

AENA S.M.E., S.A.**RESPUESTA AL REQUERIMIENTO DE LA CNMV DE FECHA 15 DE JUNIO DE 2021
SOBRE LAS CUENTAS ANUALES DEL EJERCICIO 2020**

1. *En octubre de 2020, la Autoridad Europea del Mercado de Valores (ESMA, por sus siglas en inglés) publicó las prioridades comunes de supervisión para los estados financieros del ejercicio 2020, prestando especial atención al impacto de la pandemia del COVID-19 en diversas áreas de la información financiera y no financiera.*

En la nota 3.1 a) Aena facilita información sobre los Riesgos derivados de la pandemia de COVID-19, destacando el riesgo de liquidez ante la reducción drástica de los flujos de caja del grupo en 2020. En relación con el aumento de la deuda para fortalecer su liquidez, se indica que, con fecha 1 de diciembre de 2020, la Sociedad dominante obtuvo dispensas temporales de cumplimiento (waivers) hasta, al menos, junio de 2022, de las ratios financieras de apalancamiento y gasto financiero de toda la deuda existente a 31 de diciembre de 2020.

En el caso del subgrupo Luton, se indica que, como consecuencia de la situación excepcional provocada por el COVID19 y su impacto en el EBITDA, a partir de junio de 2020, la Compañía excedió las ratios financieras (covenants) a cuyo cumplimiento está obligada por los contratos de financiación, si bien, obtuvo waivers de las entidades financieras a 31 de diciembre de 2020. Esta deuda ascendía a 435 millones € a 31.12.2020, y estaba clasificada a corto plazo desde junio (nota 20b). Se añade que es probable que en los próximos doce meses la Compañía vuelva a incumplir las ratios financieras indicadas, por lo que a fecha de formulación de las cuentas anuales se continuaba negociando con las entidades financieras la ampliación de estas dispensas a 30 de junio de 2021 y a 31 de diciembre de 2021, indicando que en caso de que finalmente no se obtuviera dicha ampliación, 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. A este respecto, concluye indicando que el incumplimiento de las obligaciones anteriormente mencionadas no conllevaría responsabilidad adicional por parte de los accionistas, y que la Dirección de Luton espera que, como resultado de la negociación en marcha con las entidades financieras, se vaya ampliando la dispensa de forma sucesiva para el semestre inmediatamente siguiente.

- 1.1. *Confirman si la deuda de la Sociedad dominante únicamente tiene como covenants las dos ratios mencionadas, apalancamiento y gasto financiero, o existen otras ratios cuyo cumplimiento debe revisarse con anterioridad a junio de 2022.*

La Sociedad dominante únicamente tiene como covenants las dos ratios mencionadas, a excepción de dos préstamos con el Banco Europeo de Inversiones (BEI), por un importe conjunto de 475,63 Mn€ 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 última ratio disponible fue de 37,9%, correspondiente al cierre de los EEFF trimestrales de marzo de 2021.

Únicamente, para la concesión por el Banco Europeo de Inversiones de la dispensa temporal del cumplimiento de los ratios hasta junio de 2022, se solicitó 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 requiere que la ratio sea igual o mayor a 1x. La última ratio disponible fue del 3,8x, correspondiente al cierre contable de mayo de 2021.

- 1.2. *Respecto a Luton, faciliten información actualizada sobre las negociaciones mantenidas con las entidades financieras para obtener ampliaciones de los waivers a 30 de junio de 2021 y a 31 de diciembre de 2021.*

A fecha de respuesta se tiene firmado con las entidades financiadoras del Grupo Luton las dispensas de ratios (waivers) de los periodos del 30 de junio de 2021, 31 de diciembre 2021 y una ratio modificada a 30 de junio de 2022 en la que se toma el EBITDA de los últimos 6 meses.

Bajo dicho acuerdo, el grupo de financiadores norteamericanos, cuyo saldo de deuda asciende a 110 millones de libras, verá incrementado su cupón anual en 125 pbs . Así mismo, hasta que la sociedad recupere los ratios previstas en los contratos, recibirán una comisión de dispensa (waiver fee) de 10pbs y el compromiso de los accionistas de aportar 20 millones de libras de liquidez y otros 20 millones de libras adicionales en forma de línea de crédito sin disponer. Esta financiación de los accionistas ya se encontraba disponible a 31/12/2020, como se indicaba en la nota 3.1.a) de las Cuentas Anuales Consolidadas.

- 1.3. *Indiquen el impacto contable que supondría la ejecución de las garantías asociadas a los contratos de financiación de Luton relativas a la prenda sobre las acciones de la concesionaria del aeropuerto, así como el inmovilizado.*

En relación con los covenants de Luton, el auditor incluye dentro del apartado descriptivo de la cuestión clave de auditoría correspondiente al valor recuperable de los activos no financieros no corrientes que “Es probable que dicho subgrupo incurra en los próximos doce meses en un incumplimiento de los ratios establecidos en algunos de los contratos de financiación vigentes, motivo por el cual se encuentra en proceso de negociación con dichas entidades para la obtención de una dispensa que, a la fecha de formulación de las cuentas anuales, aún no ha sido concedida por las entidades financieras. Este hecho conlleva la existencia de una incertidumbre material para el subgrupo London Luton Airport Holdings III Limited y sociedades dependientes que puede generar dudas significativas sobre su capacidad de continuar como empresa en funcionamiento”. En el caso del informe de auditoría de las cuentas anuales individuales, se incluye dentro del apartado descriptivo de la cuestión clave de auditoría correspondiente al valor recuperable de las inversiones en empresas del grupo y asociadas a largo plazo.

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 era negativo al cierre de los ejercicios 2020 y 2019. Adicionalmente, la Sociedad del Grupo Aena tenedora de las acciones de las entidades del subgrupo Luton es Aena Desarrollo Internacional, S.M.E., S.A. Tal y como se describe en la nota 7.1 de sus Cuentas Anuales del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2020, el valor de coste de la inversión en el patrimonio del subgrupo Luton asciende a 63.016 miles de euros y en el cierre de dicho ejercicio se registró un deterioro por importe de 61.277 miles de euros, por lo que su valor neto contable asciende sólo a 1.739 miles de euros.

En el hipotético caso de que, con fecha 31 de diciembre de 2020, 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 consolidados del Grupo Aena, elaboradas bajo Normas Internacionales de Información Financiera en el cierre de 2020, hubiera sido el siguiente:

- Minoración del activo consolidado por importe de 532.868 miles de euros.
- Minoración del pasivo consolidado por importe de 641.299 miles de euros.
- Aumento del patrimonio neto por importe de 108.431 miles de euros.
- Aumento del resultado neto del ejercicio 2020 por importe de 53.645 miles de euros (ya incluido este efecto en el dato de patrimonio neto anterior).

