como se propuso por Aena durante el proceso de consulta con las Compañías aéreas y ha sido conformado por la CNMC en su resolución del pasado 17 de febrero de 2022; en los años 2023, 2024, 2025 y 2026 se estima un incremento de tarifa que permitirá seguir recuperando costes incurridos como consecuencia de la pandemia. A partir de 2027 se hace hipótesis de crecimiento del 1%, puesto que, al igual que en las hipótesis planteadas para la Red Nacional de Aeropuertos de Aena, desde dicho año la Disposición Transitoria 6ª de la Ley 18/2014 permite incrementos de tarifa superiores al 0%, salvo en 2034, cuando se estima que el aeropuerto tendrá más de 2 millones de pasajeros anuales lo que permitirá que cambie su categoría tarifaria del Grupo 4 al Grupo 3, habiendo estimado un incremento puntual de tarifa para este año sensiblemente superior.

- Tasas de descuento:

	30 de junio de 2022	31 de diciembre de 2021
Tasa de descuento antes de impuestos (WACC pre-tax)	11,5%	11,5%
Tasa de descuento después de impuestos (WACC post-tax)	8,6%	8,6%

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 9.917 miles de euros y, por tanto, a 30 de junio de 2022, se ha procedido a registrar la reversión neta del deterioro por importe de 3.842 miles de euros, importe que figura en la partida “Deterioro de inmovilizado” de la cuenta de resultados 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: 2022-2027: 0%; Desde 2027: +/- 2 p.p.

Las variaciones en el valor en uso resultante en el escenario base y del análisis de las sensibilidades descritas se muestran a continuación:

Miles de euros	CMPC D.I. (WACC post-tax)		
	7,6%	8,6%	9,6%
Tarifas -2%	(18.853)	(19.373)	(19.818)
Escenario Base	2.798	-	(2.429)
Tarifas +2%	22.823	17.913	13.651

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

- Nivel de tráfico: adicionalmente, se han contemplado escenarios de tráfico adicionales dada la incertidumbre existente en el entorno actual que podría impactar sobre la evolución del tráfico en el corto plazo con posibles disrupciones de la oferta durante los meses de verano de 2022 derivadas de posibles cancelaciones de vuelos por huelgas en algunas compañías aéreas.

En el escenario optimista se ha considerado que la recuperación del tráfico en 2022 alcanzará un 77% del tráfico de 2019, y en el escenario pesimista, que se podría alcanzar tan sólo el 68% del tráfico de 2019. Las variaciones del valor en uso resultante en el escenario base y del análisis de las sensibilidades descritas se muestran a continuación:

Miles de euros	CMPC D.I. (WACC post-tax)		
	7,6%	8,6%	9,6%
Escenario de tráfico pesimista 2022	2.757	(46)	(2.479)
Escenario Base	2.798	-	(2.429)
Escenario de tráfico optimista 2022	2.857	66	(2.356)

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

En cuanto al inmovilizado intangible y material procedente del acuerdo de concesión para la explotación de los aeropuertos del nordeste de Brasil, el Grupo estima el importe recuperable de dicha inversión como el valor en uso a 30 de junio de 2022 sobre la base de las proyecciones financieras realizadas por la Dirección para todo el período concesional, hasta el año 2049, consideradas como “escenario base” para la realización del test de deterioro. 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 (tipo de cambio de cierre: 30 de junio de 2022: 5,4229 RB\$/EUR).

#### ◀ Descripción del escenario base

Las principales hipótesis utilizadas en el cálculo del valor en uso a 30 de junio de 2022 son las siguientes:

- Se adopta el escenario más probable estimado por la Dirección de ANB para las propuestas y los efectos previstos de la compensación del reequilibrio de la concesión vía tarifas.
- **Tráfico**  
 Por la experiencia desde el inicio de la pandemia hasta ahora, se comprueba que la sensibilidad del tráfico aéreo en los aeropuertos de ANB a las diferentes olas está siendo mucho menor que en el caso de Europa. De hecho, 2021 cerró con una recuperación del 85,2% del tráfico respecto a 2019, cuando en España la recuperación estuvo en torno al 43,6% y en el primer semestre de 2022 la recuperación del tráfico ha alcanzado un 98%.  
 Por tanto, se ha considerado una recuperación total del tráfico a niveles de 2019 en el año 2022, en línea con las previsiones de IATA para Brasil. El escenario base implica un número de pasajeros durante todo el período concesional de 883 millones de pasajeros, un descenso del 21 % sobre el número de pasajeros contemplado en la oferta (1.123 millones de pasajeros).
- **Tasa de descuento**  
 La tasa de descuento aplicada a las proyecciones de flujos de efectivo ha sido del 12,9 %, al igual que la empleada en el test de deterioro al cierre del año 2021, 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 correspondiente Coste Medio Ponderado del Capital antes de impuestos asciende a 19,5 % (2020: 19,5 %).

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

### • Proyecciones financieras

Los principales supuestos que afectan a los flujos de efectivo de la Sociedad concesionaria son: curva de demanda de pasajeros, variación de tarifas, ingresos comerciales, nivel de inversiones y costes operativos, empleando como base las previsiones contenidas en el último Plan de negocio elaborado por la Dirección que se han actualizado a efectos del test de deterioro conforme a lo indicado a continuación.

Los ingresos netos y los gastos operativos del período 2022 a 2027 son un 5,06% y un 4,51% superiores, respectivamente, a los considerados en el cierre de 2021 debido, fundamentalmente, al aumento en los índices de inflación considerados en los primeros ejercicios de la proyección: 10,1% en 2022, 9,5% en 2023, 5,4% en 2024, frente a los índices de 9,60%, 5,15% y 3,25% para dichos ejercicios considerados en el test de deterioro al 31 de diciembre de 2021, lo que produce efectos a lo largo de toda la proyección de flujos.

El resto de hipótesis operativas contempladas para la elaboración del test de deterioro a 31 de diciembre de 2021 no han sufrido variaciones relevantes.

### ★ Conclusiones y análisis de sensibilidad

Como resultado del test practicado sobre el escenario base se ha obtenido un valor recuperable de 285.944 miles de euros, valorado al tipo de cambio a 30 de junio de 2022, 5,4229 EUR/BRL (31 de diciembre de 2021: 179.947 miles de euros, aplicando el tipo de cambio a dicha fecha (6,3101 EUR/BRL), por lo que, por comparación con su valor en libras, ha registrado una reversión de deterioro por importe de 23.509 miles de euros (a 31 de diciembre de 2021 resultó una dotación adicional de deterioro por importe de 101.089 miles de euros). El importe de la reversión de la corrección valorativa figura en la partida “Deterioro de inmovilizado” de la cuenta de resultados consolidada adjunta.

Adicionalmente, 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 en las siguientes variables:

- Tasa de descuento: (-1 p.p./+1 p.p.)
- Tráfico de pasajeros: se han planteando dos posibles escenarios respecto al tráfico de 2022. En el escenario más pesimista la recuperación del tráfico de 2022 se considera por debajo del escenario base, teniendo en cuenta el posible impacto de nuevas variantes de coronavirus; también se plantea un escenario más optimista con una recuperación del tráfico en 2022 superior al escenario base y más alineada con los crecimientos que vienen produciéndose desde finales de 2021.

Las variaciones en el valor en uso resultante en el escenario base y del análisis de las sensibilidades descritas se muestran a continuación:

Miles de Euros	CMPC D.I. (WACC post-tax)		
	11,9%	12,9%	13,9%
Escenario de tráfico de pasajeros pesimista	59.435	(4.703)	(59.027)
Escenario Base	64.513	-	(54.651)
Escenario de tráfico de pasajeros optimista	69.482	4.616	(50.341)

### 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 2022 sobre la base de las proyecciones financieras aprobadas por la Dirección para todo el período 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 que a 30 de junio de 2022 ascendía a 0,8582GBP/EUR. Las hipótesis más significativas de dichas proyecciones financieras, consideradas como “escenario base” para la realización del test de deterioro, son descritas a continuación.

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

### ✦ Descripción del escenario base

Se adopta el escenario más probable estimado por la Dirección para las propuestas y condiciones económicas de reequilibrio acordadas con la entidad concedente. Las principales hipótesis utilizadas en el cálculo del valor en uso a 30 de junio de 2022 son las siguientes:

#### • Tráfico

Tal y como se indica en la Nota 3, regulatoriamente la capacidad del aeropuerto de Luton se encuentra limitada a 18 millones de pasajeros. El 1 de diciembre de 2021, la autoridad de planificación del Municipio de Luton (Local Planning Authority) aprobó la solicitud de ampliación de 1 millón de pasajeros adicional presentada por LLA.. No obstante, el Secretario de Estado de Transportes (de “Levelling Up, Housing and Communities”) ha solicitado revisar la solicitud del proyecto y se ha programado una fase de investigación o consulta que comenzará el 27 de septiembre de 2022. Por ello, en el escenario base del test de deterioro que se ha realizado a 30 de junio de 2022, se ha ponderado la probabilidad de ocurrencia de este suceso llegándose a un valor de 18,5 millones de pasajeros para el tráfico puesto que, se considera posible que finalmente se apruebe esta ampliación y el estado del activo permite operar con 19 millones de pasajeros por año, ya que el aeropuerto tiene capacidad física para este nivel de tráfico al haberse ejecutado previamente todas las inversiones de ampliación necesarias.

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 alcanzará en 2024, en línea con las previsiones de IATA, ACI Europe y Eurocontrol a octubre de 2021. En el test de deterioro a 31 de diciembre de 2021 se asumió que se podrían alcanzar los 19 millones de pasajeros desde 2026 puesto que inicialmente, se esperaba que la ampliación del aeropuerto se aprobara legalmente durante el primer trimestre de 2022.

En las proyecciones de tráfico de 2022 se han considerado factores de impacto sobre la oferta en verano de 2022, como las cancelaciones de vuelos por escasez de personal en diversos aeropuertos europeos.

#### • 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, hasta el 15 de agosto de 2032, conforme a los mecanismos de reequilibrio económico formalizados el 19 de diciembre de 2021 entre la Sociedad del Grupo London Luton Airport Operations Ltd (en adelante, LLA), entidad concesionaria del Aeropuerto de Luton, y el Council of the Borough of Luton (en adelante, LLAL), titular del aeropuerto, con objeto de adoptar un conjunto de medidas destinadas a la recuperación sostenible del aeropuerto londinense tras el severo impacto de la pandemia de la COVID-19.

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 período 2019-2023. También se ha considerado la modificación del tipo impositivo del impuesto de sociedades en Reino Unido que pasa del 19% al 25% a partir del 1 de abril de 2023.

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

- Tasa de descuento del 7,1 % (a 31 de diciembre de 2021: 7,6%), 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 9,5% (31 de diciembre de 2021: 10,1 %).

El ligero descenso en la tasa de descuento utilizada a 30 de junio de 2022 respecto a la utilizada en el ejercicio 2021, se debe, principalmente, a la utilización de una beta de activos, ligeramente inferior que en el ejercicio 2021.

- La tasa de inflación utilizada ha sido del 3,0% (31 de diciembre de 2021: 3,0%), utilizada para extrapolar los flujos de efectivo más allá del período del plan de negocios de 5 años.

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

- Las inversiones correspondientes a CAPEX de mantenimiento se han planificado conforme al mínimo requerido bajo el acuerdo de concesión.
- Para los ingresos comerciales, se han considerado escenarios prudentes que reflejan la reducción de rentas de arrendamientos consecuencia de los acuerdos alcanzados con los arrendatarios.

### 📌 Conclusiones y análisis de sensibilidad

A 30 de junio de 2022, 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 intermedios consolidados a dicha fecha.

Adicionalmente, el Grupo ha realizado un análisis de sensibilidad del cálculo del deterioro de la UGE constituida por el aeropuerto de Luton, a través de variaciones razonables en las siguientes variables:

- Tasa de descuento: (-1 p.p./+1 p.p.)
- Tasa de crecimiento a largo plazo de +1 p.p., teniendo en cuenta que las estimaciones de los flujos de efectivo futuros tendrán en cuenta hipótesis sobre los incrementos de precios debidos a la inflación general.
- Límite de capacidad de 18 millones de pasajeros, en el supuesto de que no se obtuvieran las aprobaciones necesarias para la ampliación de la capacidad del aeropuerto a 19 millones de pasajeros.

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

Miles de Euros	CMPC D.I. (WACC post-tax)		
	11,9%	12,9%	13,9%
Escenario de tráfico de pasajeros límite 18M	14.999	(15.155)	(43.258)
Escenario Base	31.042	-	(28.928)
Escenario de crecimiento del 1% (inflación)	75.117	41.334	9.874

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

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 2022 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 2022 a 280,09 pesos mexicanos (MXN) (31 de diciembre de 2021: 282,16 pesos mexicanos (MXN)).

Los resultados del test muestran la comparación del valor recuperable de la inversión y el valor en libros para todas las inversiones en empresas asociadas, de forma que se ha registrado un deterioro de 1.321 miles de euros de la sociedad SACSA, conforme al siguiente detalle:

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

	Valor recuperable por Grupo Aena	Valor en libros consolidado	Deterioro	Valor en libros consolidado posterior a deterioro
(miles de euros)				
SACSA (*)	1.100	2.421	(1.321)	1.100
AMP	443.393	59.757	-	59.757
AEROCALI (**)	5.882	4.173	-	4.173
<b>Total</b>	<b>450.375</b>	<b>66.351</b>	<b>(1.321)</b>	<b>65.030</b>

(\*) SACSA: con fecha 4 de enero de 2022 se ha suscrito una prórroga de compensación de los efectos de la pandemia por COVID 19 con duración hasta diciembre de 2022.

(\*\*) AEROCALI: como consecuencia de la pandemia de COVID 19, con fecha 22 de noviembre de 2021 se ha suscrito una prórroga de compensación de los efectos de la pandemia generada por la COVID-19 hasta el 31 de diciembre de 2022.

## 8. Instrumentos financieros

### a) Instrumentos financieros por categoría

30 de junio de 2022				
	Activos financieros a coste amortizado	Derivados de cobertura	Activos a valor razonable con cambios en resultados	Total
<b>Activos en balance</b>				
Otros activos financieros	87.893	-	178	<b>88.071</b>
Instrumentos financieros derivados (Nota 3)	-	40.159	-	<b>40.159</b>
Clientes y otras cuentas a cobrar (excluyendo pagos anticipados, saldos con administraciones públicas y activos no financieros)	700.953	-	-	700.953
Efectivo y equivalentes al efectivo	1.141.116	-	-	1.141.116
<b>Total</b>	<b>1.929.962</b>	<b>40.159</b>	<b>178</b>	<b>1.970.299</b>

30 de junio de 2022				
	Pasivos financieros a coste amortizado	Derivados de cobertura	Otros pasivos financieros a coste amortizado	Total
<b>Pasivos en balance</b>				
Deuda financiera (excluidos los pasivos por arrendamiento financiero) (Nota 10)	-	-	8.071.861	<b>8.071.861</b>
Pasivos por arrendamiento (Nota 10)	-	-	53.519	<b>53.519</b>
Instrumentos financieros derivados (Nota 3)	-	5.654	-	<b>5.654</b>
Proveedores y otras cuentas a pagar (excluyendo pasivos no financieros) (Nota 3)	-	-	450.007	<b>450.007</b>
<b>Total</b>	<b>-</b>	<b>5.654</b>	<b>8.575.387</b>	<b>8.581.041</b>

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

31 de diciembre de 2021				
	Activos financieros a coste amortizado	Derivados de cobertura	Activos a valor razonable con cambios en resultados	Total
<b>Activos en balance</b>				
Otros activos financieros	88.299	-	167	<b>88.466</b>
Clientes y otras cuentas a cobrar (excluyendo pagos anticipados y activos no financieros)	1.271.982	-	-	<b>1.271.982</b>
Efectivo y equivalentes al efectivo	1.466.797	-	-	<b>1.466.797</b>
<b>Total</b>	<b>2.827.078</b>	-	<b>167</b>	<b>2.827.245</b>

31 de diciembre de 2021				
	Pasivos financieros a coste amortizado	Derivados de cobertura	Otros pasivos financieros a coste amortizado	Total
<b>Pasivos en balance</b>				
Deuda financiera (excluidos los pasivos por arrendamiento financiero) (Nota 10)	-	-	8.855.308	<b>8.855.308</b>
Pasivos por arrendamiento financiero (Nota 10)	-	-	57.836	<b>57.836</b>
Instrumentos financieros derivados (Nota 3)	-	73.606	-	<b>73.606</b>
Proveedores y otras cuentas a pagar (excluyendo pasivos no financieros)	-	-	575.758	<b>575.758</b>
<b>Total</b>	-	<b>73.606</b>	<b>9.488.902</b>	<b>9.562.508</b>

### 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 2022		31 de diciembre de 2021	
	Activos	Pasivos	Activos	Pasivos
Permutas tipo de interés - coberturas flujos efectivo Aena	34.770	5.654	-	73.558
Permutas tipo de interés - coberturas flujos efectivo LLAH III	5.389	-	-	48
<b>Total</b>	<b>40.159</b>	<b>5.654</b>	-	<b>73.606</b>
<b>Parte corriente</b>	-	<b>5.654</b>	-	<b>27.607</b>
<b>Parte no corriente</b>	<b>40.159</b>	-	-	<b>45.999</b>

Durante los períodos de seis meses terminados el 30 de junio de 2022 y 30 de junio de 2021 los derivados de cobertura son efectivos al 100 % y cumplen con los requisitos necesarios para aplicar contabilidad de coberturas, de modo que no existe ineffectividad registrada en la Cuenta de resultados.

El valor razonable total de un derivado de cobertura se clasifica como un activo o pasivo no corriente si el vencimiento restante de la partida cubierta es superior a 12 meses al cierre del ejercicio y como un activo o pasivo corriente si el vencimiento restante de la partida cubierta es inferior a 12 meses.

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

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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 2021.

### c) Concentración del riesgo de crédito

El objetivo principal del modelo de pérdida esperada es reflejar el posible deterioro o mejora en la calidad crediticia de los activos financieros sujetos a deterioro. Es por ello que el Grupo ha analizado de manera individual la totalidad de la exposición al riesgo de crédito. La misma se determina mediante los saldos contables de las cuentas a cobrar, minorados en su caso por los pagos anticipados y cualquier garantía o aval otorgado por el cliente.

Para los saldos devengados y pendientes de cobro, tanto en concepto de Rentas Mínimas Garantizadas Anuales (RMGA), como de facturas emitidas de clientes comerciales o aeronáuticos, la probabilidad de impago se calcula en función de parámetros de mercado, de acuerdo con la siguiente metodología:

- Si la contraparte tiene un seguro de riesgo de impago (CDS), conforme a lo indicado en el apartado anterior, la probabilidad de impago se calcula en base al rating otorgado por su cotización en el mercado.
- Si la contraparte no tiene CDS, se ha analizado el sector y país al que pertenece, asignándoles por lo general un rating BB. Adicionalmente, se ha analizado mediante otras fuentes de información (Reuters, Bloomberg y/o internet) si existen indicios de problemas financieros significativos. En el caso de haber identificado dichos indicios, el Rating se ha ajustado a escalones inferiores (mayor deterioro).
- Independientemente de lo anterior, si la deuda vencida es superior a 120 días, se les asigna un rating CCC, es decir, se deteriora el 100% de la deuda. La mayoría de la deuda con esta antigüedad procede de la Sociedad dominante.

Las curvas BB-, BB y B+, se han obtenido a través de la plataforma de Bloomberg, que se considera un tercero independiente y suficientemente fiable dentro de la industria financiera. La curva genérica CCC se ha obtenido de datos históricos de quiebra de compañías industriales del informe de Moody's Investors Service (se ha utilizado el porcentaje de default como Lambda ( $\lambda$ ) en cálculo de la pérdida esperada).

Como consecuencia de la crisis sanitaria ocasionada por la pandemia COVID-19, la Sociedad dominante acordó con los operadores comerciales modificaciones en las condiciones contractuales, tales como reducción de la RMGA o de los % de renta variable. Hasta la fecha de formalización de dichas modificaciones, el Grupo registró los ingresos comerciales teniendo en cuenta las RMGA establecidas en los contratos en vigor, puesto que existía el derecho contractual a percibir esas rentas. Como consecuencia, a 30 de junio de 2021 se produjo un aumento muy significativo de los saldos de clientes que, en aplicación de los criterios de deterioro de activos financieros por pérdida esperada comentados anteriormente, implicó una dotación adicional por deterioro de saldos de cuentas a cobrar de aproximadamente 30 millones de euros.

Al cierre del ejercicio 2021, los saldos de cuentas por cobrar de la Sociedad matriz se redujeron significativamente como consecuencia de la entrada en vigor de la Disposición Final 7ª de la Ley 13/2021 y de los acuerdos alcanzados con los arrendatarios de los locales comerciales. Esto supuso, por aplicación de la NIIF 9, una reversión del deterioro de las cuentas a cobrar de aproximadamente 36,5 millones de euros.