En cuanto al riesgo máximo que representaría el subgrupo Luton sobre las cuentas anuales individuales de AENA, el riesgo estaría limitado al posible efecto en su participación en ADI del riesgo por la participación de ésta en London Luton Airport Holdings III Limited, que, como se ha indicado anteriormente, está ya prácticamente provisionada. Adicionalmente, ADI tiene una cuenta a cobrar a 31 de diciembre de 2020 con London Luton Airport Holdings II Limited (LLAH2L), sociedad dependiente de London Luton Airport Holdings III Limited, por importe de 58.093 miles de euros. A efectos de la evaluación del posible impacto en el valor recuperable de la inversión de AENA en ADI han de tenerse también en cuenta las explicaciones facilitadas en la Nota 11 de las Cuentas anuales individuales de AENA de 2020 sobre la importante plusvalía latente de la participación de ADI en la sociedad mejicana GAP, a través de la sociedad AMP. Por todo lo cual, la Sociedad estima que no se produciría un impacto desfavorable.

Ampliación de respuesta de fecha 20 de julio de 2021 sobre el patrimonio neto del subgrupo Luton.

La evolución del patrimonio neto del subgrupo Luton, desde su adquisición en 2014, ha sido la siguiente:

	(miles GBP)						
Patrimonio neto LLAHIII	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Resultado del ejercicio	-4.711	-4.080	396	-17.955	-236	6.547	-61.666
Resultado ejercicios anteriores		-4.711	-8.791	-8.395	-26.350	-26.586	-20.039
Dividendos pagados (acumulado)	-10.500	-26.000	-31.200	-63.100	-96.300	- 117.100	-117.100
Incremento de reservas en asignación del precio de compra	46.764	46.764	46.764	46.764	46.764	46.764	46.764
Capital y prima de emisión	95.949	95.949	95.949	95.949	95.949	95.949	95.949
Reservas a fecha adquisición de Control	-22.025	-22.025	-22.025	-22.025	-22.025	-22.025	-22.025
Reservas de Cobertura y actuariales	-6.353	-1.090	-24.714	-21.410	-20.293	-27.378	-23.307
Otros					2.289	2.289	2.289
	99.124	84.807	56.379	9.828	-20.202	-41.540	-99.135

Como se observa, las principales causas de esta evolución, han sido las siguientes:

- Los resultados negativos acumulados durante el periodo. Estos a su vez, han tenido su origen, principalmente en:
 - ✓ La necesidad de amortización del activo intangible surgido en la adquisición del Grupo, el cual se valoró en 451 millones de libras en el proceso de asignación del precio de compra (PPA), lo que da lugar a unos 26 millones de libras anuales contra la cuenta de resultados que no suponen una salida de caja.
 - ✓ Los gastos financieros derivados del endeudamiento en que se incurrió en la adquisición, que vienen a suponer unos 20 millones de libras anuales.
 - ✓ Las importantes pérdidas acaecidas en 2020 por causa de la crisis COVID (-61.666 miles de GBP)

- El importe de los dividendos repartidos a sus accionistas durante el periodo (117 millones de libras hasta 2020)
- También han influido negativamente las reservas actuariales negativas, debido principalmente a la evolución del fondo de pensiones de London Luton Airport Operations Limited (LLAOL).

Los 99.135 miles de libras de patrimonio neto negativo de los Estados Financieros consolidados del subgrupo de Luton a 31 de diciembre de 2020, convertidos a euros de acuerdo al método del tipo de cambio de cierre, equivalen a los 108.431 miles de euros de impacto en el estado de situación financiera consolidado del Grupo Aena a dicha fecha.

Por otra parte, en el test de deterioro realizado conforme a la NIC 36, el Grupo estima el importe recuperable de la inversión como el valor presente de los flujos de efectivo futuros estimados que se esperan durante todo el período concesional. Tales flujos de efectivo futuros no incluyen entradas o salidas de efectivo por actividades de financiación.

En todos los escenarios contemplados, el valor en libros de la UGE constituida por el subgrupo Luton es inferior al valor en uso y no se requiere deterioro.

1.4. *De conformidad con el artículo 32.c) de la Ley 22/2015, de auditoría de cuentas (LAC), remitan a la CNMV un escrito en el que su auditor explique por qué no ha incluido un párrafo de énfasis por la incertidumbre sobre el subgrupo Luton, dado que el mismo indica que se trata una incertidumbre material tanto a nivel de cuentas anuales consolidadas como individuales.*

Se adjunta respuesta de KPMG

Entre los desgloses de información relativos a la liquidez del grupo, destaca que, a 31 de diciembre de 2020, la disponibilidad de caja y las facilidades crediticias de la Sociedad se cuantificaban en 2.065 millones €, correspondientes a 1.141 millones € de caja, 124 millones € de financiación no dispuesta y 800 millones € disponibles de una línea de crédito sindicada.

El calendario de pagos de los pasivos financieros facilitado en la nota 3.2c) muestra unas salidas de caja previstas para 2021 de 1.212 millones €, incluyendo 407 millones € correspondientes a cuentas comerciales a pagar, y de 1.199 millones € para 2022. Asimismo, en la nota 26a) se indica que los compromisos por inversiones en activos fijos pendientes de ejecutar a 31 de diciembre de 2020 ascienden a 1.356 millones €, entre los que se encuentran inversiones adjudicadas pendientes de formalizar contractualmente y las inversiones firmes pendientes de ejecutar.

1.5. Indiquen cual es el calendario previsto de pagos de los compromisos en firme pendientes de ejecutar a 31 de diciembre de 2020.

La cifra revisada a fecha de este escrito de los 1.356 millones de euros señalados asciende a 1.300 millones de euros, de los cuales 1.287,9 millones de euros corresponden a la matriz Aena SME, S.A., 12 millones de euros a la Sociedad Mercantil Estatal Aeroportos do Nordeste do Brasil, S.A. (en adelante, ANB), y 0,1 millones de euros a la Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia (en adelante, AIRM). El calendario previsto de pagos para los 1.288 millones de euros de Aena y AIRM corresponde aproximadamente al calendario de la planificación de la certificación de los trabajos comprometidos que se detalla a continuación:

COMPROMISOS DE INVERSIÓN A 31 de diciembre de 2020

	PLANIFICACION DE CERTIFICACION									
EXPEDIENTES DE INVERSIÓN PENDIENTES DE FORMALIZAR CONTRATO : Expedientes adjudicados igual o antes del 31 de diciembre de 2020 y pendientes de formalizar contratos a 31 de diciembre de 2020	2.021	2.022	2.023	2.024	2.025	2.026	2.027	2.028	2.029	TOTAL 2021-2030
- Previsión planificada en SIGA	28.256.205	9.276.044	7.034.260	3.512.701	0	0	0	0	0	48.079.210
- Distribución de los importes no planificado en SIGA										
EXPEDIENTES EN EJECUCIÓN: Saldo pendiente de certificar a 31 de diciembre de 2020 de expedientes en ejecución	27.789.714	6.373.852	2.389.773	3.512.701	0	0	0	0	0	40.066.040
	466.491	2.902.192	4.644.487	0	0	0	0	0	0	8.013.170
- Previsión planificada en SIGA	687.527.823	308.141.501	161.048.004	32.111.499	20.856.820	1.491.067	17.521.139	5.494.393	4.665.311	1.238.857.556
- Distribución de los importes no planificado en SIGA										
COMPRAS DE INVERSIÓN EN EJECUCIÓN: Saldo pendiente de certificar a 31 de diciembre de 2020 de compras en ejecución	586.265.686	255.823.155	87.130.875	31.998.433	20.716.502	1.439.166	17.521.139	5.494.393	4.665.311	1.011.054.659
	101.262.136	52.318.346	73.917.129	113.065	140.319	51.901	0	0	0	227.802.896
- Previsión planificada en SIGA	1.034.822	0	0	0	0	0	0	0	0	1.034.822
- Distribución de los importes no planificado en SIGA										
	824.816	0	0	0	0	0	0	0	0	824.816
	210.006	0	0	0	0	0	0	0	0	210.006

TOTAL COMPROMISOS A 31 de diciembre de 2020	716.818.849	317.417.546	168.082.264	35.624.200	20.856.820	1.491.067	17.521.139	5.494.393	4.665.311	1.287.971.587
---	-------------	-------------	-------------	------------	------------	-----------	------------	-----------	-----------	---------------

	PLANIFICACIÓN DE CERTIFICACIÓN Importe Neto REGULADO									
	2.021	2.022	2.023	2.024	2.025	2.026	2.027	2.028	2.029	TOTAL 2021-2030
EXPEDIENTES DE INVERSIÓN PENDIENTES DE FORMALIZAR CONTRATO : Expedientes adjudicados igual o antes del 31 de diciembre de 2020 y pendientes de formalizar contratos a 31 de diciembre de 2020										
- Previsión planificada en SIGA	24.467.661	8.299.233	5.968.671	3.512.701	0	0	0	0	0	42.248.266
- Distribución de los importes no planificado en SIGA										
EXPEDIENTES EN EJECUCIÓN: Saldo pendiente de certificar a 31 de diciembre de 2020 de expedientes en ejecución	24.072.736	5.819.321	2.347.254	3.512.701	0	0	0	0	0	35.752.012
	394.926	2.479.912	3.621.417	0	0	0	0	0	0	6.496.255
- Previsión planificada en SIGA	592.505.527	272.303.351	153.451.503	31.230.285	20.170.319	1.229.458	16.637.044	4.152.226	3.525.722	1.095.205.435
- Distribución de los importes no planificado en SIGA										
COMPRAS DE INVERSIÓN EN EJECUCIÓN: Saldo pendiente de certificar a 31 de diciembre de 2020 de compras en ejecución	497.977.615	220.258.441	79.783.354	31.129.559	20.046.075	1.179.567	16.637.044	4.152.226	3.525.722	874.689.604
	94.527.912	52.044.910	73.668.148	100.726	124.243	49.891	0	0	0	220.515.831
- Previsión planificada en SIGA	689.252	0	0	0	0	0	0	0	0	689.252
- Distribución de los importes no planificado en SIGA										
	536.323	0	0	0	0	0	0	0	0	536.323
	152.929	0	0	0	0	0	0	0	0	152.929

TOTAL COMPROMISOS A 31 de diciembre de 2020	617.662.440	280.602.584	159.420.174	34.742.986	20.170.319	1.229.458	16.637.044	4.152.226	3.525.722	1.138.142.953
---	-------------	-------------	-------------	------------	------------	-----------	------------	-----------	-----------	---------------

	PLANIFICACIÓN DE CERTIFICACIÓN Importe Neto NO REGULADO									
	2.021	2.022	2.023	2.024	2.025	2.026	2.027	2.028	2.029	TOTAL 2021-2030
EXPEDIENTES DE INVERSIÓN PENDIENTES DE FORMALIZAR CONTRATO : Expedientes adjudicados igual o antes del 31 de diciembre de 2020 y pendientes de formalizar contratos a 31 de diciembre de 2020										
- Previsión planificada en SIGA	3.788.544	976.812	1.065.588	0	0	0	0	0	0	5.830.944
- Distribución de los importes no planificado en SIGA										
EXPEDIENTES EN EJECUCIÓN: Saldo pendiente de certificar a 31 de diciembre de 2020 de expedientes en ejecución	3.716.978	554.531	42.518	0	0	0	0	0	0	4.314.028
	71.566	422.280	1.023.070	0	0	0	0	0	0	1.516.916
- Previsión planificada en SIGA	95.022.296	35.838.150	7.596.501	881.214	686.501	261.609	884.094	1.342.167	1.139.589	143.652.121
- Distribución de los importes no planificado en SIGA										
COMPRAS DE INVERSIÓN EN EJECUCIÓN: Saldo pendiente de certificar a 31 de diciembre de 2020 de compras en ejecución	88.288.071	35.564.714	7.347.521	868.875	670.426	259.599	884.094	1.342.167	1.139.589	136.365.056
	6.734.224	273.436	248.981	12.339	16.075	2.010	0	0	0	7.287.065
- Previsión planificada en SIGA	345.570	0	0	0	0	0	0	0	0	345.570
- Distribución de los importes no planificado en SIGA										
	288.493	0	0	0	0	0	0	0	0	288.493
	57.077	0	0	0	0	0	0	0	0	57.077
TOTAL COMPROMISOS A 31 de diciembre de 2020	99.156.409	36.814.961	8.662.090	881.214	686.501	261.609	884.094	1.342.167	1.139.589	149.828.634

(importe en euros)

De los 12 millones de euros de compromisos de inversión de ANB, 7 millones corresponden a 2021, 4 millones de euros a 2022 y 1 millón de euros a 2023.

1.6. Indiquen si estos importes incluyen los compromisos de inversión requeridos para el ejercicio 2021 por el DORA 2017-2021, así como otros compromisos de inversión significativos establecidos en los diversos acuerdos concesionales que tiene el grupo.

Los importes anteriores incluyen los compromisos de inversión requeridos para el ejercicio 2021 por el DORA 2017-2021, por un importe de 520,6 millones de euros. Hay más inversión regulada del DORA 2017-2021 a ejecutar en 2021 que se ha contratado o se contratará a lo largo de este año y que, por tanto, no está considerada en los compromisos pendientes de pago al 31/12/2020.