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

A 30 de junio de 2022, con prácticamente todas las novaciones contractuales ya formalizadas y con una recuperación significativa del tráfico aéreo, se ha llevado a cabo el análisis del riesgo de crédito de las cuentas a cobrar, detectando que el mismo se mitiga, prácticamente en su totalidad, gracias a las avales y mejoras crediticias que la Sociedad dominante dispone de sus clientes. En concreto, el riesgo se ve mitigado en un 89%.

Respecto a otros activos financieros, se corresponden con las fianzas recibidas por los arrendatarios de los espacios comerciales, que se depositan en diferentes instituciones públicas de las Comunidades Autónomas para dar cumplimiento a la Ley de Arrendamientos Urbanos. A fecha de análisis, a todas las contrapartidas de las Comunidades Autónomas se les ha otorgado la calificación crediticia y curva CDS propia de España, excepto a Cataluña que tiene una curva de emisiones propia, calculándose el deterioro en base a las mismas.

Teniendo en cuenta el procedimiento descrito, el Grupo ha determinado que la aplicación de los requerimientos de deterioro de la NIIF 9 a los activos financieros existentes ha producido la siguiente variación en la provisión por deterioro durante el período de seis meses terminado el 30 de junio de 2022 y 30 de junio de 2021:

	<i>Clientes y otras cuentas a cobrar</i>	<i>Otros activos financieros</i>	<i>Total</i>
<b>Saldo de la provisión por deterioro a 1 de enero de 2022</b>	<b>134.893</b>	<b>653</b>	<b>135.546</b>
Variación de la provisión durante el primer semestre de 2022:			
Gasto/(Ingreso) por deterioro de clientes y otras cuentas a cobrar	6.855	-	<b>6.855</b>
Gasto/(Ingreso) por deterioro de otros activos financieros	0	123	<b>123</b>
Otros movimientos	6.491	-	<b>6.491</b>
<b>Saldo de la provisión por deterioro a 30 de junio de 2022</b>	<b>148.239</b>	<b>776</b>	<b>149.015</b>

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

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

### 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 2022:

	<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</i>	<i>Dividendos aprobados (Nota 13.c)</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	3.642	-	(1.321)	333	(1.820)	312	-	(46)	1.100
AMP (*)	50.785	-	-	13.023	(21.811)	5.744	-	12.016	59.757
AEROCALI	2.549	-	-	3.353	(1.945)	216	-	-	4.173
<b>Total</b>	<b>56.976</b>	<b>-</b>	<b>(1.321)</b>	<b>16.709</b>	<b>(25.576)</b>	<b>6.272</b>	<b>-</b>	<b>11.970</b>	<b>65.030</b>

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</i>	<i>Dividendos aprobados (Nota 13.c)</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
<b>Total</b>	<b>57.220</b>	<b>(5.018)</b>	<b>-</b>	<b>9.794</b>	<b>(701)</b>	<b>2.066</b>	<b>4</b>	<b>(1.550)</b>	<b>61.815</b>

(\*) El impacto en el valor de la inversión de AMP de la reducción de capital y variación patrimonial de su participada GAP se refleja en el epígrafe "Otros".

La Asamblea de Accionistas de la sociedad Grupo Aeroportuario del Pacífico, SAB de CV (GAP), en reunión celebrada el 27 de abril de 2021, aprobó la cancelación de 35.424.453 acciones adquiridas por la propia sociedad, lo que da lugar a un incremento en el porcentaje de participación de Aeropuertos Mexicanos del Pacífico, SAPI de CV (AMP), que pasa de ser del 17,37% antes de la cancelación al 18,54% tras la cancelación, formalizada por parte de la Comisión Nacional Bancaria y de Valores de México durante el primer semestre de 2022.

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

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

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 2022 de las inversiones integradas por el método de la participación resultando deterioro del valor de la participación en SACSA por 1.321 miles de euros (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 2022 las participaciones superiores al 10% son las siguientes:

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

La Junta General Ordinaria de Accionistas celebrada el día 31 de marzo de 2022 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 2021 que asciende a unas pérdidas de 19.972 miles de euros.

La aplicación del resultado del ejercicio 2021, es la siguiente:

- A resultados negativos de ejercicios anteriores: (19.972) miles de euros.

A 30 de junio de 2022 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 2022 y a 31 de diciembre de 2021 son los siguientes:

	30 de junio de 2022	31 de diciembre de 2021
<b>No corriente</b>		
Préstamos con ENAIRE	3.298.077	3.624.598
Préstamos con entidades de crédito de AENA	3.363.240	3.292.734
Préstamos con accionistas LLAH III	77.819	76.253
Pasivos por arrendamiento Aena (Nota 8.a)	7.825	9.967
Pasivos por arrendamiento LLAH III (Nota 8.a)	35.877	38.341
Pasivos por arrendamiento Aena Brasil (Nota 8.a)	83	174
Otros pasivos financieros	163.851	149.881
	<b>6.946.772</b>	<b>7.191.948</b>
<b>Corriente</b>		
Préstamos con ENAIRE	524.511	545.693
Intereses devengados Préstamos ent. cto. de AENA	1.655	3.737
Préstamos con entidades de crédito Aena	79.679	629.170
Préstamos con entidades de crédito LLAH III	457.170	466.760
Préstamos con accionistas LLAH III	748	931
Préstamos con entidades de crédito Aena Brasil	11.588	10.922
Emisión de valores negociables Aena Brasil	56.559	-
Pasivos por arrendamiento Aena (Nota 8.a)	5.802	5.457
Pasivos por arrendamiento LLAH III (Nota 8.a)	3.685	3662
Pasivos por arrendamiento Aena Brasil (Nota 8.a)	247	235
Otros pasivos financieros	36.964	54.629
	<b>1.178.608</b>	<b>1.721.196</b>
<b>Total corriente y no corriente</b>	<b>8.125.380</b>	<b>8.913.144</b>

La conciliación entre los saldos a 31 de diciembre de 2021 y el período de seis meses terminado el 30 de junio de 2022 en el estado de situación financiera intermedio consolidado de los componentes de la Deuda financiera es la siguiente:

	Flujos de efectivo									30 de junio de 2022
	31 de diciembre de 2021	Actividades financiación	Actividades financiación	Actividades explotación	Trasposos corto/largo plazo	Ajustes	Devengo intereses	Altas	Diferencias de cambio	
		Cobros	Pagos	Pagos intereses						
<b>No corriente</b>										
Préstamo con ENAIRE	3.624.598	-	-	-	(326.521)	-	-	-	-	3.298.077
Préstamos con ent. crédito AENA	3.292.734	170.000	-	-	(99.494)	-	-	-	-	3.363.240
Préstamos con accionistas LLAH III	76.253	-	-	-	-	-	3.217	-	(1.651)	77.819
Pasivos por arrendamiento Aena	9.967	-	-	-	(3.210)	-	-	1.068	-	7.825
Pasivos por arrendamiento LLAH III	38.341	-	-	-	(1.695)	-	-	-	(769)	35.877
Pasivos por arrendamiento ANB	174	-	-	-	(117)	-	-	-	26	83
Otros pasivos financieros	149.881	24.370	(8.664)	-	(1.736)	-	-	-	-	163.851
<b>Total no corriente</b>	<b>7.191.948</b>	<b>194.370</b>	<b>(8.664)</b>	<b>-</b>	<b>(432.773)</b>	<b>-</b>	<b>3.217</b>	<b>1.068</b>	<b>(2.394)</b>	<b>6.946.772</b>
<b>Corriente</b>										
Préstamo con ENAIRE	545.693	-	(347.654)	-	326.521	(49)	-	-	-	524.511
Intereses devengados ent. crdto. AENA	3.737	-	-	(6.997)	-	-	4.916	-	-	1.656
Préstamos con entidades de crédito Aena	629.170	-	(650.000)	-	99.494	1.014	-	-	-	79.678
Emisión de valores negociables ANB	-	53.752	-	-	-	-	1.447	-	1.360	56.559
Otros Préstamos de LLAH III	466.760	-	-	(7.536)	-	-	7.695	-	(9.749)	457.170
Préstamos con accionistas LLAH III	931	-	-	(931)	-	-	764	-	(16)	748
Préstamos con entidades de crédito Aena Brasil	10.922	-	(1.147)	-	-	53	-	-	1.760	11.588
Pasivos por arrendamiento Aena	5.457	-	(2.865)	(91)	3.210	-	91	-	-	5.802
Pasivos por arrendamiento LLAH III	3.662	-	(1.593)	-	1.695	-	-	-	(79)	3.685
Pasivos por arrendamiento ANB	235	-	(125)	(18)	117	-	-	-	38	247
EP acreedora por concesión AIRM	-	-	-	-	-	155	-	-	-	155
Otros pasivos financieros	54.629	21.151	(44.537)	-	1.736	3.830	-	-	-	36.809
<b>Total corriente</b>	<b>1.721.196</b>	<b>74.903</b>	<b>(1.047.921)</b>	<b>(15.573)</b>	<b>432.773</b>	<b>5.003</b>	<b>14.913</b>	<b>-</b>	<b>(6.686)</b>	<b>1.178.608</b>
<b>Total Deuda Financiera</b>	<b>8.913.144</b>	<b>269.273</b>	<b>(1.056.585)</b>	<b>(15.573)</b>	<b>-</b>	<b>5.003</b>	<b>18.130</b>	<b>1.068</b>	<b>(9.080)</b>	<b>8.125.380</b>

Como se observa, en 2022 las variaciones en el saldo del préstamo de ENAIRE correspondieron, principalmente, a amortización de principal por importe de 347.654 miles de euros. La variación del epígrafe “Préstamos con entidades de crédito” se debe a la amortización anticipada de algunos préstamos por 650 millones de euros: El préstamo ESG-linked de 500 millones dispuesto en diciembre 2021 ha sido destinado a la cancelación de préstamos por igual cuantía en enero 2022 con objeto de reducir el coste financiero, y además Aena ha dispuesto de una ampliación del préstamo de Kutxabank por importe de 20 millones y un préstamo de Banco Sabadell por importe de 150 millones, destinando este último préstamo a la cancelación de préstamos por igual cuantía con objeto de reducir el coste financiero.

La variación en los pasivos por arrendamiento financiero correspondieron a pagos efectuados en el período y a fluctuaciones del tipo de cambio, y al reconocimiento, en aplicación de la NIIF 16, del contrato de aparcamiento del edificio de servicios centrales, celebrado con el Ayuntamiento de Madrid, y aún en construcción.

La partida de otros pasivos financieros varió como consecuencia de cobros y pagos de fianzas en AENA S.M.E., S.A.

El vencimiento de los préstamos de Luton se producirá entre 2024 y 2029 pero, tal y como se describe en la Nota 3, dado que aún podrían darse escenarios de incumplimiento de los covenants y la incertidumbre derivada de las circunstancias del entorno económico actual, estas deudas se han registrado dentro del pasivo corriente del estado de situación financiera consolidado adjunto por importe de 457 millones de euros.

En el caso de ANB, durante este semestre de 2022 ha contado con financiación a corto plazo consistente en una Letra de Crédito Bancario firmado con BTG Pactual por importe de 70 millones de reales brasileños firmada el 29 de diciembre de 2020 y unas Notas Comerciales por importe de 300 millones de reales brasileños emitidas el 22 de abril de 2022.

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 2022	31 de diciembre de 2021	30 de junio de 2022	31 de diciembre de 2021
Deuda financiera con el Grupo	3.298.077	3.624.598	3.194.306	3.617.722
Préstamos con entidades de crédito de AENA S.M.E., SA	3.363.240	3.292.734	3.241.872	3.236.568
Préstamos con accionistas LLAH III	77.819	76.253	77.819	76.253
Pasivos por arrendamiento financiero	43.785	48.482	43.785	48.482
Otros pasivos financieros	163.851	149.881	163.851	149.881
<b>Total</b>	<b>6.946.772</b>	<b>7.191.948</b>	<b>6.721.633</b>	<b>7.128.906</b>

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 (108 bps) (2021: flujos de efectivo descontados a los tipos libre de riesgo (curva OIS) más un spread igual al CDS de AENA modelizado (116 bps)) y están en el Nivel 2 de la jerarquía de valor razonable.

#### Deuda financiera con matriz

	30 de junio de 2022	31 de diciembre de 2021
<b>No corriente</b>		
Préstamo de AENA S.M.E., S.A. con ENAIRE	3.299.900	3.626.676
Ajuste saldo préstamo con ENAIRE por criterio coste amortizado	(1.823)	(2.078)
<b>Subtotal deuda a largo plazo de AENA S.M.E., S.A. con ENAIRE</b>	<b>3.298.077</b>	<b>3.624.598</b>
<b>Corriente</b>		
Préstamo con ENAIRE	514.958	535.836
Ajuste saldo préstamo con ENAIRE por criterio coste amortizado	(255)	(272)
Intereses devengados por préstamos con ENAIRE	9.808	10.129
<b>Subtotal deuda a corto plazo de AENA S.M.E., S.A. con ENAIRE</b>	<b>524.511</b>	<b>545.693</b>
<b>Total</b>	<b>3.822.588</b>	<b>4.170.291</b>

## 11. Provisiones y contingencias

### a) Provisiones

El movimiento de este epígrafe durante el período de seis meses terminado el 30 de junio de 2022 es el siguiente:

	Actuaciones medioambientales	Responsabilidades	Impuestos	Expropiaciones e intereses de demora	Otras provisiones de explotación	Provisiones relacionadas con la infraestructura	Total
<b>Saldo a 1 de enero de 2022</b>	<b>105.518</b>	<b>14.531</b>	<b>5.659</b>	<b>5.972</b>	<b>7.916</b>	<b>1.234</b>	<b>140.830</b>
Dotaciones	5.167	4.371	58	-	19.535	220	29.351
Reversiones/Excesos	(27.415)	(3.604)	(60)	-	(2.678)	-	(33.757)
Aplicaciones	(3.904)	(477)	(557)	-	(17.787)	-	(22.725)
Diferencias de cambio	(22)	-	-	-	(2)	-	(24)
<b>A 30 de junio de 2022</b>	<b>79.344</b>	<b>14.821</b>	<b>5.100</b>	<b>5.972</b>	<b>6.984</b>	<b>1.454</b>	<b>113.675</b>

El movimiento de este epígrafe durante el período 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
<b>Saldo a 1 de enero de 2021</b>	<b>72.280</b>	<b>17.830</b>	<b>8.153</b>	<b>7.658</b>	<b>15.481</b>	<b>3.054</b>	<b>124.456</b>
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
<b>A 30 de junio de 2021</b>	<b>72.144</b>	<b>14.016</b>	<b>5.922</b>	<b>7.418</b>	<b>16.922</b>	<b>3.857</b>	<b>120.279</b>

Análisis del total de provisiones:

	30 de junio de 2022	31 de diciembre de 2021
No corriente	82.108	104.809
Corriente	31.567	36.021
<b>Total</b>	<b>113.675</b>	<b>140.830</b>

#### Provisiones para actuaciones medioambientales

Durante el período de seis meses terminado el 30 de junio de 2022 se han dotado 5.167 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”. Asimismo, durante el primer semestre de 2022 se han producido reversiones por importe de 27.415 miles de euros, registradas como menor valor del inmovilizado contra el que en su día se dotó la provisión. Las reversiones se producen fundamentalmente porque, en general, la tipología de viviendas y edificios para los que está pendiente de acometer las tareas de aislamiento tienen un coste medio estimado inferior al que resultó en el cierre de 2021.

#### Provisiones para responsabilidades

Durante el primer semestre de 2022 las dotaciones efectuadas por el Grupo, por un importe total de 4.371 miles de euros, han correspondido, principalmente, a reclamaciones comerciales por importe de 2.000 miles de euros, a reclamaciones de obras por 392 miles de euros, y a reclamaciones de origen laboral por importe de 1.921 miles de euros.

Durante el período enero-junio de 2022, las reversiones por importe de 3.604 miles de euros se corresponden, principalmente, con la resolución favorable al Grupo de contenciosos laborales por importe de 1.987 miles de euros y a

reclamaciones comerciales por importe de 1.143 miles de euros. Las reversiones se han 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 2021). El contrato de concesión formalizado por la misma comprende durante su vigencia actuaciones de reposición sobre la infraestructura que se realizan respecto a períodos de utilización superior al año y que son exigibles para mantener la infraestructura apta para prestar los servicios 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 Resultados.

#### **Otras provisiones de explotación**

A partir de abril de 2021, el Consejo de Administración aprobó el incentivo extraordinario de recuperación de operaciones durante la temporada de verano 2021. Con esta medida se incentivó las operaciones que superaban los umbrales del 30%, en los meses de abril, mayo y junio, y el umbral del 45% en los meses de julio, agosto, septiembre y octubre, en referencia a las operaciones realizadas por las compañías aéreas en los meses equivalentes de la temporada de 2019. Las compañías recibieron el reembolso de la tarifa media mensual de aterrizaje, de las operaciones que superaron estos umbrales, por el porcentaje de recuperación de cada aerolínea.

Para la temporada de invierno 2021, el Consejo de Administración aprobó el incentivo extraordinario de recuperación de operaciones aplicable entre noviembre 2021 y marzo 2022, en el que se reembolsó la tarifa media mensual de aterrizaje de las operaciones que superaron el umbral del 75%, en referencia a las operaciones realizadas en los meses equivalentes de la temporada de 2019, por el porcentaje de recuperación que corresponda a cada aerolínea.

Para el año 2022, el Consejo de Administración aprobó el incentivo comercial Extraordinario para vuelos a la Isla de La Palma. El incentivo consistiría en un 100% de reembolso por el importe de la tarifa de utilización de infraestructuras (pasajero) en todos los vuelos que tengan lugar desde el 1 de enero de 2022 hasta el 31 de diciembre de 2022, con origen en el Aeropuerto de La Palma y destino a la península, Islas Baleares, o a un destino internacional.

Para la temporada de verano 2022, el Consejo de Administración aprobó el incentivo comercial de incremento del tráfico de pasajeros. Este incentivo estará en vigor desde el día 1 de abril hasta el día 31 de octubre de 2022. El incentivo reembolsa la tarifa media aplicada a los pasajeros comerciales de salida que ésta transporte siempre que el número de pasajeros de salida que transporte la compañía supere los umbrales definidos por zonas geográficas. La programación de asientos al finalizar la temporada debe haber igualado o superado el “umbral de asientos programados” EOS (End Of Season) respecto a HBD (Historic Baseline Date).

Para la temporada de verano 2022 e invierno 2022 el Consejo de Administración también aprobó el incentivo por las operaciones regulares comerciales de helicópteros con origen en los helipuertos de Ceuta y Algeciras. Las compañías aéreas tendrán derecho a un incentivo por mantenimiento de los pasajeros transportados en las rutas operadas desde los helipuertos de Algeciras y Ceuta. El incentivo se cifrará en un importe equivalente al 50% de la cuantía media de la prestación pública por salida de pasajeros y de seguridad de la compañía en la ruta, y se aplicará al número total de pasajeros comerciales de salida de la ruta en cuestión, siempre y cuando en la ruta se mantenga, al menos, el 75% de los pasajeros de salida transportados en la temporada análoga anterior. La compañía deberá mantener en el helipuerto correspondiente, al menos el 75 por ciento de los pasajeros registrados en la temporada análoga anterior.

El efecto de los incentivos al tráfico ha supuesto una dotación de 16.857 miles de euros en el primer semestre de 2022 (neta de la reversión de 2.678 miles de euros de provisiones de años anteriores) frente a 13.839 miles de euros en el mismo período de 2021 (neta de la reversión de 844 miles de euros de dotaciones de ejercicios anteriores), debido al efecto del aumento del tráfico. Se han producido aplicaciones correspondientes a estos esquemas de incentivos por importe de 17.749 miles de euros contra esta provisión durante el período (30 de junio de 2021: 12.802 miles de euros).

#### **b) Contingencias**

En la Nota 23 de las Cuentas Anuales consolidadas del ejercicio 2021 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 2022 sobre la situación de dichos pleitos salvo los detallados a continuación.

## ▶ Pasivos contingentes

### Actividades comerciales

Respecto a los principales litigios a 31 de diciembre 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. El pasado día 21 de junio de 2022 tuvo lugar la celebración de la vista del juicio, quedando el procedimiento pendiente de sentencia. 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 el cierre del período, han sido notificadas 80 demandas y se han dictado 61 autos de medidas cautelares, de los cuales 24 son favorables a Aena (4 en apelación), 13 conllevan un reconocimiento parcial y 24 son desfavorables a Aena (15 en apelación).

Se han dictado 12 sentencias: 10 estimatorias de las pretensiones de los demandantes (1 totalmente y 9 parcialmente) y 2 desestimatorias.

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

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

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

A consecuencia de lo expuesto y respecto a los litigios en marcha, Aena está solicitando al órgano judicial que, previo a resolver la cuestión de fondo en discusión, plantee una cuestión de inconstitucionalidad al amparo del art. 35 Ley Orgánica del Tribunal Constitucional. Hasta el 30 de junio de 2022, se ha solicitado el planteamiento de la cuestión de inconstitucionalidad en 52 procedimientos, pero de las resoluciones al respecto que hasta esta fecha se han notificado, ningún órgano judicial ha elevado aún la cuestión de inconstitucionalidad al Tribunal Constitucional, aunque la petición puede volverse a reproducir en posteriores instancias.