Se incluyen también 12 millones de euros correspondientes a compromisos de inversión incluidos en los acuerdos concesionales de ANB y 0,1 millones de euros de compromisos de inversión relativos a la Sociedad Concesionaria del AIRM.

1.7. Faciliten un detalle por ejercicio de los compromisos de inversión que se han considerado en la propuesta del DORA 2022-2026 aprobada por el Consejo de Administración de Aena el pasado 9 de marzo de 2021, a la espera de su revisión y aprobación por parte de otros organismos públicos.

Se adjunta tabla con las inversiones reguladas incluidas en la Propuesta DORA 2022-2026 de Aena, clasificadas por su funcionalidad:

Propuesta Aena DORA 2022-2026 inversión regulada							
CLASIFICACIÓN FUNCIONAL DE INVERSIONES	2022	2023	2024	2025	2026	TOTAL	Cuota
CAPACIDAD	17.602.248	15.345.900	61.667.038	121.141.283	174.767.619	390.524.089	17,36%
MANTENIMIENTO DEL SERVICIO	134.385.263	156.373.357	119.703.980	92.863.474	73.700.042	577.026.117	25,65%
MEDIOAMBIENTE	12.207.731	27.867.603	57.873.854	89.660.455	86.833.810	274.443.453	12,20%
NAVEGACION AEREA	6.314.124	7.131.716	8.225.735	3.429.939	2.911.348	28.012.862	1,25%
SEGURIDAD FISICA	160.264.252	106.670.703	49.934.477	33.079.582	28.802.625	378.751.640	16,83%
SEGURIDAD OPERACIONAL	72.747.297	84.092.413	77.410.783	29.827.806	22.721.503	286.799.802	12,75%
TIC	39.556.901	41.835.223	35.309.820	28.929.408	26.362.141	171.993.493	7,64%
TOTAL	448.511.092	459.793.442	447.865.922	437.509.423	456.320.121	2.250.000.000	100,00%

Vinculada a dicha inversión regulada, existe también una inversión que no tiene tal carácter:

Propuesta Aena DORA 2022-2026 inversión regulada+ vinculada a regulada							
CLASIFICACION FUNCIONAL DE INVERSIONES	2022	2023	2024	2025	2026	TOTAL	Cuota
CALIDAD	6.908.016	24.912.567	49.716.266	51.167.943	52.803.482	185.508.274	6,97%
CAPACIDAD	23.117.606	18.660.097	74.306.307	141.950.996	209.303.163	467.338.168	17,56%
MANTENIMIENTO DEL SERVICIO	161.454.556	185.860.079	142.355.954	115.842.515	103.045.185	708.558.289	26,62%
MEDIOAMBIENTE	14.941.547	38.296.883	82.951.631	130.477.190	126.427.045	393.094.296	14,77%
NAVEGACION AEREA	6.314.124	7.134.562	8.257.042	3.546.787	3.069.613	28.322.130	1,06%
SEGURIDAD FISICA	161.341.276	107.588.171	50.126.633	33.105.093	29.220.614	381.381.787	14,33%
SEGURIDAD OPERACIONAL	74.418.435	86.521.901	79.624.835	29.978.794	22.820.488	293.364.454	11,02%
TIC	46.528.533	49.825.592	42.311.678	34.573.642	31.277.677	204.517.123	7,68%
TOTAL	495.024.093	518.799.854	529.650.346	540.642.960	577.967.267	2.662.084.520	100,00%

(importe en euros)

1.8. *Expliquen los recursos con los que cuentan para hacer frente a las obligaciones de inversión y de vencimiento de deuda señaladas en los párrafos anteriores, así como, en su caso, las acciones previstas para conseguir la financiación pendiente.*

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

A corto plazo, la Sociedad cuenta con una disponibilidad de caja y facilidades crediticias que, a fecha de este informe, ascienden a un importe total de 1.966 millones de euros, cuya composición es la siguiente:

- ✓ Un saldo de caja de 347 millones de euros.
- ✓ Financiación disponible (no dispuesta) de 819 millones de euros.
- ✓ Línea de crédito por un importe de 800 millones de euros con vencimiento en 2025, actualmente disponible en su totalidad.

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

2. Dentro de la nota 3.1a) Riesgos derivados de la pandemia de COVID-19 señalan que, como consecuencia de la crisis sanitaria y las medidas adoptadas por los poderes públicos, Aena inició negociaciones con los arrendatarios de la actividad comercial para acordar modificaciones en las condiciones contractuales, incluyendo las rentas fijas y la renta mínima anual garantizada (RMGA, en adelante). Tras diversas propuestas comerciales de acuerdo con la evolución de la actividad y siempre bajo el marco legal existente en cada momento, este proceso de negociación culminó el 18 de enero de 2021, con una propuesta de Aena a los operadores comerciales de actividades de tiendas libres de impuestos, tiendas especializadas, restauración, explotaciones comerciales, máquinas vending, servicios financieros y publicidad en relación con las RMGA, siendo lo más significativo lo siguiente:

- *No aplicación de RMGA para el periodo entre el 15 de marzo y el 20 de junio de 2020.*
- *Reducción del 50% del RMGA para el periodo entre el 21 de junio y el 31 de diciembre de 2020.*
- *Reducción del 50% del RMGA para el periodo entre el 1 de enero y el 8 de septiembre de 2021.*
- *Reducción del 100% del RMGA en el caso de haber tenido que cerrar algunas zonas de los aeropuertos para cumplir con las medidas impuestas por las autoridades sanitarias.*

Aena indica que a la espera de cerrar los acuerdos con estos operadores comerciales y en aplicación de la NIIF 16, se han registrado contablemente los ingresos de las RMGA correspondientes a 2020 por importe de 620,3 millones €, incluidas las correspondientes al periodo del estado de alarma por 198,6 millones €, (desde el 14.3.2020 hasta el 21.6.2020) dado que existe un derecho contractual a percibir esas rentas por parte de Aena. En el caso de que

dichos contratos sufran cambios en el futuro como consecuencia de las negociaciones mencionadas, su efecto será registrado de acuerdo con lo establecido por la NIIF 16 para modificaciones contractuales, esto es, como un cambio de estimación de forma prospectiva desde el momento de la fecha efectiva de modificación del contrato, reduciendo a través de un sistema de reparto lineal los ingresos por arrendamiento de los periodos restantes del contrato.

Por otro lado, en las actividades no sujetas a RMGA, los ingresos de 2020 ya reflejan las medidas adoptadas por Aena ante la situación generada por el COVID-19:

- En el caso de los operadores de las actividades de alquiler de vehículos: (i) exención parcial de rentas fijas durante el periodo del estado de alarma, por 18,6 millones €, que aplicando la linealización bajo NIIF 16 ha supuesto una imputación en 2020 de 4,2 millones € de menos ingresos; y (ii) sustitución de la renta fija mensual por una renta variable para el periodo entre 21 de junio de 2020 y 31 de diciembre de 2021, según novaciones de la mayor parte de los contratos firmados el 29 y 30 de diciembre, que ha supuesto una reducción de la renta en 2020 de 28,6 millones €, que se repartirá linealmente reduciendo los ingresos por arrendamiento del periodo restante del contrato hasta el 22 de octubre de 2022.*
- Para los servicios inmobiliarios: exenciones parciales de rentas fijas mensuales durante el periodo de alarma para servicios inmobiliarios, por 6,8 millones €, que aplicando la linealización bajo NIIF 16 ha supuesto una imputación en 2020 de 1,4 millones € de menos ingresos.*

2.1 Expliquen si en los contratos de arrendamiento operativo en los que Aena actúa como arrendador, ya fuera para actividades sujetas a RMGA o no sujetas a RMGA, existentes al inicio de la pandemia se contemplaba algún tipo de cláusula “rebus sic stantibus” o de fuerza mayor para introducir medidas modificativas, correctoras o compensatorias en los contratos de arrendamiento considerando las circunstancias muy extraordinarias, sobrevenidas, externas e imprevisibles que ha supuesto la pandemia, afectando a la base económica del contrato de arrendamiento y afectando a las contraprestaciones de las partes.

En este sentido, en el Informe de Gestión indican que “algunos arrendatarios han planteado reclamaciones con base a la cláusula de creación jurisprudencial “rebus sic stantibus” solicitando, entre otras, que los juzgados estimen la necesidad de adoptar medidas cautelares en el sentido de que Aena se abstenga de facturar las rentas pactadas en los contratos y, al mismo tiempo, se suspenda el derecho a la ejecución de las garantías disponibles ante un posible impago de los mismos”.

Con carácter general los contratos de arrendamiento operativo a los que se refiere este apartado no contemplan ninguna cláusula “rebus sic stantibus” o de fuerza mayor que estuviera pensada para paliar los efectos de una situación como la crisis sanitaria derivada de la COVID 19.

Los referidos contratos prevén un sistema combinado para la determinación de la renta arrendaticia, conforme al cual la renta sería la mayor de las siguientes:

- i. Una parte variable, que sería el resultado de multiplicar los concretos porcentajes ofertados por el arrendatario por el volumen de ventas neto obtenido por la explotación de los locales.
- ii. El importe de la RMGA comprometida por el arrendatario para cada anualidad de los contratos.

Los arrendatarios han pretendido con sus demandas transformar judicialmente en una renta puramente variable, la renta pactada en los contratos y libremente asumida por los arrendatarios del sistema combinado mencionado anteriormente. Esto supone trasladar el riesgo del negocio de quien lo soporta en el contrato (arrendatario) a quien conforme a los contratos no asume el riesgo (Aena).

La existencia del sistema combinado acordado en contrato permite no aplicar la cláusula “rebus” a los contratos de arrendamiento, toda vez que el riesgo que pretende mitigarse mediante su aplicación fue asignado a una de las partes del contrato. Este es el criterio jurisprudencial mayoritario en la actualidad.

Las demandas interpuestas por los arrendatarios no argumentan la aplicación de la “rebus” con base en cláusulas contractuales.

Como única referencia a la modificación de rentas los contratos prevén esta posibilidad en caso de:

“...obras de remodelación, ampliación, construcción de una nueva terminal en los Aeropuertos, reforma de algún punto de venta, por motivos de seguridad, operativos o por alguna otra causa justificada se vieses afectados los Locales o la superficie de los mismos. El Arrendador, siempre y cuando las disponibilidades de los Aeropuertos lo permitan, deberá poner a disposición del Arrendatario de forma provisional o definitiva una superficie de características análogas a las de los Locales objeto del Contrato, procurando mantener el equilibrio económico del mismo. El Arrendatario estará obligado a continuar prestando el servicio en la superficie que se ponga a su disposición, asumiendo el Arrendatario los gastos que el traslado origine.

Para el caso de que no fuese posible el mantenimiento del equilibrio económico de las distintas prestaciones de las partes en virtud del arrendamiento, podrá acordarse la modificación de la renta una vez estudiados y verificados los efectos económicos que produce la nueva situación con respecto a las condiciones iniciales del contrato”.

Ampliación de respuesta de fecha 20 de julio de 2021 sobre contratos con arrendatarios de Aena y cláusula “rebus sic stantibus”.

La cláusula “rebus sic stantibus”, es una construcción jurisprudencial que solo puede aplicarse unilateralmente por mandato de una resolución judicial dado que no está contemplada en el clausulado de los contratos de arrendamiento operativo de Aena. Prueba de ello es que, en ningún supuesto la controversia judicial ha sido planteada por los arrendatarios como la aplicación del contrato. Por ello, en ninguno de los procedimientos judiciales entablados, ni ha sido alegada de contrario la aplicación de una cláusula contenida en el contrato de “rebus sic stantibus” ni tampoco ninguna resolución judicial, cautelar o de fondo ha advertido esta posibilidad como argumento de la decisión adoptada.

Con respecto a los importes de las cuentas a cobrar de los arrendatarios sujetos a RMGA, en la nota 10c) relativa a Concentración del riesgo de crédito indican que: “Respecto al análisis de deterioro por riesgo de crédito de los saldos devengados y pendientes de cobro en concepto de las Rentas Mínimas Garantizadas de los contratos de los arrendamientos, el Grupo considera que se trata de saldos a cobrar vigentes y exigibles por el 100% del importe y por lo tanto sujetos a riesgo de crédito de contraparte. Para aproximadamente el 98% de la exposición se ha analizado de manera individual:

- Si existe un CDS cotizado o Rating para la contraparte. Si es el caso la PD se ha obtenido en base al CDS o según el Rating.*
- Si no existe un CDS o Rating se ha analizado el sector y país al que pertenece la contraparte y se ha asignado una PD de sector/país para rating BB. En estos casos se ha analizado mediante otras fuentes de información (Reuters, Bloomberg y/o internet) si existen indicios de que la contraparte se encuentre en problemas financieros significativos. En el caso de haber identificado dichos indicios el Rating se ajusta a B o CCC según corresponda”.*

Cabe destacar que en la nota 10b) la entidad facilita información sobre la Calidad crediticia de los activos financieros, destacando el desglose de los ratings de las cuentas a cobrar de clientes “que todavía no han vencido”, ascendiendo a un total de 105 millones € correspondiente al 12,5% sobre el total del saldo de clientes por 837 millones € existente a 31 de diciembre de 2020. Sin embargo, en la nota 13 Clientes y otros activos corrientes y no corrientes indican que “dentro del saldo de clientes (neto) por importe de 749 millones € a 31 de diciembre de 2020 existen cuentas a cobrar pendientes de vencimiento y no provisionadas por importe de 690,7 millones €”, que parecen corresponder con los ingresos por RMGA por importe de 620,3 millones € antes mencionados, para los que se ha realizado mayoritariamente un análisis individualizado del riesgo de crédito.