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

De las 10 sentencias estimatorias de las demandas a las que anteriormente se hizo referencia, 7 de ellas se han dictado tras la entrada en vigor de la DF7 y 6 reconocen la aplicación de este precepto, básicamente por entender que ha quedado sin efecto la necesidad de resolver sobre si ha existido un cambio de circunstancias en el contrato que pudieran motivar una estimación de la demanda en orden a reequilibrar las condiciones económicas del contrato.

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

Además, 8 juzgados de instancia han dictado autos de archivo por considerar que tras la entrada en vigor de la DF 7 se alcanza el pretendido equilibrio contractual perseguido por la parte actora, dándose satisfacción a sus pretensiones y dan por terminado los procedimientos por carencia sobrevenida de objeto de la demanda.

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

- La Sentencia de 2 de mayo de 2022 de la Audiencia Provincial de Palma, que mantiene lo dispuesto en instancia (estimación parcial de la demanda). Tras la valoración, Aena ha interpuesto recurso de casación ante el Tribunal Supremo contra esta sentencia.
- La Sentencia de 19 de mayo de 2022 de la AP Madrid (ZEA RETAIL) que estima el recurso de apelación de AENA, al declarar que no cabe la aplicación de la "rebus" a contratos ya extinguidos.

Por otra parte, a la sociedad Aeroportos do Nordeste do Brasil S.A. (ANB) se le han notificado diversos recibos referentes al cobro del "Impuesto Predial e Territorial Urbano" (IPTU), asimilado al tributo español sobre bienes inmuebles, de los períodos 2020, 2021 y 2022, de los Aeropuertos Internacionales de Maceió/Zumbi dos Palmares, Campina Grande y Aracajú, por un importe de aproximadamente 2 millones de euros. En todos los casos, ANB ha interpuesto recursos administrativos que suspenden la exigibilidad de los créditos, alegando, que AENA Brasil no es el obligado tributario en el ejercicio 2020, ejerciendo la posesión precaria del inmueble, dado que el Gobierno Federal es el propietario de los terrenos. Se está a la espera de la resolución de los mencionados recursos, considerando que su riesgo es posible.

#### 📌 Activos Contingentes

##### Recursos contra Resoluciones de la CNMC de 11 de diciembre de 2019

Con fecha 7 de febrero de 2020, Aena interpuso contra dos Resoluciones de la CNMC dos recursos contenciosos administrativos ante la Sala de lo Contencioso-administrativo de la Audiencia Nacional. Ambas Resoluciones son de fecha 11 de diciembre de 2019.

1. PO 121/2020: Este recurso se presentó contra la Resolución de supervisión de las tarifas aeroportuarias aplicables por Aena, S.M.E., S.A. en el ejercicio 2019. Dicha Resolución tiene por objeto la supervisión del procedimiento de transparencia y consulta en relación con la actualización de las tarifas aeroportuarias para el año 2019. El recurso de Aena se centra en torno al cálculo del parámetro K del IMAAJ –y, en particular, la determinación de la estimación de tráfico o Qt– y sobre la competencia que se ha irrogado la CNMC para determinar una estimación o previsión de tráfico diferente, y basada en sus propias fuentes, a la que figura en el DORA.

Si bien la votación y fallo de este recurso tuvo lugar el 25 de mayo de 2022, no se ha notificado aún la sentencia.

2. PO 119/2020: Este recurso se presentó contra la Resolución de los conflictos acumulados presentados por ALA, IATA, ACETA y Norwegian contra el Acuerdo del Consejo de Administración de Aena, S.M.E., S.A. de fecha 30 de julio de 2019 en el que se fijan las tarifas aeroportuarias para el ejercicio 2019. El objeto del recurso es similar al presentado en el marco del PO 121/2020, esto es, impugnar el alcance de la competencia de la CNMC. Aena considera que la Comisión, con ocasión de esta Resolución, se extralimita aplicando unas estimaciones de tráfico distintas.

Con fecha 21 de febrero de 2022 la Sección Octava de la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Nacional dictó sentencia, notificada el 28 de marzo, por la que desestima el recurso contencioso administrativo presentado por Aena.

Esta sentencia no se ha recurrido en casación.

##### Solicitud de modificación del DORA 2017-2021

Ver Nota 3.a

## 12. Impuesto sobre las ganancias

El ingreso por impuesto de sociedades de los seis primeros meses del ejercicio 2022 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 % (2021: 25 %), salvo por los resultados correspondientes al grupo LLAH III, cuyo gravamen impositivo es del 19 % (2021: 19 %) y de ANB, cuyo tipo impositivo es del 34 % (2021: 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 2022, con carácter general las sociedades del Grupo mantienen abierto el período de prescripción comprendido entre 2018 y 2021 para todos los impuestos, con excepción del Impuesto sobre Sociedades que se encuentra abierto para los ejercicios 2017 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.

Asimismo, se encuentran abiertos a inspección los impuestos por los seis meses transcurridos de 2022.

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.

### 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 2022	30 de junio de 2021
Prestación de servicios:		
- Entidad dominante última “ENAIRE”	2.198	977
- Empresas asociadas	6.050	3.226
- Empresas vinculadas:	2.442	2.103
- SENASA	176	102
- Otras empresas vinculadas	2.266	2.001
<b>Total</b>	<b>10.690</b>	<b>6.306</b>

#### (b) Compra de bienes y servicios

	30 de junio de 2022	30 de junio de 2021
Servicios recibidos:		
- Entidad dominante última “ENAIRE”	61.473	61.149
- Empresas asociadas	-	-
- Empresas vinculadas:	8.836	11.836
- AEMET	6.039	5.813
- INECO	1.060	2.020
- ISDEFE	524	630
- SENASA	636	602
- Otras empresas vinculadas	577	2.771
<b>Total</b>	<b>70.309</b>	<b>72.985</b>
Adquisición de bienes (inmovilizado)		
- Empresas grupo	19	-
- Empresas vinculadas:	3.463	3.845
- INECO	97	621
- ISDEFE	1.391	1.666
- Otras empresas vinculadas	1.975	1.558
<b>Total</b>	<b>3.482</b>	<b>3.845</b>

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 2022 los servicios prestados por la Sociedad dominante última por servicios ATM y CNS ascendieron a 61.473 miles de euros (30 de junio de 2021: 61.149 miles de euros).

El resto de contratos que existen entre Aena S.M.E., S.A. y sus empresas vinculadas para el 2022 y 2021, se relacionan en la Nota 34.b) de las Cuentas Anuales Consolidadas del ejercicio 2021.

(c) Ingresos por participación en empresas vinculadas

	30 de junio de 2022	30 de junio de 2021
- Empresas vinculadas	666	667
<b>Total</b>	<b>666</b>	<b>667</b>

En el primer semestre de 2022 el Grupo recibió un dividendo de *European Satellite Services Provider SAS* (ESSP SAS) de 666 miles de euros (30 de junio de 2021: 667 miles de euros).

Durante el primer semestre de 2022 los ingresos financieros por dividendos de asociadas han ascendido a 25.576 miles de euros (30 de junio de 2021: 701 miles de euros) (Nota 8.d), de los cuales se han cobrado 15.500 miles de euros.

Durante el primer semestre de 2022 y 2021 la sociedad dependiente LLAH III no ha repartido a sus accionistas 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 2022	31 de diciembre de 2021
Cuentas a cobrar a partes vinculadas:		
- Entidad dominante última "ENAIRES"	100	185
- Empresas asociadas	11.035	5.454
- Empresas vinculadas	2.411	364
- SENASA	20	359
- Otras empresas vinculadas	2.391	5
<b>Total cuentas a cobrar de partes vinculadas</b>	<b>13.546</b>	<b>6.003</b>
Cuentas a pagar a partes vinculadas:		
- Entidad dominante última "ENAIRES"	11.268	7.657
- Empresas asociadas	1.941	1.946
- Empresas vinculadas	3.569	6.397
- AEMET	1.010	1.218
- INECO	531	1.039
- ISDEFE	384	661
- SENASA	-	92
- Otras empresas vinculadas	1.644	3.387
<b>Total cuentas a pagar de partes vinculadas</b>	<b>16.778</b>	<b>16.000</b>

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. No existe ninguna provisión para las cuentas a cobrar de partes vinculadas.

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" y "Proveedores de inmovilizado partes relacionadas". Las cuentas a pagar no devengan intereses.

(f) Préstamos con partes vinculadas

Véase Nota 10. Deuda financiera.

## 14. Otra información

### Plantilla media

El número medio de empleados durante los primeros seis meses de los ejercicios 2022 y 2021 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 2022 <sup>(*)</sup>			30 de junio de 2021 <sup>(*)</sup>		
	Mujeres	Hombres	Total	Mujeres	Hombres	Total
Alta Dirección	5	7	12	5	7	12
Directivos y titulados	919	1.165	2.084	876	1.108	1.984
Coordinadores	396	914	1.310	347	904	1.251
Técnicos	1.440	3.001	4.441	1.413	2.982	4.395
Personal de apoyo	523	530	1.053	497	560	1.057
	<b>3.283</b>	<b>5.617</b>	<b>8.900</b>	<b>3.138</b>	<b>5.561</b>	<b>8.699</b>

(\*) En las cifras anteriores se incluyen los empleados temporales, que en el primer semestre 2022 ascendió a 598 (primer semestre 2021: 468).

La integración en los Estados financieros intermedios resumidos consolidados a 30 de junio de 2022 de las cifras de LLAH III aporta a la plantilla media 665 empleados (30 de junio de 2021: 691 empleados) y ANB 296 empleados (30 de junio de 2021: 280 empleados).

En cuanto al Consejo de Administración de la Sociedad dominante, a 30 de junio de 2022, estaba formado por 9 hombres y 6 mujeres (primer semestre 2021: 10 hombres y 5 mujeres).

A 30 de junio de 2022 el Grupo cuenta con una plantilla media de 121 empleados con discapacidad (primer semestre 2021: 125).

### Retribución de la Alta Dirección y de los administradores

Las retribuciones percibidas durante el primer semestre de 2022 y 2021 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 2022			30 de junio de 2021		
	Alta Dirección	Consejo de Administración	Total	Alta Dirección	Consejo de Administración	Total
Sueldos	672	-	672	674	-	674
Dietas	11	133	144	4	121	125
Primas de seguros	3	-	3	3	-	3
<b>Total</b>	<b>686</b>	<b>133</b>	<b>819</b>	<b>681</b>	<b>121</b>	<b>802</b>

Las retribuciones del primer semestre de 2022, 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.

Los Administradores y la Alta Dirección no tienen concedidos anticipos o créditos, ni se han asumido obligaciones por cuenta de ellos a título de garantía, ni se han pagado primas de seguro de responsabilidad civil por daños ocasionados por actos u omisiones en el ejercicio del cargo. Asimismo, la Sociedad no tiene contraídas obligaciones en materia de pensiones y de seguros de vida con respecto a antiguos o actuales Administradores ni la alta dirección de la misma.

### Transacciones ajenas al tráfico ordinario o en condiciones distintas de mercado realizadas por los Administradores de la Sociedad dominante

A 30 de junio de 2022 y a 31 de diciembre de 2021, los Administradores no han realizado con la Sociedad dominante ni con otras sociedades del Grupo operaciones ajenas al tráfico ordinario o en condiciones distintas a las de mercado.

### Situaciones de conflictos de interés de los administradores

En el deber de evitar situaciones de conflicto con el interés de la Sociedad dominante, 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.

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

A 30 de junio de 2022 y a 31 de diciembre de 2021 los miembros del Consejo de Administración de la Sociedad dominante no han mantenido participaciones en el capital de sociedades que directamente mantengan actividades con el mismo, análogo o complementario género al que constituye el objeto social de la Sociedad. Asimismo, no han realizado ni realizan actividades por cuenta propia o ajena del mismo, análogo o complementario género de actividad el que constituye el objeto social de la Sociedad.

A 30 de junio de 2022 y a 31 de diciembre de 2021 no hay miembros del Consejo de Administración que asuman cargos de Administradores o Directivos de otras Sociedades que forman parte del Grupo, con las siguientes excepciones:

- D. Maurici Lucena Betriu es Presidente del Consejo de Administración de Aena Desarrollo Internacional, SME, S.A.
- D. Javier Marín San Andrés es Consejero Delegado de Aena, Desarrollo Internacional, SME, S.A. y Presidente del Consejo de Administración de Aeroportos do Nordeste do Brasil S.A. (ANB)
- D. Juan Carlos Alfonso Rubio, que hasta el 3 de mayo de 2022 ha sido Secretario del Consejo de Administración de Aena SME, S.A., es Consejero de Aeroportos do Nordeste do Brasil S.A. (ANB).
- El Vicesecretario del Consejo de Administración, D. Pablo Hernández-Lahoz Ortiz, es Secretario del Consejo de Administración de Aena Desarrollo Internacional, SME, S.A.

Ninguna de las personas vinculadas a los miembros del Consejo de Administración ostenta participación alguna en el capital social de Sociedades, ni ejerce cargo o función alguna en ninguna/s Sociedad/es con el mismo, análogo o complementario objeto social de la Sociedad dominante.

#### ✦ Aavales y Garantías

Los avales bancarios presentados ante diversos Organismos a 30 de junio de 2022 ascienden a 29.996 miles de euros (31 de diciembre de 2021: 28.864 miles de euros).

A 30 de junio de 2022 y a 31 de diciembre de 2021, la mayor parte de estos avales se presentan como requisito de las autoridades públicas estatales o Comunidades Autónomas en el momento de la solicitud administrativa para la instalación de Plantas Solares Fotovoltaicas (PSFV) en varios aeropuertos de la red. Los avales garantizan las obligaciones de la sociedad dominante Aena por el acceso a la red de distribución eléctrica. También recogen el aval bancario por importe de 9.918 miles de euros presentado ante la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia (Conserjería de Fomento e Infraestructuras) para responder de las obligaciones derivadas del contrato de gestión de servicios bajo la modalidad de concesión para la gestión, explotación, mantenimiento y conservación del Aeropuerto Internacional Región de Murcia.

Los administradores consideran que no se derivarán pasivos significativos derivados de la prestación de estas garantías.

## 15. Hechos posteriores

Desde la fecha de cierre del período de seis meses finalizado el 30 de junio de 2022 hasta la fecha de formulación de los presentes Estados financieros intermedios resumidos consolidados, no se han producido hechos significativos que puedan afectar a los presentes Estados financieros intermedios resumidos consolidados distintos de los detallados a continuación.

- Con fechas 7 y 8 de julio respectivamente, las agencias de rating Moody's y Fitch han confirmado la calificación crediticia de Aena S.M.E., S.A. y han elevado de negativa a estable la perspectiva.

- Tarifas aeroportuarias 2023:

El Consejo de Administración de Aena, en su reunión celebrada el 26 de julio de 2022, ha aprobado la propuesta tarifaria aplicable a partir del 1 de marzo de 2023, fijando el ingreso máximo anual ajustado por pasajero (IMAAJ) para 2023 en 10,01 euros por pasajero, lo que supone una variación del 0.69% respecto al IMAAJ de 2022 (9,95 euros por pasajero).

La variación del 0.69% del IMAAJ de 2023 respecto al IMAAJ de 2022, es consecuencia de los ajustes que el DORA establece en relación al incentivo por el desempeño de los niveles de calidad, la ejecución de inversiones, la estructura de tráfico correspondiente al cierre de 2021, el efecto del índice P (calculado conforme a la metodología establecida en el RD 162/2019 de 22 de marzo y establecido en la Resolución de la CNMC de 14 de julio de 2022) así como la recuperación

de los costes COVID incurridos por Aena en el período comprendido entre octubre de 2021 y marzo de 2022, según se establece en la Ley 2/2021 de 29 de marzo, y conforme aparecen en la Resolución de la CNMC de 16 de junio de 2022.

Esta propuesta será objeto supervisión por la CNMC en el ejercicio de las funciones que tiene atribuidas en la Ley 3/2013, de 4 de junio, de creación de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia”.



# Informe de gestión intermedio consolidado

correspondiente al período de seis meses finalizado el 30 de junio de 2022

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

## 1. Resumen ejecutivo

En el primer semestre de 2022 la **actividad** del Grupo Aena ha registrado 117,3 millones de pasajeros, lo que representa un crecimiento interanual del 257,3% y una recuperación del 81,8% del volumen de tráfico del primer semestre de 2019.

- El número de pasajeros en la red de aeropuertos en España<sup>1</sup> ha alcanzado 104,9 millones que supone un aumento interanual del 287,7% y una recuperación del 82,0% del volumen del mismo período de 2019.
- El Aeropuerto London Luton ha registrado 5,6 millones de pasajeros, lo que representa un crecimiento interanual del 558,0% y una recuperación del 65,7% respecto al primer semestre de 2019.
- El tráfico de los seis aeropuertos de Grupo Aeroportuario del Nordeste de Brasil ha alcanzado 6,8 millones de pasajeros, registrando un crecimiento interanual del 38,1% y un 98,0% del volumen del mismo período de 2019.

Ante las previsiones para los próximos meses de verano según los asientos ofertados por las aerolíneas, con fecha 10 de junio Aena ha revisado al alza su estimación de tráfico de pasajeros para el cierre de 2022, desde el 68% hasta una horquilla de entre el 75% y el 85% sobre las cifras de 2019. No obstante, actualmente existe falta de visibilidad para el último trimestre del año sobre el comportamiento del tráfico aéreo una vez que termine la temporada vacacional.

Los **ingresos** consolidados se han situado en 1.720,6 millones de euros, alcanzando un incremento interanual del 99,4% y de 857,7 millones de euros.

En la red de aeropuertos en España los ingresos de la actividad aeronáutica han ascendido a 1.072,3 millones de euros (+192,5% interanual y +705,7 millones de euros) y los ingresos comerciales se han situado en 398,0 millones de euros (0,3% interanual y +1,1 millones de euros).

La evolución de la recuperación del tráfico en los aeropuertos, el incremento del gasto por pasajero y la apertura progresiva de locales que permanecieron cerrados durante la pandemia, han originado que la actividad comercial del período se aproxime a los niveles prepandemia. No obstante, los ingresos comerciales están impactados por la minoración registrada en el primer semestre por importe de 172,0 millones de euros como consecuencia del criterio de registro contable aplicado a las modificaciones de las RMGA afectadas por la entrada en vigor de la DF7 el 3 de octubre de 2021, así como a las novaciones contractuales en el caso de las rentas no afectadas por dicha norma.

Los **gastos** operativos (aprovisionamientos, gastos de personal y otros gastos de explotación) se han situado en 1.055,2 millones de euros, registrando un crecimiento interanual del 40,0% (+301,2 millones de euros). Otros Gastos de Explotación se han situado en 726,1 millones de euros, alcanzando un incremento interanual del +64,1% (283,6 millones de euros) que refleja el efecto de la mayor actividad y de la operativa de las terminales y espacios aeroportuarios abiertos, así como el incremento del precio de la energía eléctrica que en los aeropuertos de la red ha supuesto un aumento interanual del gasto por este concepto de 92,3 millones de euros (+282,1%).

Como consecuencia de la colaboración con las autoridades sanitarias y de las restantes medidas operativas de seguridad e higiene adoptadas por Aena, la Compañía ha incurrido en gastos por importe de 48,3 millones de euros (42,6 millones de euros en el primer semestre de 2021) registrados en el epígrafe Otras ganancias/(pérdidas)-netas de la Cuenta de resultados. El Real Decreto-Ley 21/2020, de 9 de junio, establece que Aena tendrá derecho a recuperar en el marco del DORA los costes en los que incurra.

En cumplimiento de la normativa contable, el Grupo ha llevado a cabo valoraciones de sus activos a 30 de junio de 2022 para determinar si se produce algún deterioro como consecuencia del impacto en la actividad de las circunstancias generadas por la COVID-19 así como por el marco histórico de incertidumbre en el que nos encontramos, derivado de tensiones geopolíticas y un complejo entorno macroeconómico. El análisis realizado ha resultado en una reversión de deterioro por importe de 27,4 millones de euros. Este resultado positivo figura registrado en la partida **Deterioro de inmovilizado** de la Cuenta de resultados. 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 75 miles de euros.

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

- Se ha registrado una reversión en el Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia (AIRM) por importe de 3,8 millones de euros.
- No se produce deterioro para el aeropuerto de Luton.
- En cuanto a la corrección valorativa del activo en Brasil, se ha registrado una reversión por importe de 23,5 millones de euros.

El **EBITDA** del período ha sido positivo en 631,3 millones de euros (58,2 millones de euros de pérdida en el primer semestre de 2021). Incluye el impacto negativo del ajuste por minoraciones de RMGA y rentas (-172,0 millones de euros) así como el efecto positivo por la reversión de deterioros (+27,4 millones de euros), ambos indicados anteriormente. Excluyendo dichos impactos, el EBITDA habría sido 775,8 millones de euros.

El **resultado antes de impuestos** ha mejorado hasta 207,9 millones de euros (488,3 millones de euros de pérdida en el primer semestre de 2021) y el período se ha cerrado con un **beneficio neto** de 163,8 millones de euros (346,4 millones de euros de pérdida en el primer semestre de 2021).

Por lo que se refiere al **efectivo neto generado por actividades de explotación**, ha sido positivo en 785,6 millones de euros y ha supuesto un aumento interanual de 1.006,0 millones de euros, reflejando la recuperación del tráfico y de la actividad comercial en los aeropuertos del Grupo.

Respecto al programa de **inversiones**, el importe pagado asciende a 383,7 millones de euros (344,5 millones de euros en el primer semestre de 2021). De este importe, 338,0 millones de euros corresponden a la red de aeropuertos en España, 3,8 millones de euros al Aeropuerto London Luton y 41,9 millones de euros a Grupo Aeroportuario del Nordeste de Brasil.

En cuanto a la **posición financiera**, la ratio de deuda financiera neta contable a EBITDA del Grupo Aena se sitúa a 30 de junio de 2022 en 5,2x frente a 11,5x al 31 de diciembre de 2021. La ratio de apalancamiento de Aena S.M.E., S.A. también ha disminuido, hasta 5,4x frente a 10,0x al 31 de diciembre de 2021.

Aena tiene firmados préstamos por un importe total pendiente a 30 de junio de 2022 de 4.910,4 millones de euros que incluyen la obligación de cumplir las siguientes ratios financieras:

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

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

Con fecha 23 de diciembre de 2021, Aena obtuvo dispensas temporales de cumplimiento de las ratios financieras hasta el 30 de junio de 2023 de todas las entidades bancarias. A 30 de junio de 2022, las ratios financieras exigidas en los préstamos mencionados se cumplen.

Asimismo, debido a la situación excepcional provocada por la COVID-19 y su impacto en el EBITDA, London Luton tiene pactada una ratio modificada a 30 de junio de 2022. Actualmente la Compañía cumple con la ratio financiera ajustada establecida para el 30 de junio de 2022, cuya medición deberá comunicarse a las entidades financiadoras antes del 30 de septiembre de 2022 y se prevé que se continúe cumpliendo.

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

La **cotización de la acción** de Aena ha fluctuado en el semestre entre un mínimo de 121,25 euros y un máximo de 154,65 euros. Ha cerrado el período en 121,25 euros, lo que implica una caída del precio de la acción del 12,6% desde el 31 de diciembre de 2021. En el mismo período, el IBEX35 ha acumulado una pérdida del 7,1%.

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

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

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

No obstante, Aena considera que concurren todos los requisitos previstos en el mencionado artículo 27 para la modificación del DORA y la concesión del reequilibrio económico previsto en dicha norma, por lo que ha iniciado un proceso que continúa en tramitación en los correspondientes órganos judiciales.

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

## 2. Datos de actividad

### 2.1. Tráfico de la red de aeropuertos en España



El número de pasajeros del primer semestre de 2022 ha alcanzado 104,9 millones, lo que representa una recuperación del 82,0% del volumen de 2019.

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

Esta tendencia se refleja en los niveles de tráfico que los aeropuertos de la red han recuperado en los últimos meses. En abril, el 88,2% del tráfico de pasajeros prepandemia, en mayo el 90,4% y en junio el 89,2%. Entre los aeropuertos de la red destaca el nivel de pasajeros alcanzado en los que tienen un mayor componente de tráfico de ocio y especialmente en las Islas Baleares y Canarias, donde algunos aeropuertos han recuperado niveles próximos a las cifras prepandemia.

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

El tráfico doméstico sigue mostrando una mayor recuperación. Del total de pasajeros, 36,1 millones han sido nacionales y representan una recuperación del 88,5% respecto al primer semestre de 2019. El tráfico de pasajeros internacionales ha registrado 68,9 millones y una recuperación del 79,0%.

Respecto a las operaciones de aeronaves, se ha recuperado el 91,0% de la operativa prepandemia.

La actividad de carga continúa evolucionando positivamente y el semestre ha finalizado con una recuperación del 98,8% respecto al primer semestre de 2019.

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

Aeropuertos y Grupos de aeropuertos	Pasajeros			Aeronaves			Mercancías		
	Millones	Variación <sup>(1)</sup> interanual	Cuota s/Total	Miles	Variación <sup>(1)</sup> interanual	Cuota s/Total	Toneladas	Variación <sup>(1)</sup> interanual	Cuota s/Total
Adolfo Suárez Madrid-Barajas	22,0	237,6%	21,0%	163,0	117,1%	15,9%	277.456	20,8%	56,2%
Josep Tarradellas Barcelona-El Prat	17,8	364,5%	17,0%	128,7	193,1%	12,6%	74.701	21,1%	15,1%
Palma de Mallorca	11,6	255,5%	11,1%	95,6	139,7%	9,3%	3.703	24,5%	0,8%
Total Grupo Canarias	19,9	245,6%	19,0%	191,3	106,4%	18,7%	16.018	21,0%	3,2%
Total Grupo I	27,6	352,6%	26,3%	246,1	140,2%	24,0%	16.116	15,6%	3,3%
Total Grupo II <sup>(2)</sup>	5,2	315,4%	5,0%	84,8	44,4%	8,3%	68.808	-24,6%	13,9%
Total Grupo III	0,7	129,8%	0,7%	114,1	6,6%	11,2%	36.773	1,9%	7,5%
<b>TOTAL</b>	<b>104,9</b>	<b>287,7%</b>	<b>100,0%</b>	<b>1.023,7</b>	<b>96,9%</b>	<b>100,0%</b>	<b>493.575</b>	<b>10,0%</b>	<b>100,0%</b>

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): 349.466 pasajeros y 2.950 movimientos de aeronaves.

Por áreas geográficas, se ha recuperado el 79,0% del tráfico europeo, el 84,3% con Latinoamérica y el 80,0% con Norteamérica respecto al nivel prepandemia:

Región	Pasajeros (millones) 1S 2022	Pasajeros (millones) 1S 2021	Variación interanual	% Variación interanual	Cuota 1S 2022	Cuota 1S 2021
Europa <sup>(1)</sup>	60,9	10,3	50,6	491,1%	58,1%	38,1%
España	36,1	14,9	21,2	142,1%	34,4%	55,1%
Latinoamérica	3,3	0,9	2,4	264,2%	3,1%	3,3%
Norteamérica <sup>(2)</sup>	2,3	0,3	2,0	686,3%	2,2%	1,1%
África	1,3	0,4	0,9	225,0%	1,3%	1,5%
Oriente medio	0,9	0,2	0,7	321,9%	0,9%	0,8%
Asia y Otros	0,0	0,0	0,0	48,2%	0,0%	0,1%
<b>TOTAL</b>	<b>104,9</b>	<b>27,1</b>	<b>77,9</b>	<b>287,7%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>

Por países, la recuperación del mercado británico respecto al primer semestre de 2019 ha alcanzado el 76,2% y la del mercado alemán el 77,0%. El italiano se ha recuperado en un 80,5% y el francés en un 88,3%. Dichos mercados junto con el doméstico representan el 70,6% del tráfico del período:

<b>País</b>	<b>Pasajeros (millones) 1S 2022</b>	<b>Pasajeros (millones) 1S 2021</b>	<b>Variación interanual</b>	<b>% Variación interanual</b>	<b>Cuota 1S 2022</b>	<b>Cuota 1S 2021</b>
España	36,1	14,9	21,2	142,1%	34,4%	55,1%
Reino Unido	15,6	0,6	15,1	2.618,0%	14,9%	2,1%
Alemania	10,5	2,9	7,6	263,4%	10,0%	10,7%
Italia	6,0	0,9	5,1	538,0%	5,7%	3,5%
Francia	5,8	1,5	4,3	288,7%	5,5%	5,5%
Holanda	4,0	0,8	3,2	415,7%	3,8%	2,8%
Bélgica	2,5	0,6	1,9	314,0%	2,4%	2,2%
Suiza	2,4	0,7	1,7	234,3%	2,3%	2,6%
Portugal	2,2	0,3	1,9	645,2%	2,1%	1,1%
Irlanda	2,0	0,1	1,9	1.804,2%	1,9%	0,4%
<b>TOTAL TOP 10</b>	<b>87,1</b>	<b>23,3</b>	<b>63,8</b>	<b>273,8%</b>	<b>83,0%</b>	<b>86,1%</b>

Por aerolíneas:

<b>Aerolínea</b>	<b>Pasajeros (millones) 1S 2022</b>	<b>Pasajeros (millones) 1S 2021</b>	<b>Variación interanual</b>	<b>% Variación interanual</b>	<b>Cuota 1S 2022</b>	<b>Cuota 1S 2021</b>
Ryanair	23,4	3,4	20,1	590,9%	22,3%	12,5%
Vueling	16,5	4,7	11,8	249,8%	15,7%	17,4%
Iberia	8,0	3,0	5,0	169,2%	7,6%	11,0%
Easyjet	5,9	0,6	5,4	945,6%	5,7%	2,1%
Air Europa	5,8	2,4	3,5	148,2%	5,6%	8,7%
Iberia Express	4,6	1,8	2,8	153,9%	4,3%	6,6%
Grupo Binter	3,8	2,4	1,4	58,5%	3,6%	8,9%
Jet2.Com	3,5	-	3,5	-	3,3%	-
Air Nostrum	3,4	2,0	1,4	72,9%	3,2%	7,3%
Eurowings	2,8	0,7	2,1	301,1%	2,7%	2,6%
<b>TOTAL TOP 10</b>	<b>77,8</b>	<b>20,9</b>	<b>56,9</b>	<b>272,5%</b>	<b>74,1%</b>	<b>77,1%</b>

Ryanair ha recuperado el 99,5% del volumen prepandemia y el Grupo IAG ha registrado 30,6 millones de pasajeros y una recuperación del 83,6%. Su cuota se ha situado en el 29,2%. El Grupo Binter, que opera vuelos nacionales, Jet2.Com y Eurowings han superado el número de pasajeros registrados en el primer semestre de 2019.

Las aerolíneas de bajo coste alcanzan una cuota del 61,0% y recuperan el 87,1% del tráfico prepandemia.

## Temporada de verano 2022

En base a la información actualizada a 15 de julio, las compañías aéreas han programado en los aeropuertos de la red de Aena 200 millones de asientos para la temporada de verano 2022, que comprende el periodo entre el 27 de marzo y el 29 de octubre. Esta cifra supone una recuperación del 94% con respecto a la programación final de cierre de la temporada de verano de 2019. Excluye los vuelos con Rusia y Ucrania que representaban un 1,2% de total de asientos programados en la temporada de verano de 2019.

Los aeropuertos donde más plazas se ofertan son Adolfo Suárez Madrid-Barajas y Josep Tarradellas Barcelona-El Prat, que recuperan un 86% y un 83%, respectivamente, de los asientos ofertados en 2019. El mejor comportamiento se produce en los aeropuertos de las islas baleares (Menorca, con una recuperación del 122%, Palma de Mallorca 102% e Ibiza 102%) y canarias (Fuerteventura 110%, Lanzarote 110%, La Palma 107%, y Tenerife Sur 104%).

Por zonas geográficas y respecto a los datos prepandemia, la oferta de asientos del mercado doméstico se recupera al 102%, con 66,1 millones de plazas con destino entre aeropuertos españoles, mientras que, en el mercado internacional, la programación de plazas es de más de 133,9 millones, lo que supone una recuperación del 91%. La recuperación del segundo y tercer mercado en importancia: Reino Unido y Alemania se sitúa en un 90% y 88% respectivamente.

## Incentivo comercial aeronáutico

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

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

## 2.2. Tráfico en las participaciones internacionales

Millones de pasajeros	1S 2022	1S 2021	% Variación interanual <sup>(1)</sup>	% Participación	
				Directa	Indirecta
Aeropuerto London Luton (Reino Unido)	5,6	0,9	558,0%	51,0%	
Grupo Aeroportuario del Nordeste de Brasil S.A.	6,8	4,9	38,1%	100,0%	
Grupo Aeroportuario del Pacífico (México y Jamaica)	26,7	18,4	44,5%		6,18%
Aeropuerto Internacional Alfonso Bonilla Aragón (Cali, Colombia) - AEROCALI	3,6	1,9	87,4%	50,0%	
Aeropuerto Internacional Rafael Núñez (Cartagena de Indias, Colombia) - SACSA	3,6	1,7	107,5%	37,9%	
<b>TOTAL</b>	<b>46,2</b>	<b>27,9</b>	<b>65,9%</b>		

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

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

### Aeropuerto London Luton

Ha registrado 5,6 millones de pasajeros, lo que representa una recuperación del 65,7% del volumen prepandemia. La recuperación progresiva del tráfico se ha acelerado al final del semestre hasta alcanzar en junio el 79,7% del volumen del mismo mes de 2019.

En términos de movimientos de aeronaves y de volumen de carga, se han registrado 54.464 operaciones (+240,6% interanual y un 79,4% de los movimientos del mismo período de 2019) y 16.324 toneladas de mercancías (+34,5% interanual y un 92,3% del volumen de carga prepandemia).

En diciembre de 2021 el Municipio de Luton aprobó la solicitud para ampliar la capacidad del aeropuerto desde el límite anual actualmente autorizado de 18 millones de pasajeros hasta 19 millones. No obstante, el Secretario de Estado de Transportes ha solicitado revisar la solicitud del proyecto y se ha programado una fase de investigación o consulta que comenzará el 27 de septiembre de 2022.

Por otro lado, cabe señalar que a principios de febrero y hasta el 4 de abril, el Ayuntamiento de Luton ha llevado a cabo un proceso de consulta pública formal como fase previa a la presentación de una solicitud para modificar la capacidad del aeropuerto de Luton hasta 32 millones de pasajeros. La solicitud definitiva se estima que se realice a principios de 2023.

La sociedad concesionaria del aeropuerto ha respondido apoyando la propuesta de ampliación de capacidad y se están manteniendo conversaciones con la voluntad de alcanzar un acuerdo con el Ayuntamiento que permita implantar y gestionar esta capacidad prestando especial atención a los compromisos de sostenibilidad. Todo lo anterior sin menoscabo de la protección de las condiciones de la concesión actual.

## Grupo Aeroportuario del Nordeste de Brasil

Millones de pasajeros	1S 2022	1S 2021	% Variación interanual
Recife	4,3	3,2	36,1%
Maceió	1,1	0,8	47,8%
João Pessoa	0,6	0,4	28,9%
Aracajú	0,4	0,3	29,4%
Juazeiro do Norte	0,3	0,2	74,6%
Campina Grande	0,1	0,0	48,6%
<b>TOTAL</b>	<b>6,8</b>	<b>4,9</b>	<b>38,1%</b>

El volumen de pasajeros registrado por los seis aeropuertos representa una recuperación del 98,0% del mismo período de 2019.

En términos de movimientos de aeronaves y de volumen de carga, se han registrado 67.083 operaciones (+23,2% interanual y +101,4% respecto a los movimientos del mismo período de 2019) y 35.160 toneladas de mercancías (+10,7% interanual y +109,3% del volumen de carga prepandemia).

## Grupo Aeroportuario del Pacífico (GAP)

Ha registrado 26,7 millones de pasajeros, lo que representa un incremento del 10,7% respecto del tráfico del primer semestre de 2019. Sus cifras reflejan el crecimiento interanual del 30,2% y del 68,0% que han registrado el tráfico nacional y el internacional respectivamente.

En los aeropuertos del Grupo en México, el volumen de pasajeros supone una recuperación del 111,0% respecto al mismo período de 2019.

### Aeropuerto Internacional Alfonso Bonilla Aragón (Cali-Colombia)

Ha registrado 3,6 millones de pasajeros, lo que representa un incremento del 36,2% respecto del tráfico del primer semestre de 2019. En el período, el tráfico nacional ha crecido un 77,7% y el internacional un 148,2% interanual.

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

### Aeropuerto Internacional Rafael (Cartagena de Indias-Colombia)

Ha registrado 3,6 millones de pasajeros, lo que representa un incremento del 25,5% respecto del tráfico del primer semestre de 2019. Durante el período, el tráfico nacional ha aumentado un 103,4% y el internacional un 139,2% interanual.

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

## 3. Áreas de negocio

### 3.1 Segmento Aeropuertos

#### 3.1.1 Aeronáutico

##### Documento de Regulación Aeroportuaria 2017-2021 (DORA I)

###### Base de Activos Regulada

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

###### Solicitud de modificación del DORA 2017-2021

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

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

No obstante, Aena considera que concurren todos los requisitos previstos en el mencionado artículo 27 para la modificación del DORA y la concesión del reequilibrio económico previsto en dicha norma, por lo que ha iniciado un proceso que continúa en tramitación en los correspondientes órganos judiciales.

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

##### Documento de Regulación Aeroportuaria 2022-2026 (DORA II)

###### Tarifas aeroportuarias 2022

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

###### Tarifas aeroportuarias 2023

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

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

Esta propuesta será objeto supervisión por la CNMC en el ejercicio de las funciones que tiene atribuidas en la Ley 3/2013, de 4 de junio, de creación de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia.

## Principales magnitudes

Miles de euros	1S 2022	1S 2021	Variación interanual	% Variación interanual
Ingresos ordinarios	1.050.186	343.434	706.752	205,8%
Prestaciones patrimoniales	1.015.416	326.089	689.327	211,4%
Pasajeros	419.907	113.474	306.433	270,0%
Aterrizajes	268.487	98.320	170.167	173,1%
Seguridad	147.140	37.736	109.404	289,9%
Pasarelas Telescópicas	35.762	21.005	14.757	70,3%
Handling	42.716	15.644	27.072	173,1%
Carburante	11.645	4.326	7.319	169,2%
Estacionamientos	22.457	33.942	-11.485	-33,8%
Servicio de comida a bordo	3.831	1.642	2.189	133,3%
Recuperación costes COVID	63.471	-	63.471	-
Resto de Servicios Aeroportuarios <sup>(1)</sup>	34.770	17.345	17.425	100,5%
Otros ingresos de explotación	22.067	23.149	-1.082	-4,7%
Total Ingresos	1.072.253	366.583	705.670	192,5%
Total gastos (incluye amortización)	-1.104.414	-950.597	153.817	16,2%
EBITDA	268.981	-282.932	-551.913	-195,1%

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

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

En términos globales, los ingresos de las prestaciones públicas patrimoniales reflejarán en el año 2022 una variación de tarifas del -3,17%. Hasta febrero de 2022 la tarifa se mantuvo constante y a partir de marzo entraron en vigor las nuevas tarifas y se produce una bajada del -10,99%. El efecto de este descenso de tarifa ha supuesto -89,0 millones de euros.

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

Los incentivos comerciales han supuesto un menor ingreso de 15,8 millones de euros. En el mismo período de 2021, el efecto de los incentivos supuso un menor ingreso de 13,4 millones de euros. Este importe incluía la regularización de provisiones de años anteriores (-0,5 millones de euros).

La bonificación por pasajero en conexión ha ascendido a 24,9 millones de euros, frente a 9,2 millones de euros en el mismo período de 2021.

## Actividad aeronáutica

En cuanto al desarrollo de los **servicios aeronáuticos** en los aeropuertos de la red durante el primer semestre, cabe destacar:

En el ámbito del **Plan Estratégico de Limpieza (PEL)** durante el mes de enero se adjudicó un nuevo expediente del servicio de limpieza y gestión de carros portaequipajes en cinco aeropuertos canarios, por un plazo de ejecución de 2 años (más una posible prórroga anual) y un importe de 17,7 millones de euros. El nuevo servicio se ha iniciado durante el primer semestre y su nuevo coste supone un incremento anual del 6,7% respecto al contrato anterior.

Adicionalmente, se ha iniciado un nuevo servicio de limpieza en los aeropuertos de Palma de Mallorca, Málaga- Costa del Sol, San Sebastián y en el Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia.

Los nuevos contratos adaptan el servicio a la evolución del tráfico, así como a los posibles distintos escenarios de necesidades derivadas de la pandemia provocada por el COVID-19. El importe de adjudicación anual de estos nuevos servicios, en los 9 aeropuertos indicados, asciende a 19,0 millones de euros.

En relación al servicio de **asistencia a personas con movilidad reducida**, dentro de las iniciativas para mejorar la experiencia del pasajero y aumentar su independencia en las instalaciones aeroportuarias, Aena ha puesto a disposición de los pasajeros la aplicación TEAcompañó, desarrollada por Ineco junto a la Asociación de Autismo Alanda. Esta aplicación ayuda a estructurar y simplificar el proceso de viajar en avión para hacerlo accesible a niños y niñas con TEA (trastorno del espectro autista) y TEL (trastorno específico del lenguaje).

En el ámbito de **los servicios de asistencia en tierra**, el 6 de julio Aena ha licitado la renovación de 41 licencias para la prestación de los servicios de asistencia en tierra a terceros en la categoría de handling de rampa, en 43 aeropuertos y los dos helipuertos de la red por un período de siete años. Se trata del mayor concurso de handling del mundo.

Entre las principales novedades del concurso, Aena ha introducido unos criterios mínimos de sostenibilidad, como por ejemplo los porcentajes de flota sostenible, que deberán cumplir los nuevos agentes de handling de rampa. Además, el concurso apuesta por la digitalización de los datos del servicio, tanto de Aena como de aerolíneas y del propio agente handling, así como por soluciones de telemetría y geolocalización de equipos.