Finalmente, destaca que en la nota 13 se desglosa la variación de la provisión por deterioro de valor de cuentas a cobrar en 2020, que ha aumentado en 22 millones € correspondientes, básicamente, a cuentas a cobrar de líneas aéreas y empresas que se encontraban en concurso de acreedores, con una antigüedad de más de 6 meses.

De conformidad con la NIIF 9-5.5.1, una entidad reconocerá una corrección de valor por pérdidas crediticias esperadas de los activos financieros, incluyendo las cuentas a cobrar por arrendamientos.

En relación con el análisis del riesgo de crédito de las cuentas a cobrar correspondientes a arrendamientos operativos con RMGA, faciliten la siguiente información adicional:

2.2 Indiquen si, a 31 de diciembre de 2020, el importe pendiente de cobro de arrendatarios con contratos de arrendamiento operativo con RMGA, sin tener en cuenta importes provisionados, ascendía a los 620,3 millones € por estar únicamente pendiente el importe en concepto de RMGA, o existían importes adicionales.

Los 620,3 millones de € corresponden exclusivamente al importe en concepto de RMGA, que no había sido facturado aún al cierre de 2020. Adicionalmente, el importe pendiente de cobro con arrendatarios con contratos de arrendamiento operativo con RMGA incluía los importes facturados por la renta variable (principalmente correspondientes al mes de diciembre de 2020) considerada en sus contratos, por un importe de 27,5 millones de euros.

2.3 Sobre el importe pendiente de cobro señalado en el punto anterior, aclaren si consideraban que dichas cuentas a cobrar estaban pendientes de vencimiento (nota 13) o ya vencidas (nota 10b) a 31 de diciembre de 2020, indicando su fecha de facturación. Expliquen cual es la periodicidad ordinaria con que se emiten habitualmente las facturas por RMGA y otros conceptos a estos arrendatarios, y su periodo ordinario de vencimiento.

Según se indicaba en la Nota 13 de las Cuentas Anuales consolidadas de 2020, dentro del saldo de clientes por importe de 749,29 millones de euros a 31 de diciembre de 2020, se incluían cuentas a cobrar pendientes de vencimiento y no provisionadas por importe de 690,67 millones de euros y cuentas a cobrar por importe de 58.619 miles de euros vencidas y no provisionadas, ya que correspondían a liquidaciones y facturas que se encontraban en gestión a 31 de diciembre de 2020 y que ya habían sido cobradas a la fecha de formulación de cuentas.

Entre los 690,67 millones de euros pendientes de vencimiento están los 620,3 millones de euros de RMGA mencionados en el punto anterior, dado que no habían sido facturados al cierre de 2020 (por esta razón no figuran en la nota 10 b), así como todas aquellas facturaciones por renta variable que no habían vencido al 31 de diciembre.

En general, la Renta Variable es la cantidad que resulta de aplicar los porcentajes ofertados por el Arrendatario en la oferta por la que resultó adjudicatario a la facturación de las ventas mensuales totales realizadas en los locales de los Aeropuertos. Por tanto, se factura con carácter mensual, normalmente en los primeros días del mes siguiente. La facturación correspondiente al mes de diciembre se factura en los primeros días del mes de enero, por lo que los saldos deudores asociados no estaban vencidos al 31 de diciembre de 2020.

La Renta Mínima Garantizada Anual es de aplicación únicamente en caso de que la suma anual de los importes mensuales en concepto de Renta Variable sea inferior al importe de la Renta Mínima Garantizada Anual contractual. Dado su carácter anual, se factura

normalmente una sola vez al año, en los casos que proceda, en los primeros días del mes de enero del año siguiente. No obstante, la RMGA de 2020 se facturó en el mes de febrero de 2021.

Normalmente, el periodo ordinario de vencimiento finaliza el día cinco (5) del mes siguiente al de emisión de la factura. Si el día cinco (5) fuera inhábil, el plazo de pago finalizará el siguiente día hábil.

2.4 Indiquen si se ha provisionado algún importe por estas cuentas a cobrar, para las que, según señalan en la nota 10c), se ha realizado un análisis individual del riesgo de crédito para el 98%, y parece que se ha aplicado la matriz de tasa de pérdida esperada al 2% restante. Especifiquen, en su caso, los % de provisión aplicados a las cuentas a cobrar provisionadas.

El análisis individual se ha realizado para las cuentas a cobrar por RMGA. La metodología aplicada se describe en la nota 10 c). La cartera de cuentas a cobrar por RMGA se compone de un número de contrapartes más reducido que permite el análisis individual. Se aplica el enfoque simplificado en base a lo establecido en la NIIF 9.5.5.15 b).

El saldo contable mencionado de 620,3 millones de euros se ha minorado por las garantías o avales otorgados por el cliente, hasta llegar a una exposición al riesgo total de 286,4 millones de euros. Siguiendo la metodología indicada en la Nota 10 c) se llegó a un deterioro total de 6,9 millones de euros, de acuerdo al siguiente desglose en euros:

	Exposición	Deterioro
Exposición total de RGMA	286.360.322	6.873.669
Nombres con Rating y/o CDS	210.729.765	6.220.553
Rating BB Sector	71.759.698	610.536
Rating BB Genérico	3.870.859	42.579
	(importe en euros)	

Dado que el análisis era individualizado, los % de provisión aplicados variaban en función del riesgo de crédito de cada cliente, en un rango que iba del 0,73 % al 2,97 %.

Sobre el resto de los saldos de cuentas a cobrar, una vez minorados también por los avales y garantías aplicables, para llegar a una exposición al riesgo de 31,2 millones de euros, se aplicó la matriz de pérdidas histórica indicada en la Nota 10 c), dando lugar a una provisión de 4,6 millones de euros:

PERIODO:	202012	ULTIMO AJUSTE APLICADO:	N/A			
AGEING A FECHA 31/12/2020						
	Bucket 0	Bucket 1	Bucket 2	Bucket 3	Bucket 4	Bucket 5
TOTAL	Corriente	<30	30-60	60-90	90-120	>120
31.167.004	25.022.435	1.931.518	1.034.493	318.107	479.413	2.381.038
LOSS RATE %	0,452%	25,693%	47,507%	67,169%	82,959%	100,000%
LOSS RATE % AJUSTADA FORWARD LOOKING	2,360%	25,693%	47,507%	67,750%	100,000%	100,000%
PROVISIÓN	113.109,12	496.269,92	491.456,33	213.669,35	397.717,93	2.381.038,33
PROVISIÓN AJUSTADA FORWARD LOOKING	590.529,47	496.269,92	491.456,33	215.517,34	479.412,76	2.381.038,33
TOTAL PROVISIÓN				4.654.224,15		

Ampliación de respuesta de fecha 20 de julio de 2021 sobre saldos brutos de cuentas a cobrar y avales y fianzas aplicadas.

- En la cuestión 2.4, referida a los saldos por RMGA de 2020 el detalle solicitado sería:

El saldo contable mencionado de 620,3 millones de euros se ha minorado por las garantías o avales otorgados por el cliente, hasta llegar a una exposición al riesgo total de 286,4 millones de euros. Siguiendo la metodología indicada en la Nota 10 c) se llegó a un deterioro total de 6,9 millones de euros, de acuerdo al siguiente desglose en euros:

RMGA 2020	Saldo contable	Avales aplicados	Exposición	Deterioro
Nombres con Rating y/o CDS	303.778.800	93.049.035	210.729.765	6.220.552,67
Rating BB Sector	272.586.044	200.826.347	71.759.698	610.536
Rating BB Generico	43.965.297	40.094.438	3.870.859	42579
TOTAL	620.330.142	333.969.820	286.360.322	6.873.668

- En la cuestión 2.6.2, referida a los saldos por RMGA a 31.03.2021(en euros):

RMGA a 31.03.2021	Saldo contable	Avales aplicados	Exposición	Deterioro
RMGA 2020	569.853.661	318.155.346	251.698.315	8.003.294
RMGA 1 T 2021	188.488.458		188.488.458	4.177.718
TOTAL	758.342.119	318.155.346	440.186.773	12.181.012

2.5 Justifiquen los % de provisión aplicados a las cuentas a cobrar por RMGA teniendo en consideración los siguientes aspectos:

- (i) los % de la matriz de tasa de pérdida esperada que desglosa en la nota 10c), con tasas que han sido ajustadas al alza en 2020, al asumir Aena que el impacto por el COVID-19 habrá resultado en una bajada generalizada de los ratings crediticios.

	Corriente	<30	30-60	60-90	90-120	>120
Loss rate (%)	0,452 %	25,693 %	47,507 %	67,169 %	82,959 %	100 %
Loss rate (%) ajustada forward looking (%)	2,36 %	25,69 %	47,507 %	67,75 %	100 %	100 %

La matriz de tasa de pérdida esperada se aplica en base a lo establecido en el párrafo B5.5.35 de la NIIF 9 para la estimación del deterioro de cuentas a cobrar comerciales. Según se especificaba en dicha Nota 10 c), no se ha utilizado este procedimiento para las cuentas a cobrar por RMGA, para las cuales se ha aplicado el procedimiento indicado en el punto 2.4.

- (ii) las evidencias señaladas en la nota 2.10 como información observable de que un activo financiero tiene deteriorado el crédito, entre las que se incluye la ocurrencia de una infracción del contrato, tal como un incumplimiento o un suceso de mora.

Por lo indicado en los párrafos 2.2 y 2.3, en la gran mayoría de los casos, incluyendo las cuentas a cobrar por RMGA, las deudas no estaban vencidas. Adicionalmente, según se señala en el punto 2.5.iii no existían indicios de impago. No obstante, a todas las deudas que habían incurrido en mora se les aplicó el tratamiento indicado con anterioridad, utilizando la matriz de pérdida esperada indicada en la Nota 10 c) de la memoria. Adicionalmente, se significa que, de las deudas que estaban vencidas, 58,6 millones de euros habían sido cobradas en la fecha de formulación de cuentas, según se indicaba en la Nota 13 de la Memoria.

- (iii) los indicios de probabilidad de impago por parte de los arrendatarios con RMGA, como la existencia de procedimientos judiciales con distintos arrendatarios de la red de Aena a 31 de diciembre de 2020, según describen en la nota 23. Provisiones y contingencias, los cuales solicitaban esencialmente la paralización por parte de Aena de la facturación de la RMGA, así como la suspensión de la ejecución de los avales, todo ello motivado por la crisis sanitaria derivada del COVID-19.

A fecha 31/12/2020, Aena había recibido notificación de 7 demandas judiciales interpuestas por tres arrendatarios, lo que suponía aproximadamente un 2% del total de clientes comerciales de Aena. Además, en aquellas fechas la cuantía reclamada era reducida y los arrendatarios demandantes solicitaban al juzgado la adopción de

determinadas medidas cautelares que pretendían asegurar la efectividad de la tutela judicial que pudiera otorgarse en la sentencia estimatoria que se dictare. En consecuencia, las demandas no afectaban al fondo del asunto principal.

Las medidas cautelares tienen carácter **provisional** (tienden a satisfacer una necesidad inmediata de aseguramiento de un resultado futuro, que subsistirá hasta que se resuelva el asunto principal y determine la innecesariedad de su mantenimiento) **y temporal** (tiene una duración predeterminada que producirá su extinción y alzamiento de efectos en un momento preciso del proceso).

El órgano judicial que decida sobre la adopción de la medida cautelar **no puede examinar la cuestión de fondo objeto de controversia judicial**, simplemente podrá realizar un análisis superficial del conflicto para determinar:

- (i) Si existe en la solicitud cautelar la apariencia de buen derecho (aparente prosperabilidad que ofrezca la pretensión instada).
- (ii) El peligro que supondría la dilación del proceso.
- (iii) La prestación de caución como aseguramiento.

En el mes de diciembre, **solo tuvo lugar la celebración de una vista de medidas cautelares y el Juzgado la desestimó.**

Por todo lo expuesto, a fecha 31/12/2020 nos encontrábamos en una fase muy temprana del conflicto judicial, en la que un número muy reducido de arrendatarios, mediante la solicitud de medidas cautelares, pretendían el aseguramiento de los efectos favorables de una hipotética sentencia que estimara sus pretensiones. En esta precoz situación no existían indicios de impagos por parte de los arrendatarios con RMGA, si bien se estimaron sus probabilidades de impago de acuerdo a la metodología expuesta en la Nota 10 c) de las Cuentas Anuales.

- (iv) *los indicios de una reducción de los flujos de efectivo que se espera recibir en concepto de RMGA respecto a los importes establecidos en los contratos tomando en consideración diversas actuaciones de la propia Aena, como: (i) la publicación de Información Privilegiada con fecha 28.4.2020, informando de que su Consejo de Administración había acordado facultar al equipo gestor de la entidad para estudiar los efectos que en los distintos contratos comerciales estaba produciendo la crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19; (ii) el acuerdo alcanzado antes del 31 de diciembre de 2020 para los arrendamientos operativos de actividades no sujetas a RMGA, destacando la exención parcial de rentas fijas durante el periodo del estado de alarma para las actividades de alquiler de vehículos o de servicios inmobiliarios; o (iii) la propuesta realizada por Aena en enero de 2021 a los operadores comerciales de diversas actividades en relación con una reducción de RMGA, que ponen de manifiesto la probabilidad de que se acuerde la exención parcial de rentas.*

i. Información privilegiada 28.04.2020

En abril de 2020 España se encontraba en plena crisis sanitaria consecuencia de la COVID-19, cuyos efectos y duración eran por aquel entonces desconocidos.