En el área de **mantenimiento**, se sigue avanzando en la digitalización de las actuaciones iniciadas en años precedentes, entre las que es relevante mencionar el proceso de implantación de la nueva versión de la herramienta MAXIMO® que permite el uso de la aplicación específica AMMA. En 2021 se puso en servicio la nueva versión de MAXIMO® en 23 de los 24 aeropuertos de los Grupos I, II y Canarias, dando prestación a 90 servicios de mantenimiento. Durante el primer semestre de 2022 se ha extendido a los aeropuertos Josep Tarradellas Barcelona-El Prat y Palma de Mallorca.

En el **servicio de conducción de pasarelas** se ha licitado en el mes de junio el nuevo expediente de mantenimiento de instalaciones de asistencia a aeronaves y operación de pasarelas del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas. El nuevo servicio tendrá un plazo de ejecución de cuatro años (más una posible prórroga anual) y el importe de licitación asciende a 43,6 millones de euros. El adjudicatario tendrá la posibilidad de mejorar el equipamiento existente, modernizarlo e introducir nueva tecnología para mejorar los niveles de calidad del servicio y la eficiencia.

En el ámbito de la **seguridad física**, durante el primer semestre han continuado las actividades de coordinación, con la Secretaría de Estado de Seguridad y con Policía Nacional, del futuro despliegue del sistema de entradas y salidas UE Entry Exit System cuya entrada en vigor la Comisión Europea ha pospuesto a noviembre de 2022. Asimismo, se han adaptado los sistemas de seguridad para dar cobertura a la nueva normativa AVSAF (Aviation Safety). En cuanto al equipamiento de seguridad, Aena continúa implantando los equipos EDS (equipos automáticos de detección de explosivos) Norma 3 para dar cumplimiento a los requerimientos normativos. Durante el primer semestre, se ha completado un 61,4% de los trabajos de instalación de estos equipos (equivalente a 154 equipos instalados).

En los **sistemas operacionales** se ha trabajado en la implantación del envío de mensajes G-API (General Arrival Planning Information) en la operativa de llegada de vuelos complementando el sistema de intercambio de información A-CDM y el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas se ha convertido en el primer aeropuerto de Europa en implantar con éxito el envío de esta mensajería.

### 3.1.2 Actividad comercial

#### Principales magnitudes

Miles de euros	1S 2022	1S 2021	Variación interanual	% Variación interanual
Ingresos ordinarios	393.948	392.578	1.370	0,3%
Otros ingresos de explotación	4.085	4.309	-224	-5,2%
Total Ingresos	398.033	396.887	1.146	0,3%
Total gastos (incluye amortización)	-198.170	-160.246	37.924	23,7%
EBITDA	248.018	285.050	-37.032	-13,0%

En el primer semestre de 2022, se han imputado menores ingresos comerciales por importe de 172,0 millones de euros como consecuencia del criterio de registro contable aplicado a las modificaciones de las RMGA afectadas por la entrada en vigor de la DF7 el 3 de octubre de 2021, así como a las novaciones contractuales en el caso de las rentas no afectadas por dicha norma:

- 139,9 millones de euros corresponden a la imputación a resultados de los descuentos en las RMGA establecidas en los contratos de arrendamiento comercial de las actividades de duty free, tiendas y restauración, como consecuencia de lo establecido en la DF7.
- 32,1 millones de euros corresponden a las modificaciones acordadas con los operadores de alquiler de vehículos, publicidad y de otras actividades comerciales no afectadas por la DF7.

## Minoraciones de las rentas contractuales

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

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

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

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

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

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

## Ingresos por línea de actividad

Miles de euros	1S 2022	1S 2021	Variación interanual	% Variación interanual
Tiendas libres de impuestos	62.251	191.167	-128.916	-67,4%
Tiendas	20.990	22.784	-1.794	-7,9%
Restauración	74.401	69.780	4.621	6,6%
Alquiler de vehículos	52.273	27.106	25.167	92,8%
Aparcamientos	62.768	20.789	41.979	201,9%
Servicios VIP <sup>(1)</sup>	34.205	5.647	28.558	505,7%
Publicidad	10.758	6.288	4.470	71,1%
Arrendamientos	17.518	13.490	4.028	29,9%
Resto ingresos comerciales <sup>(2)</sup>	58.784	35.527	23.257	65,5%
<b>Total ingresos ordinarios comerciales</b>	<b>393.948</b>	<b>392.578</b>	<b>1.370</b>	<b>0,3%</b>

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

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

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

Comerciales y Servicios Inmobiliarios Millones de euros	1S 2022	1S 2021	Variación interanual	% Variación interanual
Total negocio	606,8	233,8	373,0	159,5%
Ingresos por Rentas Fijas y Variables facturadas y cobradas en el período	521,6	166,0	355,6	214,2%
Ingresos por RMGA	85,2 <sup>(1)</sup>	67,8 <sup>(2)</sup>	17,4	25,6%
RMGA afectadas por DF7 y otras adendas contabilizadas	-	188,5	-188,5	-100,0%
Linealizaciones y ajustes (en el 1S 2022 el más significativo corresponde a la DF7 por importe de 139,9 millones de euros)	-172,0	6,6	-178,7	-
<b>Total ingresos ordinarios</b>	<b>434,7</b>	<b>428,9</b>	<b>5,8</b>	<b>1,4%</b>

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

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

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

Se observa una continua mejora en las ventas de las líneas de tiendas libres de impuestos, tiendas y restauración, y consecuentemente en las rentas variables. Así, en las tiendas libres de impuestos destaca el aumento del gasto medio por pasajero británico, que ha superado el nivel de 2019 durante el primer semestre del año.

En las líneas de negocios de alquiler de vehículos, aparcamientos, servicios VIP y publicidad, se está observando también una evolución muy positiva. En alquiler de vehículos, las ventas han aumentado debido principalmente al buen comportamiento de los pasajeros en los aeropuertos turísticos, principalmente los aeropuertos canarios, y al incremento del precio de los contratos, siendo relevante esta evolución en los aeropuertos de Palma de Mallorca, Málaga-Costa del Sol, Tenerife Sur, Gran Canaria, Alicante e Ibiza, los cuales han tenido niveles de las ventas superiores a las de 2019. En la línea de aparcamientos los ingresos evolucionan al mismo nivel que el tráfico de pasajeros, siendo relevante la evolución de las operaciones de reservas que superan los niveles prepandemia. Asimismo, es reseñable que los ingresos por reintegro de suministros (incluidos en el epígrafe "Resto ingresos comerciales") han aumentado significativamente, por el mayor precio de la energía del período que impacta directamente en la recuperación de dicho gasto.

A continuación, se muestra por líneas de actividad la evolución trimestral de la componente Ingresos por Rentas Fijas y Variables facturadas y cobradas en el período que se corresponde con los ingresos subyacentes reflejados en el cuadro anterior:

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

Líneas de negocio	PRIMER TRIMESTRE					SEGUNDO TRIMESTRE					PRIMER SEMESTRE				
	2019	2021	2022	Var. 2022/2021	Var. 2022/2019	2019	2021	2022	Var. 2022/2021	Var. 2022/2019	2019	2021	2022	Var. 2022/2021	Var. 2022/2019
Tiendas libres de impuestos	50.639	6.289	41.298	556,7%	-18,4%	75.588	14.346	79.727	455,7%	5,5%	126.227	20.635	121.026	486,5%	-4,1%
Tiendas	15.978	1.135	4.870	329,2%	-69,5%	23.653	3.140	14.604	365,1%	-38,3%	39.632	4.274	19.474	355,6%	-50,9%
Restauración	34.603	4.096	27.205	564,1%	-21,4%	50.331	11.088	54.472	391,3%	8,2%	84.934	15.185	81.677	437,9%	-3,8%
Alquiler de vehículos	32.578	6.972	36.573	424,6%	12,3%	38.314	15.367	46.636	203,5%	21,7%	70.892	22.338	83.209	272,5%	17,4%
Aparcamientos	35.582	6.763	24.528	262,7%	-31,1%	41.048	14.025	38.239	172,7%	-6,8%	76.630	20.788	62.768	201,9%	-18,1%
Resto de líneas	65.701	37.387	69.464	85,8%	5,7%	74.999	45.371	83.972	85,1%	12,0%	140.700	82.758	153.436	85,4%	9,1%
<b>TOTAL</b>	<b>235.081</b>	<b>62.642</b>	<b>203.938</b>	<b>225,6%</b>	<b>-13,2%</b>	<b>303.934</b>	<b>103.337</b>	<b>317.651</b>	<b>207,4%</b>	<b>4,5%</b>	<b>539.015</b>	<b>165.979</b>	<b>521.588</b>	<b>214,2%</b>	<b>-3,2%</b>

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

Líneas de negocio	PRIMER TRIMESTRE					SEGUNDO TRIMESTRE					PRIMER SEMESTRE				
	2019	2021	2022	Diferencia 2022-2021	Diferencia 2022-2019	2019	2021	2022	Diferencia 2022-2021	Diferencia 2022-2019	2019	2021	2022	Diferencia 2022-2021	Diferencia 2022-2019
Tiendas libres de impuestos	0,96	0,76	1,09	0,33	0,13	1,01	0,76	1,19	0,43	0,18	0,99	0,76	1,15	0,39	0,17
Tiendas	0,30	0,14	0,13	-0,01	-0,17	0,31	0,17	0,22	0,05	-0,10	0,31	0,16	0,19	0,03	-0,12
Restauración	0,66	0,50	0,72	0,22	0,06	0,67	0,59	0,81	0,22	0,14	0,66	0,56	0,78	0,22	0,11
Alquiler de vehículos	0,62	0,85	0,97	0,12	0,35	0,51	0,82	0,70	-0,12	0,19	0,55	0,83	0,79	-0,03	0,24
Aparcamientos	0,67	0,82	0,65	-0,17	-0,03	0,55	0,75	0,57	-0,17	0,02	0,60	0,77	0,60	-0,17	0,00
Resto de líneas	1,24	4,54	1,83	-2,70	0,59	1,00	2,41	1,25	-1,16	0,25	1,10	3,06	1,46	-1,60	0,36
<b>TOTAL</b>	<b>4,45</b>	<b>7,60</b>	<b>5,38</b>	<b>-2,22</b>	<b>0,93</b>	<b>4,05</b>	<b>5,49</b>	<b>4,74</b>	<b>-0,75</b>	<b>0,69</b>	<b>4,21</b>	<b>6,13</b>	<b>4,97</b>	<b>-1,16</b>	<b>0,76</b>

## Actividades comerciales

### Tiendas Libres de Impuestos

En el mes de junio estaban operativas todas las tiendas libres de impuestos de la red de Aena, frente al 47% que estaban abiertas a finales de junio de 2021.

Esta actividad continúa por la senda de la recuperación. En el primer semestre las ventas han alcanzado una recuperación del 88,2% respecto al primer semestre de 2019, reflejando el efecto Brexit y cómo el pasajero del Reino Unido ha pasado de consumir en régimen duty paid a hacerlo en régimen duty free, lo que conlleva porcentajes de renta variables más altos.

Por aeropuertos, destaca el buen comportamiento de esta actividad en los insulares (Baleares y Canarias), tanto a nivel de ventas como en renta variable. Entre los aeropuertos canarios, destacan Tenerife Sur y Lanzarote, con mayor porcentaje de pasajeros británicos. Por el contrario, los aeropuertos Adolfo Suárez Madrid-Barajas y Josep Tarradellas Barcelona-El Prat siguen afectados por la caída del pasajero asiático, ruso y ucraniano, respectivamente, con un gasto medio más elevado.

### Tiendas

Al cierre del semestre se encuentran abiertos el 65% de los locales disponibles en la red, lo que ha afectado a las ventas de esta actividad que reflejan una recuperación del 50,5% respecto al primer semestre de 2019.

De cara a contar al inicio de la temporada alta de 2022 con gran parte de la oferta de tiendas abierta, desde noviembre de 2021 se han publicado 123 licitaciones. Las RMGA de adjudicación de las diferentes licitaciones suponen en conjunto una recuperación respecto a las de 2019 del 89% en 2022 y el 108% en 2023.

### Restauración

En el primer semestre, a medida que se relajaban las restricciones sanitarias en los locales comerciales por la mejora de los efectos de la sexta ola de la crisis sanitaria de COVID-19 en España, los operadores han reabierto la gran mayoría de los locales para atender a la demanda creciente de Semana Santa y tener la operativa preparada para el verano 2022. Las ventas han alcanzado una recuperación del 95,8% respecto al primer semestre de 2019.

De cara a mantener la oferta de restauración en los aeropuertos, desde noviembre de 2021 Aena ha publicado 25 licitaciones. Las RMGA de adjudicación de las diferentes licitaciones suponen en conjunto una recuperación respecto a las de 2019 del 89% en 2022 y el 109% en 2023.

### Alquiler de vehículos

Los ingresos de esta actividad están aumentando respecto a 2019, debido principalmente al incremento de los precios de los contratos de alquiler y al buen comportamiento de los pasajeros en los aeropuertos turísticos, principalmente en los aeropuertos canarios. Las ventas han superado en un 20,9% el nivel del primer semestre de 2019.

En el mes de mayo, el Consejo de Administración de Aena aprobó la solicitud de prórroga de contrato realizada por los operadores de esta actividad por dos años (hasta el 31/10/2024), en las mismas condiciones económicas del último año (2022). De las 172 licencias se han prorrogado 166 licencias, lo que supone el 99,6% de las rentas fijas. En el semestre, ha comenzado a operar una nueva licencia adjudicada en el Aeropuerto de Vigo. Adicionalmente, se ha licitado un nuevo concurso para VTC en el Aeropuerto de Bilbao que está pendiente de la firma del contrato con la empresa adjudicataria, UBER.

### Aparcamientos

Los espacios de aparcamiento continúan adaptándose a la evolución de los pasajeros y a su ocupación, encontrándose ya operativos todos los aparcamientos de los 32 aeropuertos de la red. Los ingresos han alcanzado una recuperación del 81,9% respecto al primer semestre de 2019.

Desde el 1 de marzo, el servicio de gestión de los aparcamientos (cerca de 120.000 plazas) está siendo gestionado por la sociedad UTE EAS formada por las empresas Estacionamientos y Servicios S.A.U. (Eysa), Ace Parking Management Inc. y Setex Aparqui S.A. El contrato tiene una duración de tres años, con posibilidad de dos prórrogas de un año.

Con la finalidad de regular el acceso de las empresas de carsharing en el Aeropuerto de Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Aena formalizó en el mes de mayo un contrato con los operadores: Zity, Wible y ShareNow. La actividad de estas empresas en el aeropuerto comenzó el pasado 15 de junio.

### Servicios VIP

El primer semestre del 2022 ha concluido con todas las salas VIP operativas y todos los servicios reestablecidos. Los ingresos han alcanzado una recuperación del 93,5% respecto al primer semestre de 2019.

La evolución de los usuarios ha sido muy positiva. Las salas VIP han recuperado el 87% de los usuarios de 2019 y el índice de penetración ha mejorado un 5,3%. El servicio Fast Lane ha experimentado un importante incremento respecto al mismo semestre de 2019 del 52%.

### Publicidad

La actividad del primer semestre muestra una paulatina recuperación debido a la positiva evolución del tráfico y a la incorporación de nuevos soportes publicitarios como las pantallas icónicas en el área de llegadas de la terminal T4 del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas. Asimismo, están favoreciendo la recuperación, las nuevas campañas de larga duración de los anunciantes y el restablecimiento de ferias empresariales y eventos.

## 3.2 Segmento de servicios inmobiliarios

### Principales magnitudes

Miles de euros	1S 2022	1S 2021	Variación interanual	% Variación interanual
Ingresos ordinarios	40.793	36.967	3.826	10,3%
Otros ingresos de explotación	783	6.173	-5.390	-87,3%
Total Ingresos	41.576	43.140	-1.564	-3,6%
Total gastos (incluye amortización)	-25.996	-25.950	46	0,2%
EBITDA	23.772	25.193	-1.421	-5,6%

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

A pesar de la crisis económica provocada por la COVID-19, los niveles de actividad e ingresos se mantienen razonablemente altos, con grados de ocupación ligeramente inferiores a los registrados en el escenario previo a la pandemia.

Asimismo, cabe destacar que ha continuado el excelente comportamiento de la actividad de la línea de negocio de carga aérea.

### Desarrollo logístico

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

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

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

## Otras actuaciones

En el ámbito de los arrendamientos de hangares, se han licitado 4.075 m<sup>2</sup> en los aeropuertos de Sabadell y Córdoba, se han adjudicado dos superficies pavimentadas en los aeropuertos de Sevilla y Adolfo Suárez Madrid-Barajas (7.177 m<sup>2</sup> y 5.600 m<sup>2</sup> respectivamente) y se ha formalizado el contrato de arrendamiento de dos naves en el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas y en el Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat (de 6.768 m<sup>2</sup> y 1.387 m<sup>2</sup> respectivamente). Asimismo, se han formalizado contratos de arrendamiento de una instalación de combustible de aviación en el Aeropuerto de Gran Canaria de 11.816 m<sup>2</sup> y de dos concesiones para aviación ejecutiva FBO (Fixed Base of Operations) en el Aeropuerto Málaga-Costa de Sol, mejorando las rentas de los contratos anteriores.

Respecto a la actividad de la línea de negocio de carga aérea, que continúa mostrando un excelente comportamiento, se han adjudicado en el semestre dos parcelas para la construcción de nuevas terminales de carga en los aeropuertos Josep Tarradellas Barcelona-El Prat y de Sevilla (de 28.638 m<sup>2</sup> y 4.404 m<sup>2</sup> respectivamente). En el aeropuerto de Zaragoza se ha arrendado una nave de 1.644 m<sup>2</sup>.

El proyecto de digitalización de la carga aérea ha permitido finalizar en el mes de junio el desarrollo de tres aplicaciones que ya están disponibles para su utilización por parte de los usuarios.

## 3.3 Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia (AIRM)

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

En el primer semestre, este aeropuerto ha registrado 349.466 pasajeros y 2.950 movimientos de aeronaves, cifras que representan una recuperación del 71,7% y del 81,4% respectivamente del nivel del mismo período de 2019.

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

Tal y como se explica en la Nota 7 c) de los Estados financieros intermedios resumidos consolidados al 30 de junio de 2022, de acuerdo a lo establecido por la normativa contable el Grupo ha efectuado el oportuno test de deterioro del valor de la Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia al 30 de junio de 2022, del que ha resultado una reversión por importe de 3,8 millones de euros. Este resultado positivo figura registrado en la partida "Deterioro de inmovilizado" de la Cuenta de resultados.

### 3.4 Segmento internacional

#### Principales magnitudes

Miles de euros	1S 2022	1S 2021	Variación interanual	% Variación interanual
Ingresos ordinarios	209.568	57.274	152.294	265,9%
Otros ingresos de explotación	76	105	-29	-27,6%
Total Ingresos	209.644	57.379	152.265	265,4%
Total gastos (incluye amortización)	-155.323	-181.489	-26.166	-14,4%
EBITDA	90.496	-85.510	-176.006	-205,8%

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

- La consolidación del Aeropuerto London Luton en este período ha supuesto una contribución de 117,7 millones de euros en ingresos y de 46,8 millones de euros en EBITDA.
- La consolidación del Grupo Aeroportuario del Nordeste de Brasil ha supuesto una contribución de 85,2 millones de euros en ingresos y de 39,8 millones de euros en EBITDA.

Tal y como se explica en la Nota 7 de los Estados financieros intermedios resumidos consolidados al 30 de junio de 2022, de acuerdo a lo establecido por la normativa contable el Grupo ha efectuado valoraciones de sus activos internacionales al 30 de junio de 2022 para determinar si se produce algún deterioro. Como resultado del análisis realizado, se han puesto de manifiesto los siguientes resultados:

- En cuanto al Aeropuerto London Luton, no se produce deterioro.
- Respecto a la corrección valorativa del activo en Brasil, se ha registrado una reversión por importe de 23,5 millones de euros. Este resultado positivo figura registrado en la partida "Deterioro de inmovilizado" de la Cuenta de resultados.

#### Aeropuerto London Luton

Miles de euros <sup>(1)</sup>	1S 2022	1S 2021	Variación interanual	% Variación interanual
Ingresos aeronáuticos	55.245	12.139	43.106	355,1%
Ingresos comerciales	62.487	15.972	46.515	291,2%
Total Ingresos	117.732	28.111	89.621	318,8%
Gastos de personal	-22.562	-13.169	9.393	71,3%
Otros gastos de explotación	-48.387	-18.327	30.060	164,0%
Amortizaciones y deterioros	-31.565	-33.766	-2.201	-6,5%
Total gastos	-102.514	-65.262	37.252	57,1%
EBITDA	46.783	-3.378	-50.161	-
Resultado de explotación	15.218	-37.151	-52.369	-141,0%
Resultado financiero	-14.795	-12.371	2.424	19,6%
Resultado antes de impuestos	423	-49.522	-49.945	-100,9%

<sup>(1)</sup> Tipo de cambio Euro/Libra: 0,86801 en 1S 2021 y 0,8424 en 1S 2022.

En moneda local, los ingresos de Luton han aumentado con respecto al mismo periodo de 2021 en 74,8 millones de GBP, hasta alcanzar un total de 99,2 millones de GBP (+306,5% interanual).

- Los ingresos aeronáuticos en GBP han aumentado un 341,7% interanual, hasta los 46,5 millones de GBP.
- Los ingresos comerciales han crecido un 279,7%, hasta 52,6 millones de GBP.

El relajamiento de las restricciones para viajar al Reino Unido (eliminadas desde el 18 de marzo) ha incentivado la apertura y el desempeño de los locales comerciales. Esto ha permitido la recuperación de la actividad comercial con importantes crecimientos interanuales en todas las líneas de negocio, especialmente en retail (+748,0%, hasta 22,1 millones de GBP) y en ingresos por aparcamientos (+491,9%, hasta 17,1 millones de GBP).

En el ámbito del retail, destaca el crecimiento de la actividad de duty free derivado de la implantación del Brexit, que ha supuesto la aplicación del régimen fiscal libre de impuestos a todos los pasajeros que viajan fuera de Reino Unido, lo que ha incentivado la compra tanto en salidas como en llegadas.

El EBITDA, se ha situado en 39,4 millones de GBP frente a 2,9 millones de GBP de pérdidas en el mismo periodo de 2021.

## Grupo Aeroportuario del Nordeste de Brasil

Miles de euros <sup>(1)</sup>	1S 2022	1S 2021	Variación	% Variación
Ingresos aeronáuticos	24.058	11.913	12.145	101,9%
Ingresos comerciales	11.510	7.150	4.360	61,0%
Otros ingresos	49.665	5.556	44.109	793,9%
<b>Total Ingresos</b>	<b>85.233</b>	<b>24.619</b>	<b>60.614</b>	<b>246,2%</b>
Gastos de personal	-5.522	-4.023	1.499	37,3%
Otros gastos de explotación	-63.409	-15.606	47.803	306,3%
Amortizaciones y deterioros	18.961	-93.741	-112.702	-120,2%
<b>Total gastos</b>	<b>-49.970</b>	<b>-113.370</b>	<b>-63.400</b>	<b>-55,9%</b>
<b>EBITDA</b>	<b>39.811</b>	<b>-84.051</b>	<b>-123.862</b>	<b>-147,4%</b>
Resultado de explotación	35.263	-88.751	-124.014	-139,7%
Resultado financiero	1.024	280	744	265,7%
<b>Resultado antes de impuestos</b>	<b>36.287</b>	<b>-88.471</b>	<b>-124.758</b>	<b>-141,0%</b>

<sup>(1)</sup> Tipo de cambio Euro/Real brasileño: 6,4902 en 1S 2021 y 5,5565 en 1S 2022.

En moneda local, los ingresos han aumentado en el periodo 313,8 millones de BRL, hasta 473,6 millones de BRL.

- Los ingresos aeronáuticos han aumentado un 72,9%, hasta 133,7 millones de BRL.
- Los ingresos comerciales han aumentado un 37,8%, hasta 64,0 millones de BRL.
- Los ingresos por servicios de construcción (IFRIC 12) se han incrementado en 239,9 millones de BRL, alcanzando 275,8 millones de BRL, como consecuencia del desarrollo de los proyectos de ampliación de la Fase I-B del contrato de concesión y de otras actuaciones de mejora en los aeropuertos en el primer semestre de 2022.

El EBITDA ha aumentado 711,5 millones de BRL, hasta 218,1 millones de BRL. Está afectado por la reversión del deterioro que se ha puesto de manifiesto como consecuencia de la valoración de activos realizada por el Grupo en aplicación de la normativa contable, según se ha indicado anteriormente. Ha tenido un efecto positivo de 127,5 millones de BRL al 30 de junio de 2022 frente al gasto de 525,8 millones de BRL reconocido al 30 de junio de 2021. Excluyendo el efecto del deterioro, el EBITDA habría aumentado 58,2 millones de BRL, hasta 90,6 millones de BRL.

## Empresas asociadas y con control conjunto

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

Miles de euros	1S 2022	1S 2021	Variación	Unidades	1S 2022	1S 2021	% Variación
				monetarias por euro			
AMP (México)	13.023,0	5.348,8	7.674,2	MXN	22,17	24,33	-8,9%
SACSA (Colombia)	-988,0	1.515,0	-2.503,0	COP	4.281,14	4.373,41	-2,1%
AEROCALI (Colombia)	3.353,0	2.930,6	422,4	COP	4.281,14	4.373,41	-2,1%
<b>TOTAL</b>	<b>15.388,0</b>	<b>9.794,4</b>	<b>5.593,6</b>				

Tal y como se explica en la Nota 7 f) de los Estados financieros intermedios resumidos consolidados al 30 de junio de 2022, en cumplimiento de la normativa contable, el Grupo ha llevado a cabo valoraciones al 30 de junio de 2022 de las unidades generadoras de efectivo (UGEs) constituidas por Inversiones en empresas asociadas y con control conjunto.

Como resultado del análisis realizado, se ha puesto de manifiesto un deterioro por importe de 1,3 millones de euros en SACSA que se refleja en la aportación al resultado del período del Grupo de esta sociedad.

## 4. Cuenta de resultados

Miles de euros	1S 2022	1S 2021	Variación	% Variación
Ingresos ordinarios	1.694.386	829.777	864.609	104,2%
Otros Ingresos de Explotación	26.244	33.104	-6.860	-20,7%
<b>Total Ingresos</b>	<b>1.720.630</b>	<b>862.881</b>	<b>857.749</b>	<b>99,4%</b>
Aprovisionamientos	-80.545	-81.405	-860	-1,1%
Gastos de personal	-248.536	-230.029	18.507	8,0%
Otros gastos de explotación	-726.129	-442.538	283.591	64,1%
Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales	-6.855	-30.258	-23.403	-77,3%
Amortización del inmovilizado	-393.664	-396.094	-2.430	-0,6%
Resultado por enajenaciones de inmovilizado	-7.364	-5.315	2.049	38,6%
Deterioro del valor de los activos intangibles, inmov. material e inver. inmobiliarias	27.426	-89.082	-116.508	-130,8%
Otras ganancias / (pérdidas) – netas	-47.364	-42.453	4.911	11,6%
<b>Total Gastos</b>	<b>-1.483.031</b>	<b>-1.317.174</b>	<b>165.857</b>	<b>12,6%</b>
<b>EBITDA</b>	<b>631.263</b>	<b>-58.199</b>	<b>-689.462</b>	<b>-1184,7%</b>
<b>Resultado de explotación</b>	<b>237.599</b>	<b>-454.293</b>	<b>-691.892</b>	<b>-152,3%</b>
Ingresos financieros	5.511	1.442	4.069	282,2%
Gastos financieros	-50.840	-50.195	645	1,3%
Otros ingresos/(gastos) financieros - netos	223	4.916	-4.693	-95,5%
<b>Ingresos/(Gastos) financieros – netos</b>	<b>-45.106</b>	<b>-43.837</b>	<b>1.269</b>	<b>2,9%</b>
<b>Resultado y deterioro de entidades valoradas por el método de la participación</b>	<b>15.388</b>	<b>9.794</b>	<b>5.594</b>	<b>57,1%</b>
<b>Resultado antes de impuestos</b>	<b>207.881</b>	<b>-488.336</b>	<b>-696.217</b>	<b>-142,6%</b>
Impuesto sobre las ganancias	-44.708	114.141	-158.849	-139,2%
<b>Resultado del período consolidado</b>	<b>163.173</b>	<b>-374.195</b>	<b>-537.368</b>	<b>-143,6%</b>
<b>Resultado del período atribuible a participaciones no dominantes</b>	<b>-604</b>	<b>-27.837</b>	<b>-27.233</b>	<b>-97,8%</b>
<b>Resultado del período atribuible a los accionistas de la dominante</b>	<b>163.777</b>	<b>-346.358</b>	<b>-510.135</b>	<b>-147,3%</b>

Los **ingresos totales** del período reflejan un incremento interanual de 857,7 millones de euros (+99,4%) resultante de la evolución de los distintos segmentos del negocio del Grupo que se detalla en el apartado 3 (Áreas de negocio). Incluyen el impacto negativo del ajuste en ingresos por minoraciones de RMGA y rentas, por importe de 172,0 millones de euros, explicado en el apartado 3.1.2 (Actividad comercial).

Los **gastos operativos** (aprovisionamientos, gastos de personal y otros gastos de explotación) han ascendido a 1.055,2 millones de euros y han registrado un aumento interanual de 301,2 millones de euros (+40,0%).

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

- **Gastos de personal:** reflejan un crecimiento de 18,5 millones de euros (+8,0%).

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

En Luton, el incremento en 9,4 millones de euros se debe principalmente a nuevas incorporaciones e incremento de salarios, así como al efecto de las subvenciones salariales estatales recibidas en el primer semestre de 2021 (2,9 millones de euros).

- **Otros gastos de explotación:** han aumentado 283,6 millones de euros (+64,1%) frente al primer semestre de 2021.

En los aeropuertos de la red en España se han incrementado en 205,2 millones de euros (+50,4%).

La variación principal corresponde al gasto de energía eléctrica (+92,3 millones de euros) que ha alcanzado 125,1 millones de euros frente a 32,7 millones de euros en el primer semestre de 2021, impactado por la evolución al alza de los precios.

Otros conceptos de gasto que han aumentado son: seguridad (+32,0 millones de euros), mantenimientos (+18,4 millones de euros), servicio a personas con movilidad reducida PMR (+15,8 millones de euros), limpieza (+12,7 millones de euros), gastos por la gestión de salas VIP (+9,0 millones de euros), gastos de gestión de aparcamientos (+4,4 millones de euros) y tributos (+3,4 millones de euros).

Excluyendo el impacto de la energía eléctrica, el aumento de otros gastos de explotación en Aena respecto al primer semestre de 2019, ha sido de -5,9 millones de euros (-1,2%).

En el aeropuerto de Luton, los mayores gastos de 30,1 millones de euros derivan principalmente del efecto que ha tenido en el canon de la concesión el aumento del tráfico (+18,0 millones de euros) y de las medidas de ajuste adoptadas en el primer semestre de 2021 debido a la reducción del nivel de la actividad del aeropuerto.

En el Aeropuerto do Nordeste do Brasil han aumentado 47,8 millones de euros, reflejando principalmente el incremento en 44,1 millones de euros de los gastos por servicios de construcción (IFRIC 12) como consecuencia del desarrollo de los proyectos de ampliación de la Fase I-B del contrato de concesión y de otras actuaciones de mejora en los aeropuertos, así como, debido al efecto del aumento del coste de los materiales de construcción y de la inflación. Este importe tiene un efecto neutro en el EBITDA.

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

M€	PRIMER TRIMESTRE			Variación 1T 2022/2021		Variación 1T 2022/2019		SEGUNDO TRIMESTRE			Variación 2T 2022/2021		Variación 2T 2022/2019		PRIMER SEMESTRE			Variación 1S 2022/2021		Variación 1S 2022/2019	
	2019	2021	2022	€	%	€	%	2019	2021	2022	€	%	€	%	2019	2021	2022	€	%	€	%
<b>Aena S.M.E., S.A.<sup>1</sup></b>	<b>328,1</b>	<b>272,4</b>	<b>368,3</b>	<b>95,9</b>	<b>35,2%</b>	<b>40,2</b>	<b>12,2%</b>	<b>204,7</b>	<b>135,2</b>	<b>244,4</b>	<b>109,3</b>	<b>80,9%</b>	<b>39,7</b>	<b>19,4%</b>	<b>532,9</b>	<b>407,6</b>	<b>612,8</b>	<b>205,2</b>	<b>50,4%</b>	<b>79,9</b>	<b>15,0%</b>
Tributos	147,9	151,9	155,1	3,2	2,1%	7,2	4,9%	0,5	0,3	0,6	0,2	66,7%	0,1	14,4%	148,4	152,2	155,7	3,4	2,2%	7,3	4,9%
Energía eléctrica	20,4	14,7	61,7	47,0	318,6%	41,3	202,1%	18,8	18,0	63,3	45,4	252,1%	44,5	236,3%	39,3	32,7	125,1	92,3	282,1%	85,8	218,5%
Mantenimientos	48,8	37,6	45,5	7,9	21,1%	-3,2	-6,6%	50,4	40,2	50,6	10,5	26,0%	0,2	0,4%	99,2	77,8	96,2	18,4	23,7%	-3,0	-3,0%
Seguridad	42,6	25,2	38,7	13,5	53,6%	-3,9	-9,1%	47,5	28,4	46,8	18,4	64,9%	-0,7	-1,5%	90,2	53,6	85,6	32,0	59,6%	-4,6	-5,1%
Limpieza y carros portaequipaje	15,6	9,4	14,6	5,2	55,1%	-1,0	-6,2%	18,8	10,7	18,2	7,5	70,3%	-0,6	-3,3%	34,4	20,1	32,8	12,7	63,1%	-1,6	-4,6%
Servicios PMR	10,7	4,5	10,3	5,8	129,2%	-0,4	-3,5%	16,8	6,5	16,5	9,9	152,4%	-0,3	-2,0%	27,5	11,0	26,8	15,8	142,9%	-0,7	-2,6%
Servicios profesionales	11,2	9,9	9,9	0,0	0,0%	-1,3	-11,8%	15,6	10,5	11,0	0,4	4,0%	-4,6	-29,7%	26,8	20,4	20,8	0,4	2,0%	-6,0	-22,2%
Salas VIP	5,4	1,1	4,7	3,7	340,0%	-0,7	-13,0%	6,1	1,5	6,8	5,3	366,4%	0,7	11,3%	11,5	2,5	11,5	9,0	355,2%	0,0	-0,2%
Resto	25,5	18,1	27,7	9,6	53,2%	2,2	8,5%	30,1	19,0	30,6	11,6	61,0%	0,5	1,7%	55,6	37,1	58,3	21,2	57,2%	2,7	4,8%
<b>Luton</b>	<b>24,6</b>	<b>9,2</b>	<b>17,5</b>	<b>8,4</b>	<b>91,3%</b>	<b>-7,1</b>	<b>-28,9%</b>	<b>29,3</b>	<b>9,2</b>	<b>30,5</b>	<b>21,3</b>	<b>231,1%</b>	<b>1,2</b>	<b>4,0%</b>	<b>54,0</b>	<b>18,4</b>	<b>48,1</b>	<b>29,7</b>	<b>161,4%</b>	<b>-5,9</b>	<b>-11,0%</b>
<b>Grupo Aeroportuario del Nordeste</b>	<b>-</b>	<b>6,5</b>	<b>31,0</b>	<b>24,4</b>	<b>374,8</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>8,5</b>	<b>31,9</b>	<b>23,4</b>	<b>276,8%</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>15,0</b>	<b>62,9</b>	<b>47,9</b>	<b>319,5%</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>Resto internacional</b>	<b>0,8</b>	<b>1,3</b>	<b>0,7</b>	<b>-0,6</b>	<b>-44,0%</b>	<b>-0,1</b>	<b>-12,1%</b>	<b>2,2</b>	<b>0,3</b>	<b>1,7</b>	<b>1,3</b>	<b>386,0</b>	<b>-0,5</b>	<b>-24,7</b>	<b>3,1</b>	<b>1,7</b>	<b>2,4</b>	<b>0,7</b>	<b>44,3%</b>	<b>-0,6</b>	<b>-21,2%</b>
<b>Grupo Aena</b>	<b>353,6</b>	<b>289,4</b>	<b>417,6</b>	<b>128,2</b>	<b>44,3%</b>	<b>63,9</b>	<b>18,1%</b>	<b>236,3</b>	<b>153,2</b>	<b>308,5</b>	<b>155,3</b>	<b>101,4%</b>	<b>72,2</b>	<b>30,6</b>	<b>589,9</b>	<b>442,6</b>	<b>726,1</b>	<b>283,5</b>	<b>64,1%</b>	<b>309,6</b>	<b>87,6%</b>

<sup>1</sup> Incluyendo el Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia.

**Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales** ha disminuido 23,4 millones de euros. Esta variación se debe principalmente a que en el primer semestre de 2021 se registró el deterioro de cuentas comerciales a cobrar derivado del riesgo de crédito evaluado en aplicación de la NIIF 9 “Instrumentos financieros” por importe 21,8 millones de euros.

En **Deterioro de inmovilizado** se ha registrado el resultado de las valoraciones de sus activos que ha llevado a cabo el Grupo al 30 de junio en cumplimiento de la normativa contable, para determinar si se produce algún deterioro. Como resultado de este análisis se ha reconocido la reversión de 27,4 millones de euros que se reflejan en este epígrafe.

**Otras ganancias / (pérdidas) – netas** refleja principalmente los gastos incurridos como consecuencia de las medidas adoptadas para el control, contención y previsión de la pandemia por un importe de 48,3 millones de euros.

El **EBITDA** ha sido positivo en 631,3 millones de euros (-58,2 millones de euros en el primer semestre de 2021). Incluye el impacto negativo del ajuste en ingresos por minoraciones de RMGA y rentas (-172,0 millones de euros) según se explica en el apartado 3.1.2 (Actividad comercial), así como el efecto positivo indicado anteriormente por la reversión de deterioros (+27,4 millones de euros). Excluyendo dichos impactos, el EBITDA habría sido 775,8 millones de euros.

El **Resultado y deterioro de entidades valoradas por el método de la participación** refleja las aportaciones a los resultados del período de las participaciones no mayoritarias, incluyendo el impacto del deterioro reconocido en la sociedad SACS A por 1,3 millones de euros, según se detalla en el apartado 3.4 (Segmento internacional)

En cuanto al **Impuesto sobre las ganancias**, se ha registrado un gasto por importe de 44,7 millones de euros como consecuencia 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 un beneficio de 163,8 millones de euros.

## 5. Inversiones

El importe total de la inversión pagada en el primer semestre de 2022 en el Grupo (inmovilizado material, activos intangibles e inversiones inmobiliarias) ha ascendido a 383,7 millones de euros.

### 5.1 Inversiones en la red de aeropuertos en España

La inversión pagada correspondiente a la red de aeropuertos en España se ha situado en 338,0 millones de euros (incluyendo 0,01 millones de euros de AIRM), lo que supone un incremento interanual de 1,0 millones de euros. En este importe se incluyen inversiones destinadas a la mejora de las infraestructuras para adaptarlas a las medidas sanitarias de prevención de la COVID-19, que han ascendido a 3,0 millones de euros (4,5 millones de euros en el primer semestre de 2021).

El importe de la inversión ejecutada en el período se ha situado en 180,6 millones de euros, de los 535 millones de euros que se estiman ejecutar en 2022.

En lo que respecta a las actuaciones finalizadas durante el semestre, destacan:

- Las mejoras funcionales en el edificio de unión entre terminales del Aeropuerto Tenerife Sur.
- La nueva zona de autobuses en la terminal T4 del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas.
- El suministro con instalación de pasarelas de embarque y equipos de asistencia en las terminales T1 y T2 del Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat.
- La regeneración del pavimento en la pista de vuelo del Aeropuerto Girona-Costa Brava.
- La remodelación del edificio terminal Picasso en el Aeropuerto Málaga-Costa del Sol.
- La ampliación del sistema de drenaje del campo de vuelos en el Aeropuerto Federico García Lorca Granada-Jaén.

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

- La construcción de una plataforma de estacionamiento de aeronaves en remoto para dar servicio al edificio terminal T4S y de una nueva central eléctrica en el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas.
- Las mejoras funcionales en el edificio terminal del Aeropuerto de Sevilla.
- La adecuación a la normativa de protección contra incendios de las terminales T2-T3 y aparcamientos P1-P2 del Aeropuerto Málaga-Costa del Sol.
- La adaptación de los equipos de inspección de equipajes en bodega por sistemas de estándar 3 en los aeropuertos Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Josep Tarradellas Barcelona-El Prat y Gran Canaria.
- La ampliación de los accesos a las cabeceras 03R y 03L en el Aeropuerto de Gran Canaria.
- La instalación de puntos de recarga en varios aeropuertos.

Asimismo, es destacable que se han adjudicado los trabajos de ingeniería, suministro, construcción, puesta en servicio y mantenimiento de los parques solares fotovoltaicos de los aeropuertos Adolfo Suárez Madrid-Barajas y Josep Tarradellas Barcelona-El Prat. El plazo de ejecución estimado es de 50 meses.

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



## 5.2 Inversiones en las participaciones internacionales

### Aeropuerto London Luton

Las inversiones continúan ajustándose en función del perfil de la actividad a las necesidades de mantenimiento y renovación de equipamientos. La inversión pagada durante el período ha ascendido a 3,8 millones de euros.

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

### Grupo Aeroportuario del Nordeste de Brasil

La Sociedad firmó en el mes de enero de 2022 el contrato con el consorcio constructor que ejecutará las obras en los aeropuertos Maceió, Aracajú y Juazeiro do Norte, por valor de 350 millones de BRL, con el que se completan los contratos de construcción de las obras de ampliación de los aeropuertos correspondientes a la Fase 1-B del contrato de concesión. Dichas obras se iniciaron entre los meses de febrero y marzo en los 6 aeropuertos. Asimismo, entre mayo y junio se han firmado contratos para la compra e instalación de sistemas de tratamiento de equipajes y equipamientos de seguridad que complementan a dichos contratos de obra.

La inversión pagada en el período, tanto en estas actuaciones como en otras, ha ascendido a 41,9 millones de euros.

## Aeropuertos de GAP

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

En el aeropuerto de Guadalajara han finalizado las inversiones correspondientes al centro de gestión aeroportuaria y a la construcción de la nueva área de hangares. En el aeropuerto de Tijuana ha concluido la rehabilitación de la pista 09-27, de las calles de rodaje FOX, DELTA, ECO y GOLFO (segunda fase) y de la plataforma de pernocta y comercial.

En el aeropuerto Montego Bay, en Jamaica, es reseñable el avance de las obras de remodelación del edificio terminal.

## Aeropuertos colombianos

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

## 6. Estado de situación financiera

### 6.1 Principales variaciones

Miles de euros	1S 2022	2021	Variación interanual	% Variación interanual
<b>ACTIVO</b>				
Activo no corriente	13.583.062	13.851.422	-268.360	-1,9%
Activo corriente	2.139.378	2.474.189	-334.811	-13,5%
<b>Total activo</b>	<b>15.722.440</b>	<b>16.325.611</b>	<b>-603.171</b>	<b>-3,7%</b>
<b>PATRIMONIO NETO Y PASIVO</b>				
Patrimonio neto	6.315.563	6.011.974	303.589	5,0%
Pasivo no corriente	7.487.940	7.823.898	-335.958	-4,3%
Pasivo corriente	1.918.937	2.489.739	-570.802	-22,9%
<b>Total patrimonio neto y pasivo</b>	<b>15.722.440</b>	<b>16.325.611</b>	<b>-603.171</b>	<b>-3,7%</b>

El **Activo no corriente** ha disminuido en 268,4 millones de euros debido principalmente al efecto de las siguientes variaciones:

- Descenso en 221,0 millones de euros del epígrafe “Inmovilizado material”, explicado principalmente por la evolución de la inversión en la red de aeropuertos en España, que implica que el importe de las altas de inmovilizado del periodo es inferior a las amortizaciones practicadas.
- El aumento del “Activo Intangible” en 79,1 millones de euros proviene principalmente del efecto de la reversión del deterioro del valor de la concesión del Grupo Aeroportuario del Nordeste de Brasil y de la Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia (+27,3 millones de euros), de la revalorización del real brasileño respecto al euro (+32,9 millones de euros) compensada por la devaluación de la libra respecto del euro (-5,8 millones de euros), así como de las nuevas inversiones, en su mayoría altas en la infraestructura de del Grupo Aeroportuario del Nordeste de Brasil, que netas de la amortización del período han supuesto un aumento en el activo intangible (26 millones de euros).
- La valoración de las coberturas a largo plazo, ha supuesto el registro de un activo no corriente en el epígrafe “Instrumentos financieros derivados” debido al aumento de los tipos de interés, frente al pasivo no corriente reconocido al 31 de diciembre de 2021.
- La partida de “Activos por impuestos diferidos” ha disminuido en 49,3 millones de euros, debido al impuesto anticipado que genera el cambio de signo de los derivados (-25,7 millones de euros), a la aplicación de diferencias temporales en el cálculo de los impuestos de las sociedades Aena S.M.E., S.A., de la Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia y del Grupo Aeroportuario del Nordeste de Brasil (-14,6 millones de euros) y la aplicación de créditos fiscales por pérdidas a compensar (-17,7 millones de euros).

En sentido contrario, el efecto de la revalorización del real brasileño respecto al euro ha tenido un impacto de 9,4 millones de euros.

- En "Otros activos no corrientes" se ha producido una disminución del saldo de 122,2 millones de euros debida principalmente al traspaso al activo corriente del descuento diferido por las RMGA que se imputarán a resultados en los próximos doce meses (133 millones de euros).

El **Activo corriente** ha disminuido en 334,8 millones de euros como consecuencia principalmente de la reducción en 325,7 millones de euros de "Efectivo y equivalentes" que se explica en el apartado 7 (Flujo de caja).

La variación neta en el **Patrimonio neto** supone un incremento de 303,6 millones de euros, originado principalmente por:

- El resultado del período atribuible a los accionistas de la dominante por importe de 163,8 millones de euros.
- El aumento de las diferencias de conversión en 51,8 millones de euros, generado principalmente por la devaluación del euro frente al real brasileño (43,7 millones de euros) y al peso mejicano (5,7 millones de euros). La devaluación de la libra ha tenido un impacto positivo en las diferencias de conversión de 1,9 millones de euros por la aportación de reservas negativas de Luton al Grupo.
- El aumento de "Otras reservas" en 79,7 millones de euros es debido a la valoración de las operaciones de cobertura, explicada por la evolución al alza de la curva de tipos de interés.

La disminución del **Pasivo no corriente** en 336,0 millones de euros y del **Pasivo corriente** en 570,8 millones de euros, se debe esencialmente a los siguientes motivos:

- En conjunto, la deuda financiera (a largo y a corto plazo) ha disminuido en 787,8 millones de euros principalmente como consecuencia de la amortización de 347,7 millones de euros del principal de la deuda de Aena con ENAIRE (como entidad co-prestataria con diversas entidades financieras) de acuerdo al calendario de amortización establecido, así como a la amortización anticipada de algunos préstamos por 650 millones de euros: el préstamo ESG-linked de 500 millones dispuesto en diciembre 2021 ha sido destinado a la cancelación de préstamos por igual cuantía en enero 2022 con objeto de reducir el coste financiero.

Además, Aena ha dispuesto de una ampliación de un préstamo por importe de 20 millones de euros y otro préstamo por importe de 150 millones de euros, destinando este último préstamo a la cancelación de préstamos por igual cuantía con objeto de reducir el coste financiero

Por su parte, el Grupo Aeroportuario del Nordeste de Brasil emitió en el mes de abril Notas Comerciales a 6 meses por importe de 55,3 millones de euros (al tipo de cambio de cierre) para reforzar su liquidez hasta que se desembolsen dos préstamos de largo plazo pendientes de la firma de ciertos contratos accesorios.

- La valoración de las coberturas a largo plazo, que ha supuesto el registro de un activo no corriente por importe de 40,2 millones de euros según se ha comentado al explicar las variaciones de "Instrumentos financieros derivados" en el Activo no corriente y en "Otras reservas", ha generado la disminución del importe registrado al cierre del ejercicio 2021 por este concepto en "Instrumentos financieros derivados" del Pasivo no corriente por importe de 46,0 millones de euros.
- "Provisiones para otros pasivos y gastos" disminuyen en Pasivos corrientes por importe de 22,7 millones de euros debido a la baja de provisiones, fundamentalmente por actuaciones de insonorización estimadas a un coste inferior que en el cierre de 2021 debido fundamentalmente a la tipología de las actuaciones pendientes de acometer.

## 6.2 Evolución de la deuda financiera neta

La deuda financiera neta contable consolidada del Grupo Aena se sitúa a 30 de junio de 2022 en 6.984,3 millones de euros. Este importe incluye 496,0 millones de euros procedentes de la consolidación de la deuda financiera neta contable del Aeropuerto London Luton y 2,9 millones de euros del Grupo Aeroportuario del Nordeste de Brasil.

La ratio de apalancamiento del Grupo Aena es la siguiente:

Miles de euros	1S 2022	2021
Deuda Financiera Bruta contable	8.125.380	8.913.144
Efectivo y equivalentes al efectivo	1.141.116	1.466.797
Deuda Financiera Neta contable	6.984.264	7.446.347
Deuda Financiera Neta contable / EBITDA	5,2x	11,5x

La deuda financiera neta contable de Aena S.M.E., S.A. se sitúa a 30 de junio de 2022 en 6.543,8 millones de euros. La ratio de apalancamiento es la siguiente:

Miles de euros	1S 2022	2021
Deuda Financiera Bruta contable	7.480.408	8.314.636
Efectivo y equivalentes al efectivo	936.622	1.383.069
Deuda Financiera Neta contable	6.543.786	6.931.567
Deuda Financiera Neta contable / EBITDA	5,4x	10,0x

Aena S.M.E., S.A. tiene firmados préstamos por un importe total pendiente a 30 de junio de 2022 de 4.910,4 millones de euros que incluyen la obligación de cumplir con las siguientes ratios financieras:

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

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

Como consecuencia de la excepcional situación provocada por la COVID-19 y su impacto en el EBITDA, a 31 de diciembre de 2021 la ratio máxima de 7,0x Deuda Financiera Neta/EBITDA se incumplió. Con fecha 23 de diciembre de 2021, Aena obtuvo dispensas temporales de cumplimiento, hasta junio de 2023, de las ratios financieras de apalancamiento y gasto financiero de toda la deuda existente obligada al cumplimiento de dichas ratios. A 30 de junio de 2022, las ratios financieras exigidas en los préstamos mencionados se cumplen.

Durante el primer semestre, Aena ha amortizado deuda a largo plazo por importe de 997,7 millones de euros, de los que 347,7 millones corresponden al calendario de pagos establecido según contrato. Los restantes 650 millones corresponden a refinanciaciones destinadas a reducir el coste financiero.

Aena ha dispuesto de una ampliación de un préstamo por importe de 20 millones de euros y otro por importe de 150 millones de euros, destinando este último préstamo a la cancelación de préstamos por igual cuantía.

A 30 de junio de 2022, Aena cuenta con un saldo de caja de 936,6 millones de euros (1.383,1 millones de euros a 31 de diciembre de 2021). Además, la Sociedad dispone de 468,9 millones de euros de financiación disponible (no dispuesta) correspondientes a préstamos con BEI e ICO (468,9 millones de euros a 31 de diciembre de 2021) y con 800,0 millones de euros disponibles en una línea de crédito sindicada con vencimiento a largo plazo (800,0 millones de euros a 31 de diciembre de 2021).

Esta disponibilidad de caja y facilidades crediticias de Aena asciende a un total de 2.205,5 millones de euros (2.651,9 millones de euros a 31 de diciembre de 2021) a los que se añade la posibilidad de realizar emisiones a través del programa de Euro Commercial Paper (ECP) hasta 900 millones de euros, de los se encuentran disponibles 900 millones de euros (900 millones de euros a 31 de diciembre de 2021).

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

A nivel del Grupo Aena, las disponibilidades de caja y facilidades crediticias ascienden a 2.421,4 millones de euros.

El tipo de interés medio de la deuda del Grupo se ha situado en el semestre en un 1,25% (1,23% en 2021).

## Aeropuerto London Luton

Respecto a la posición financiera de London Luton a 30 de junio de 2022, la deuda financiera neta contable asciende a 496,0 millones de euros (de los que 158,8 millones corresponden a préstamos de accionistas y el resto a deuda con terceros) y el saldo de caja a 79,3 millones de euros.

En aplicación de la NIC 1, desde junio de 2020 el importe de la deuda financiera a largo plazo de la filial London Luton se ha traspasado a corto plazo (452,8 millones de euros al tipo de cambio de 30 de junio de 2022) 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, obtuvo de las entidades financieras dispensas temporales respecto al cumplimiento de las ratios hasta 31 de diciembre de 2021 y una ratio modificada a 30 de junio de 2022.

Actualmente London Luton cumple con la ratio financiera ajustada establecida para el 30 de junio de 2022, cuya medición deberá comunicarse a las entidades financiadoras antes del 30 de septiembre de 2022 y se prevé que se continúen cumpliendo.

## Grupo Aeroportuario del Nordeste de Brasil

A 30 de junio de 2022, la deuda financiera neta contable asciende a 2,9 millones de euros y el saldo de caja a 65,6 millones de euros.

Con objeto de financiar parte de las inversiones requeridas en el contrato de concesión, que se realizarán en los próximos ejercicios, el 30 de diciembre de 2021 se firmó un préstamo a largo plazo, por importe de 791,0 millones de BRL (145,9 millones de euros al tipo de cambio de cierre) con el Banco do Nordeste do Brasil (BNB) y el 31 de marzo de 2022 otro préstamo por importe de 1.048,0 millones de BRL (193,3 millones de euros al tipo de cambio de cierre) con el Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES). Estos compromisos de financiación no se considerarán completamente disponibles hasta que se firmen próximamente ciertos contratos accesorios.

Para reforzar la liquidez hasta que se desembolsen los préstamos de largo plazo, la Compañía emitió en abril Notas Comerciales a 6 meses por importe de 300 millones de BRL (55,3 millones de euros al tipo de cambio de cierre).

## 6.3 Período medio de pago

Las ratios de pago a proveedores de Aena S.M.E., S.A., Aena Desarrollo Internacional, S.M.E., S.A y AIRM a 30 de junio, son las siguientes:

Miles de euros	1S 2022
Período medio de pago a proveedores	36
Ratio de operaciones pagadas	39
Ratio de operaciones pendientes de pago	20

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 (nota 19 de las Cuentas anuales consolidadas).

Miles de euros	1S 2022
Total pagos realizados a proveedores	702.769
Total pagos pendientes a proveedores	112.360

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 2022	1S 2021	Variación interanual	% Variación interanual
Efectivo neto generado por actividades de explotación	785.647	-220.335	1.005.982	456,6%
Efectivo neto utilizado en actividades de inversión	-324.036	-343.736	-19.700	-5,7%
Efectivo neto generado/(utilizado) en actividades de financiación	-787.312	-243.679	543.633	223,1%
Efecto de las variaciones de los tipos de cambio	20	1.435	-1.415	-98,6%
(Disminución)/aumento neto de efectivo y equivalentes al efectivo	-325.681	-806.315	480.634	-59,6%
Efectivo y equivalentes al efectivo al inicio del ejercicio	1.466.797	1.224.878	241.919	19,8%
Efectivo y equivalentes al efectivo al final del ejercicio	1.141.116	418.563	722.553	172,6%

Durante el primer semestre de 2022, el efectivo del Grupo ha disminuido en 325,7 millones de euros. Esta variación se debe, principalmente, a la generación de flujos de caja de explotación positivos consecuencia de la recuperación del tráfico aéreo que se ha venido produciendo a lo largo de este periodo. Por otro lado, se han producido flujos de financiación negativos debido principalmente a la amortización de deudas con entidades de crédito con el objeto de reducir el coste financiero y flujos de inversión que también han resultado negativos como consecuencia principalmente de las inversiones realizadas en las infraestructuras aeroportuarias.

### Efectivo neto generado por actividades de explotación

El flujo de las actividades de explotación ha sido positivo en 785,6 millones de euros, reflejando la progresiva recuperación del tráfico y de la actividad comercial en los aeropuertos después del severo impacto que la pandemia ha tenido en la operativa del Grupo.

El capital circulante ha aumentado 82,3 millones de euros como resultado principalmente de la variación positiva en "Acreedores y otras cuentas a pagar" y de la variación negativa en el epígrafe "Deudores y otras cuentas a cobrar".

La variación positiva de 148,7 millones de euros generada en "Acreedores y otras cuentas a pagar" viene originada principalmente por el aumento del saldo de la cuenta acreedora con Hacienda pública por IBI.

Respecto a la variación negativa de "Deudores y otras cuentas a cobrar" por importe de 71,2 millones de euros, es debida fundamentalmente al aumento de los saldos de clientes como consecuencia del mayor volumen de operaciones realizado conforme ha avanzado el semestre. Respecto a la comparativa con el mismo periodo del ejercicio anterior, la variación negativa de 287,7 millones de euros en "Deudores y otras cuentas a cobrar" se debió principalmente al aumento del saldo de clientes como consecuencia del registro de la RMGA devengada y no facturada en el período por importe de 256,4 millones de euros.

### Efectivo neto utilizado en actividades de inversión

En las actividades de inversión el flujo de efectivo del período ha sido negativo en 234,0 millones de euros. Refleja principalmente los pagos relativos a adquisiciones y reposiciones de inmovilizado no financiero relativos a la infraestructura aeroportuaria, que han ascendido a 383,7 millones de euros, según se detalla en el apartado 5 (Inversiones).

Adicionalmente, dentro de las actividades de inversión se recoge el flujo generado en "Cobros por otros activos financieros" por importe de 44,2 millones de euros, que incluyen principalmente disposiciones de inversiones financieras de la filial de Brasil por importe de 39,2 millones de euros.

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

### **Efectivo neto generado/(utilizado) en actividades de financiación**

Las principales variaciones del efectivo utilizado en actividades de financiación corresponden a la amortización de deuda con entidades de crédito por parte de Aena por importe de 650 millones de euros con objeto de reducir el coste financiero. Para este fin, en 2021 se contrató el préstamo ESG-linked con Intesa Sanpaolo por 500 millones de euros y en el primer semestre de 2022 se ha dispuesto de una ampliación de un préstamo 150 millones de euros.

La amortización del principal de la deuda de Aena con ENAIRE (como entidad co-prestataria con diversas entidades financieras) de acuerdo al calendario de amortización establecido ha ascendido a 347,7 millones de euros.

Adicionalmente, se ha dispuesto de financiación por importe total de 170 millones de euros con entidades financieras. Como se indica en el apartado 6.1 (Estado de Situación Financiera), Aena ha dispuesto de una ampliación de un préstamo por importe de 20 millones de euros y otro por importe de 150 millones de euros, destinando este último préstamo a la cancelación de préstamos por igual cuantía.

En el primer semestre de 2022, se han producido cobros por importe de 53,8 millones de euros correspondientes a la emisión de notas comerciales por parte del Grupo Aeroportuario del Nordeste de Brasil.

En los epígrafes “Otros cobros” y “Otros pagos” se recogen cobros por importe de 45,5 millones de euros y pagos por importe de 53,2 de euros procedentes principalmente de la constitución y las devoluciones de depósitos y fianzas recibidos en la operativa del negocio.

## **8. Riesgos operativos y financieros**

Los principales riesgos a los que el Grupo está expuesto en su actividad operativa y financiera, son los mismos que los descritos en las últimas cuentas anuales consolidadas, con excepción de los derivados de la invasión rusa de Ucrania.

En la nota 3 de los estados financieros intermedios consolidados al 30 de junio de 2022, se actualizan los aspectos más relevantes en relación a la incertidumbre relacionada con la evolución de la pandemia provocada por el COVID-19, a los riesgos derivados de la invasión de Ucrania por parte de Rusia, al riesgo de liquidez y a la estimación del valor razonable.

Respecto a los **riesgos derivados de la evolución de la pandemia provocada por la COVID-19**, en el apartado a) de dicha nota se desarrolla en primer lugar, el riesgo operacional y de negocio, señalando que el grupo mantiene unas expectativas moderadas de crecimiento del tráfico de pasajeros para los próximos años, dado que la recuperación sigue siendo sensible a la aparición de nuevas variantes y el marco de incertidumbre en el que nos encontramos derivado de graves tensiones geopolíticas y un entorno macroeconómico complejo, con una subida generalizada de las tasas de inflación y en el que los principales organismos económicos (Banco de España, Fondo Monetario Internacional, etc.) están recortando significativamente a la baja las previsiones de PIB, tanto para 2022 como para 2023, especialmente en Europa y España.

Asimismo, se desarrollan los riesgos de valoración de activos, señalando 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.

También está recogido el riesgo sanitario, con los gastos excepcionales en los que el grupo ha incurrido durante el primer semestre de 2022 como consecuencia de las medidas tomadas para el control, contención y previsión de la pandemia, así como el 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.

En cuanto a los **riesgos derivados de la invasión de Ucrania por parte de Rusia**, el apartado b) describe los factores de la actual crisis que tienen un impacto transversal en el mapa de riesgos del Grupo Aena y señala que aunque a la fecha de formulación de los estados financieros intermedios resumidos consolidados al 30 de junio de 2022 no se ha producido ninguna consecuencia significativa para el Grupo, los Administradores y la Dirección de la Sociedad dominante continúa analizando los potenciales impactos que la situación actual de incertidumbre pudiera tener para el Grupo a futuro, no siendo posible realizar una estimación fiable en la actualidad. En su caso, los Administradores de la Sociedad dominante evaluarán durante el segundo semestre de 2022, el impacto, en su caso, de dichos acontecimientos sobre el patrimonio y la situación financiera consolidada

del Grupo al 31 de diciembre de 2022 y, sobre los resultados de sus operaciones y los flujos de efectivo consolidados correspondientes al ejercicio anual terminado en dicha fecha.

En el **riesgo de liquidez** se señala que las principales variables de riesgo son: limitaciones en los mercados de financiación, variaciones en la inversión prevista y reducción de la generación de flujo de efectivo. A 30 de junio de 2022, el Grupo no considera que exista un riesgo para hacer frente a sus compromisos a corto plazo dados los flujos de caja operativos positivos y que el Grupo prevé que sigan siendo positivos a corto plazo. El Grupo hace un seguimiento de la generación de caja para asegurarse de que es capaz de hacer frente a sus compromisos financieros. Adicionalmente a los flujos de caja generados por su actividad, el Grupo cuenta con liquidez y facilidades crediticias disponibles que le permitirán atender los compromisos de pago de los próximos años detallados en el apartado c). En el caso de producirse un empeoramiento en la evolución del tráfico, el Grupo podría acceder a financiación externa adicional, paralizar su plan de inversiones e implantar medidas de reducción de costes, tal y como ocurrió en el comienzo de la pandemia.

Finalmente, en referencia a la estimación del **valor razonable** el apartado d) 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.

## 9. Principales litigios

Respecto a los principales litigios a 30 de junio de 2022, cabe señalar en primer lugar la demanda interpuesta por CEMUSA, Corporación Europea de Mobiliario Urbano, S.A. (participada al 100% por JCDECAUX EUROPE HOLDING) en la cual se reclama la cantidad de 55 millones de euros con base en la cláusula “rebus sic stantibus”, no estando esta reclamación relacionada con la COVID-19. Esta cláusula es invocada para sustentar la pretensión de anular el contrato, alegando que con motivo de la crisis de 2008 se produjo un cambio fundamental en las circunstancias que motivaron el contrato y que por consiguiente imposibilita su cumplimiento. El 21 de junio de 2022 tuvo lugar la celebración de la vista del juicio, quedando a la espera de sentencia. Se considera que el riesgo es remoto.

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

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

Desde la fecha de inicio de la controversia judicial hasta el cierre del período, han sido notificadas 80 demandas y se han dictado 61 autos de medidas cautelares, de los cuales 24 son favorables a Aena (4 en apelación), 13 conllevan un reconocimiento parcial y 24 son desfavorables a Aena (15 en apelación). Se han dictado 12 sentencias: 10 estimatorias de las pretensiones de los demandantes (1 totalmente y 9 parcialmente) y 2 desestimatorias.

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

La DF7, por tanto, es una norma aplicable a gran parte de los contratos de arrendamiento objeto de los diferentes procedimientos judiciales que se están tramitando, pues éstos tienen por finalidad esa misma modificación de los contratos en aplicación de la cláusula “rebus sic stantibus”. Por ello, la DF7 necesariamente debe ser considerada por los diferentes órganos judiciales para resolver la citada controversia judicial. Sin embargo, Aena, tras consultar con profesionales del Derecho de reconocido prestigio,

entiende que la DF7 es inconstitucional, por lo que no debe ser aplicada por los jueces y tribunales para resolver los conflictos judicializados.

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

A consecuencia de lo expuesto y respecto a los litigios en curso, Aena está solicitando al órgano judicial que, previo a resolver la cuestión de fondo en discusión, plantee una cuestión de inconstitucionalidad al amparo del art. 35 Ley Orgánica del Tribunal Constitucional. Hasta el 30 de junio de 2022, se ha solicitado en 52 procedimientos, pero de las resoluciones que hasta esta fecha se han notificado al respecto, ningún órgano judicial ha elevado aún la cuestión de inconstitucionalidad al Tribunal Constitucional, aunque la petición puede volverse a reproducir en posteriores instancias.

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

De las 10 sentencias estimatorias de las demandas a las que anteriormente se hizo referencia, 7 de ellas se han dictado tras la entrada en vigor de la DF7 y 6 reconocen la aplicación de este precepto, básicamente por entender que ha quedado sin efecto la necesidad de resolver sobre si ha existido un cambio de circunstancias en el contrato que pudieran motivar una estimación de la demanda en orden a reequilibrar las condiciones económicas del contrato. En todo caso, debe tenerse en cuenta que las sentencias estimatorias de las pretensiones de los arrendatarios no conllevarían contingencias por importe significativo para Aena.

Además, 8 juzgados de instancia han dictado autos de archivo por considerar que tras la entrada en vigor de la DF 7 se alcanza el pretendido equilibrio contractual perseguido por la parte actora, dándose satisfacción a sus pretensiones y dan por terminado los procedimientos por carencia sobrevenida de objeto de la demanda.

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

- La Sentencia de 2 de mayo de 2022 de la Audiencia Provincial de Palma, que mantiene lo dispuesto en instancia (estimación parcial de la demanda). Tras la valoración, Aena ha interpuesto recurso de casación ante el Tribunal Supremo contra esta sentencia.
- La Sentencia de 19 de mayo de 2022 de la AP Madrid (ZEA RETAIL) que estima el recurso de apelación de Aena, al declarar que no cabe la aplicación de la "rebus sic stantibus" a contratos ya extinguidos.

## 10. Evolución bursátil

La cotización de la acción de Aena ha fluctuado en el semestre entre un mínimo de 121,25 euros y un máximo de 154,65 euros. Ha cerrado el período en 121,25 euros, lo que implica una caída del precio de la acción del 12,6% desde el 31 de diciembre de 2021. En el mismo período, el IBEX35 ha acumulado una pérdida del 7,1%.

03/01/2022 - 30/06/2022

Aena (MSE) 121.25 IBEX 35 8,098.70



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

30/06/2022	AENA.MC
Volumen Total operado (Nº de acciones)	12.828.427
Volumen medio diario operado del período (Nº de acciones)	185.102
Capitalización (€)	18.187.500.000
Precio de cierre (€)	121,25
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 2022 Aena no dispone de acciones propias, por lo que no se ha producido ningún impacto por este motivo ni en el rendimiento obtenido por los accionistas ni en el valor de las acciones.

## 11. Hechos posteriores al cierre

Desde la fecha de cierre del periodo de seis meses finalizado el 30 de junio de 2022 hasta la fecha de formulación de los Estados financieros intermedios resumidos consolidados, no se han producido hechos significativos que puedan afectar al presente Informe de gestión intermedio consolidado distintos de los detallados a continuación.

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

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

Esta propuesta será objeto supervisión por la CNMC en el ejercicio de las funciones que tiene atribuidas en la Ley 3/2013, de 4 de junio, de creación de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia.

- Con fechas 7 y 8 de julio respectivamente, las agencias de rating Moody's y Fitch han confirmado la calificación crediticia de Aena S.M.E., S.A. y han elevado de negativa a estable la perspectiva.

## 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 del Grupo, pero no están definidas ni detalladas en el marco de información financiera aplicable.

Estas MAR y medidas no-NIIF-UE se han utilizado para planificar, controlar y valorar la evolución del Grupo. El Grupo considera que estas MAR y medidas no-NIIF-UE son de utilidad para la Dirección y los inversores puesto que facilitan la comparación del rendimiento operativo y de la situación financiera entre periodos. Aunque se considera que estas MAR y medidas no-NIIF-UE permiten una mejor valoración de la evolución de los negocios del Grupo, esta información debe considerarse sólo como información adicional, y en ningún caso sustituye a la información financiera preparada según las NIIF. Además, la forma en que

el Grupo Aena define y calcula estas MAR y las medidas no-NIIF-UE puede diferir de la forma en que son calculadas por otras compañías que usan medidas similares y, por lo tanto, pueden no ser comparables.

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

### Medidas del rendimiento operativo

#### EBITDA o EBITDA reportado

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

#### MARGEN DE EBITDA

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

#### OPEX

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

### Medidas de la situación financiera

#### Deuda Neta

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

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

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

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

#### Ratio Deuda Financiera Neta / EBITDA

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

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

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

<b>Grupo Aena (Miles de euros)</b>	<b>30/06/2022</b>	<b>31/12/2021</b>	<b>30/06/2021</b>
EBITDA	631.263	644.839	-58.199
Resultado de explotación	237.599	-151.780	-454.293
Amortizaciones	393.664	796.619	396.094
DEUDA NETA	6.984.264	7.446.347	7.619.403
Deuda financiera no corriente	6.946.772	7.191.948	6.917.047
Deuda financiera corriente	1.178.608	1.721.196	1.120.919
Efectivo y equivalentes al efectivo	-1.141.116	-1.466.797	-418.563
EBITDA últimos 12 meses	1.334.301	644.839	444.992
(I) EBITDA año anterior	644.839	N/A	714.571
(II) EBITDA primer semestre año anterior	-58.199	N/A	211.380
(III) = (I)-(II) EBITDA segundo semestre año anterior	703.038	N/A	503.191
(IV) EBITDA primer semestre del año	631.263	N/A	-58.199
Ratio Deuda Financiera Neta/EBITDA	5,2	11,5	17,1 x
Deuda Financiera Neta	6.984.264	7.446.347	7.619.403
EBITDA últimos 12 meses	1.334.301	644.839	444.992
OPEX	-1.055.210	1.494.797	-753.972
Aprovisionamientos	-80.545	158.481	-81.405
Gastos de personal	-248.536	459.799	-230.029
Otros gastos de explotación	-726.129	876.517	-442.538

<b>Aena S.M.E., S.A. (Miles de euros)</b>	<b>30/06/2022</b>	<b>31/12/2021</b>	<b>30/06/2021</b>
DEUDA NETA	6.543.786	6.931.567	7.088.022
Deuda financiera no corriente	6.831.953	7.076.122	6.783.984
Deuda financiera corriente	648.455	1.238.514	651.299
Efectivo y equivalentes al efectivo	-936.622	-1.383.069	-347.260
EBITDA últimos 12 meses	1.203.309	695.719	506.526
(I) EBITDA año anterior	695.719	N/A	809.326
(II) EBITDA primer semestre año anterior	31.991	N/A	334.791
(III) = (I)-(II) EBITDA segundo semestre año anterior	663.728	N/A	474.535
(IV) EBITDA primer semestre del año	539.581	N/A	31.991
Ratio Deuda Financiera Neta/EBITDA	5,4	10,0	14,0 x
Deuda Financiera Neta	6.543.786	6.931.567	7.088.022
EBITDA últimos 12 meses	1.203.309	695.719	506.526

## Estados financieros intermedios consolidados

## ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA

Miles de euros	30 de junio de 2022	31 de diciembre de 2021
<b>ACTIVOS</b>		
<b>Activos no corrientes</b>		
Inmovilizado material	12.151.954	12.372.965
Activos intangibles	716.347	637.251
Inversiones Inmobiliarias	135.916	136.728
Activos por derecho de uso	31.763	33.691
Inversiones en empresas asociadas y con control conjunto	65.030	56.976
Otros activos financieros	88.071	88.466
Instrumentos financieros derivados	40.159	-
Activos por impuestos diferidos	169.687	219.022
Otros activos no corrientes	184.135	306.323
	<b>13.583.062</b>	<b>13.851.422</b>
<b>Activos corrientes</b>		
Existencias	6.175	6.175
Clientes y otros activos corrientes	992.087	1.001.217
Efectivo y equivalentes al efectivo	1.141.116	1.466.797
	<b>2.139.378</b>	<b>2.474.189</b>
<b>Total activos</b>	<b>15.722.440</b>	<b>16.325.611</b>
<b>PATRIMONIO NETO Y PASIVOS</b>		
<b>Patrimonio neto</b>		
Capital ordinario	1.500.000	1.500.000
Prima de emisión	1.100.868	1.100.868
Ganancias/(pérdidas) acumuladas	3.914.014	3.745.312
Diferencias de conversión acumuladas	-123.782	-175.624
Otras reservas	9.190	-70.462
Participaciones no dominantes	-84.727	-88.120
	<b>6.315.563</b>	<b>6.011.974</b>
<b>Pasivos</b>		
<b>Pasivos no corrientes</b>		
Deuda financiera	6.946.772	7.191.948
Instrumentos financieros derivados	-	45.999
Subvenciones	376.406	391.933
Prestaciones a los empleados	15.852	20.479
Provisiones para otros pasivos y gastos	82.108	104.809
Pasivos por impuestos diferidos	51.912	53.909
Otros pasivos a largo plazo	14.890	14.821
	<b>7.487.940</b>	<b>7.823.898</b>
<b>Pasivos corrientes</b>		
Deuda financiera	1.178.608	1.721.196
Instrumentos financieros derivados	5.654	27.607
Proveedores y otras cuentas a pagar	661.462	669.997
Pasivos por impuesto corriente	9.941	1.470
Subvenciones	31.705	33.448
Provisiones para otros pasivos y gastos	31.567	36.021
	<b>1.918.937</b>	<b>2.489.739</b>
<b>Total pasivos</b>	<b>9.406.877</b>	<b>10.313.637</b>
<b>Total patrimonio neto y pasivos</b>	<b>15.722.440</b>	<b>16.325.611</b>

## Estados financieros intermedios consolidados

## CUENTA DE RESULTADOS

Miles de euros	30 de junio de 2022	30 de junio de 2021
<b>Actividades continuadas</b>		
Ingresos ordinarios	1.694.386	829.777
Otros ingresos de explotación	3.803	3.713
Trabajos realizados por la empresa para su activo	3.537	3.784
Aprovisionamientos	-80.545	-81.405
Gastos de personal	-248.536	-230.029
Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales	-6.855	-30.258
Otros gastos de explotación	-726.129	-442.538
Amortización del inmovilizado	-393.664	-396.094
Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras	17.404	17.806
Excesos de provisiones	1.500	7.801
Resultado por enajenaciones de inmovilizado	-7.364	-5.315
Deterioro del valor de los activos intangibles, inmov. material e inver. inmobiliarias	27.426	-89.082
Otras ganancias / (pérdidas) – netas	-47.364	-42.453
<b>Resultado de explotación</b>	<b>237.599</b>	<b>-454.293</b>
Ingresos financieros	5.511	1.442
Gastos financieros	-50.840	-50.195
Otros ingresos/(gastos) financieros - netos	223	4.916
<b>Ingresos / (gastos) financieros – netos</b>	<b>-45.106</b>	<b>-43.837</b>
Resultado y deterioro de entidades valoradas por el método de la participación	15.388	9.794
<b>Resultado antes de impuestos</b>	<b>207.881</b>	<b>-488.336</b>
Impuesto sobre las ganancias	-44.708	114.141
<b>Resultado del período consolidado</b>	<b>163.173</b>	<b>-374.195</b>
<b>Resultado del período atribuible a participaciones no dominantes</b>	<b>-604</b>	<b>-27.837</b>
<b>Resultado del período atribuible a los accionistas de la dominante</b>	<b>163.777</b>	<b>-346.358</b>
<b>Resultados por acción (Euros por acción)</b>		
Resultados básicos por acción para el resultado del período	1,09	-2,31
Resultados diluidos por acción para el resultado del período	1,09	-2,31

## Estados financieros intermedios consolidados

## ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO

Miles de euros	30 de junio de 2022	30 de junio de 2021
<b>Resultado antes de impuestos</b>	<b>207.881</b>	<b>-488.336</b>
<b>Ajustes por:</b>	<b>543.436</b>	<b>545.470</b>
Depreciación y amortización	393.664	396.094
Correcciones valorativas por deterioro	6.855	30.258
Variación de provisiones	-862	11.622
Deterioro de inmovilizado	-27.426	89.082
Imputación de subvenciones	-17.404	-17.806
(Beneficio)/pérdida por bajas de inmovilizado	7.364	5.315
Correcciones valorativas por deterioro de instrumentos financieros	123	-1.717
Ingresos financieros	-5.511	-1.442
Gastos financieros	36.401	34.157
Diferencias de cambio	-346	-3.199
Gastos financieros liquidación de derivados financieros	14.439	16.038
Descuentos comerciales	158.305	-
Otros Ingresos y gastos	-6.778	-3.138
Participación en beneficios (pérdidas) de sociedades puestas en equivalencia	-15.388	-9.794
<b>Variaciones en capital circulante:</b>	<b>82.324</b>	<b>-227.766</b>
Existencias	120	153
Deudores y otras cuentas a cobrar	-71.174	-287.688
Otros activos corrientes	5.265	-2.553
Acreedores y otras cuentas a pagar	148.705	76.049
Otros pasivos corrientes	-372	-13.035
Otros activos y pasivos no corrientes	-220	-692
<b>Otro efectivo generado por las operaciones</b>	<b>-47.994</b>	<b>-49.703</b>
Intereses pagados	-45.890	-48.814
Cobros de intereses	3.246	39
Impuestos cobrados / (pagados)	-4.749	-586
Otros cobros / (pagos)	-601	-342
<b>Efectivo neto generado por actividades de explotación</b>	<b>785.647</b>	<b>-220.335</b>

## Estados financieros intermedios consolidados

## ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO

Miles de euros	30 de junio de 2022	30 de junio de 2021
<b>Flujos de efectivo de actividades de inversión</b>		
Adquisiciones de inmovilizado material	-332.143	-320.676
Adquisiciones de activos intangibles	-51.568	-23.840
Adquisiciones de inversiones inmobiliarias	-10	-1
Pagos por adquisiciones de otros activos financieros	-1.485	-8.743
Cobros por desinversiones/préstamos a Empresas del grupo y asociadas	-	5.132
Cobros por desinversiones en inmovilizado material	1.425	-
Cobros otros activos financieros	44.245	3.043
Dividendos recibidos	15.500	1.349
<b>Efectivo neto utilizado en actividades de inversión</b>	<b>-324.036</b>	<b>-343.736</b>
<b>Flujos de efectivo de actividades de financiación</b>		
Obligaciones y valores similares	53.752	-
Emisión de deudas	170.000	100.000
Otros cobros	45.521	14.702
Devoluciones de deudas con entidades de crédito	-651.147	-
Devoluciones de financiación del Grupo	-347.654	-347.654
Pagos de pasivos por arrendamientos	-4.583	-2.774
Otros pagos	-53.201	-7.953
<b>Efectivo neto generado/(utilizado) en actividades de financiación</b>	<b>-787.312</b>	<b>-243.679</b>
<b>Efecto de las variaciones de los tipos de cambio</b>	<b>20</b>	<b>1.435</b>
(Disminución)/aumento neto de efectivo y equivalentes al efectivo	-325.681	-806.315
<b>Efectivo y equivalentes al efectivo al inicio del ejercicio</b>	<b>1.466.797</b>	<b>1.224.878</b>
<b>Efectivo y equivalentes al efectivo al final del ejercicio</b>	<b>1.141.116</b>	<b>418.563</b>

# 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 2022

El Consejo de Administración de la sociedad Aena, S.M.E., S.A. en fecha 26 de julio de 2022, 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 2022, los cuales vienen constituidos por los documentos anexos que preceden a este escrito y, constan extendidos los primeros en 34 folios de papel común, y el segundo en 20 folios de papel común.

Cargo	Nombre	Firma
Presidente:	D. Maurici Lucena Betriu	
Consejera	D <sup>a</sup> . Pilar Arranz Notario	
Consejera	D <sup>a</sup> . Eva Ballesté Morillas	
Consejera	D <sup>a</sup> . Irene Cano Piquero	
Consejero	D. Juan Ignacio Díaz Bidart <sup>1</sup>	
Consejero	D. Josep Antoni Duran i Lleida	
Consejero	D. Manuel Delacampagne Crespo	
Consejera	D <sup>a</sup> . M <sup>a</sup> del Coriseo González-Izquierdo Revilla	
Consejera	D <sup>a</sup> . Leticia Iglesias Herraiz	
Consejero	D. Amancio López Seijas <sup>2</sup>	
Consejero	D. Francisco Javier Marín San Andrés	
Consejera	D <sup>a</sup> . Angélica Martínez Ortega <sup>3</sup>	
Consejero	D. Raúl Míguez Bailo <sup>4</sup>	
Consejero	D. Juan Río Cortés <sup>5</sup>	
Consejero	D. Jaime Terceiro Lomba	
Secretaria no consejera:	D <sup>a</sup> . Elena Roldán Centeno	

<sup>1</sup> Debido a que asiste a la reunión por videoconferencia, delega su firma en D<sup>a</sup>. Eva Ballesté Morillas

<sup>2</sup> Debido a que asiste a la reunión por videoconferencia, delega su firma en D. Jaime Terceiro Lomba

<sup>3</sup> Debido a la imposibilidad de asistir a la reunión, delega su voto y firma en D<sup>a</sup>. Eva Ballesté Morillas

<sup>4</sup> Debido a que asiste a la reunión por videoconferencia, delega su firma en D<sup>a</sup>. Eva Ballesté Morillas

<sup>5</sup> 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 2022 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 2022, 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.

<b>Cargo</b>	<b>Nombre</b>	<b>Firma</b>
Presidente	D. Maurici Lucena Betriu	
Consejera	D.ª Pilar Arranz Notario	
Consejera	D. Eva Ballesté Morillas	
Consejera	Dña. Irene Cano Piquero	
Consejero	D. Manuel Delacampagne Crespo	
Consejero	D. Juan Ignacio Díaz Bidart <sup>1</sup>	
Consejero	D. Josep Antoni Durán i Lleida	
Consejera	D.ª. Mª del Coriseo González-Izquierdo Revilla	
Consejera	D.ª. Leticia Iglesias Herraiz	
Consejero	D. Amancio López Seijas <sup>2</sup>	

<sup>1</sup> Debido a que asiste a la reunión por videoconferencia, delega su firma en D.ª. Eva Ballesté Morillas

<sup>2</sup> Debido a que asiste a la reunión por videoconferencia, delega su firma en D. Jaime Terceiro Lomba

Consejero	D. Francisco Javier Marín San Andrés	
Consejera	D <sup>a</sup> . Angélica Martínez Ortega <sup>3</sup>	
Consejero	D. Raúl Míguez Bailo <sup>4</sup>	
Consejero	D. Juan Río Cortés <sup>5</sup>	
Consejero	D. Jaime Terceiro Lomba	

---

<sup>3</sup> Debido a la imposibilidad de asistir a la reunión, delega su voto y firma en D<sup>a</sup> Eva Ballesté Morillas

<sup>4</sup> Debido a que asiste a la reunión por videoconferencia, delega su firma en D<sup>a</sup>. Eva Ballesté Morillas

<sup>5</sup> Debido a la imposibilidad de asistir a la reunión, delega su voto y firma en D. Jaime Terceiro Lomba