El 14 de marzo de 2020 se declaró el estado de alarma, entendiendo que con ello podrían reducirse los efectos de la pandemia sobre la actividad económica y con la idea de que en los próximos meses regresaríamos a una situación de normalidad. En junio de 2020 las autoridades consideraron que se estaba cerca de superar la crisis, poniéndose fin al estado de alarma y relajándose las medidas de restricción a la movilidad adoptadas hasta entonces.

En este contexto de incertidumbre e inseguridad, el Consejo de Administración de Aena entendió conveniente comunicar la posibilidad de abrir un periodo de negociaciones, a pesar de la excepcionalidad y complejidad que conlleva en Aena la alteración de contratos por el carácter público de la contratación.

Dadas las circunstancias expuestas en dicha comunicación de Información Privilegiada, Aena informó de la apertura de un proceso de negociación con los arrendatarios para conocer el impacto de la crisis sanitaria ocasionada por la COVID y proponer alternativas.

En consecuencia, la publicación de Información Privilegiada con fecha 28/04/2020, a que se refiere el presente apartado, no suponía por sí sola la existencia de una reducción de flujos de efectivo, como quiera que se trataba de un simple anuncio de la intención de abrir negociaciones.

ii. Acuerdo anterior a 31.12.2020.

Teniendo presente el marco descrito en el apartado anterior, en octubre de 2020 dio comienzo un proceso de negociación con las empresas destinadas a alquiler de vehículos (rent-a-car), pues se trataba de arrendatarios cuya renta era fija y no estaban sujetos a RMGA.

Finalmente, el 28.12.2020 se alcanzó un acuerdo con estas empresas, lo que supuso una reducción de flujos por implicar una rebaja de los ingresos por rentas arrendaticias que fue debidamente contabilizado conforme a lo indicado en la Nota 3.1.a) de la Memoria.

iii. Propuesta de enero de 2021.

La propuesta realizada por Aena el 18 de enero de 2021 al resto de arrendatarios comerciales no puede considerarse por sí misma como indicio de reducción de flujos de efectivo, como quiera que conllevaba una simple oferta enmarcada en un proceso de negociación que, sólo en caso de ser aceptada, supondría una reducción de las rentas previstas. Además, en tanto no se formalizase el acuerdo, persistía el derecho de Aena al cobro del total de la renta pactada en los contratos.

En cuanto a los saldos a cobrar en concepto de RMGA, en la Nota 3.1. se indicaba que: *“a la espera de cerrar los acuerdos con aquellos operadores comerciales a los que afecta la citada propuesta y en aplicación de la NIIF 16 “Arrendamientos”, se han registrado contablemente los ingresos por las Rentas Mínimas Anuales Garantizadas (RMGA) de las líneas de tiendas libres de impuestos, tiendas especializadas, restauración, explotaciones comerciales, servicios financieros y publicidad correspondientes a 2020, por importe de 620,3 millones de euros, incluidas las correspondientes al periodo del estado de alarma por importe de 198,6 millones de euros, dado que existe un derecho contractual a percibir esas rentas por parte de Aena. En el caso de que dichos contratos sufran cambios en el futuro como consecuencia de las negociaciones anteriormente mencionadas, su efecto será registrado de acuerdo con lo establecido por dicha normativa para el caso de modificaciones contractuales. Por tanto, los incentivos y concesiones otorgados que se deriven directamente de la situación adversa ocasionada por la COVID-19 se tratarán como un cambio de estimación de forma prospectiva, desde el momento de la fecha efectiva de modificación del contrato, reduciendo a través de un sistema de reparto lineal, los ingresos por arrendamiento de los periodos restantes del contrato”*.

Esto es así como consecuencia directa de la aplicación del siguiente párrafo de la NIIF 16:

“87. El arrendador contabilizará la modificación de un arrendamiento operativo como un nuevo arrendamiento desde la fecha efectiva de la modificación, y considerará que cualquier pago por arrendamiento ya efectuado o devengado en relación con el arrendamiento original forma parte de los pagos del nuevo arrendamiento”.

Por tanto, lo que la NIIF 16 establece es que estas pérdidas ocasionadas por los incentivos concedidos deben distribuirse a lo largo del período del contrato y no imputarse al año en que se produce el hecho económico desencadenante de la disminución en el precio de la cesión del derecho de uso. Esto es, en la medida en que un arrendamiento genera derechos y obligaciones exigibles por las partes, se deben contabilizar los ingresos hasta el momento en el que no existe un nuevo contrato o el contrato pre-existente se ha modificado. Por otra parte, una vez contabilizado el ingreso y la cuenta a cobrar, se debe aplicar la NIIF 9 a los efectos de determinar las pérdidas de crédito esperada, tal y como ha sido explicado con anterioridad.

La dotación de un deterioro en 2020 a los créditos reconocidos por RMGA bajo NIIF 16 hubiera conducido a una reversión del mismo en el año en el que llegara a formalizarse la modificación desvirtuando, en consecuencia, tanto los resultados de 2020 como los del año de la modificación. Por tanto, en la medida en que la NIIF 16 establece el reconocimiento de una modificación de arrendamiento de forma prospectiva desde la fecha efectiva de la modificación, aplicar el concepto de pérdida de crédito esperada a cuotas que generan derechos exigibles pero que van a ser objeto de condonación con carácter retroactivo desde la fecha de la potencial modificación de contrato, implicaría de forma efectiva aplicar la simplificación práctica otorgada en la norma para los arrendatarios, a los arrendadores, algo que

está expresamente prohibido por la Norma emitida al respecto “Modificaciones a la NIIF 16 Reducciones del alquiler relacionadas con la COVID 19”.

Es decir, que los arrendadores de forma indirecta no estarían reconociendo rentas durante el periodo de concesión, de forma similar al tratamiento contable de los pagos variables para los arrendatarios, o estarían reconociendo las rentas y de forma inmediata una corrección valorativa por deterioro o incluso una baja del activo financiero, que tendría consecuencias similares, aunque en partidas diferentes de la cuenta de resultados consolidada.

Como consecuencia de ello, en la medida en que existan derechos y obligaciones exigibles por las partes, dichos derechos se deben reconocer de acuerdo con los contratos en vigor y sólo cuando se produzca la modificación de dichos contratos, en la fecha efectiva de la modificación, se debe determinar la nueva contraprestación de los contratos, que debe imputarse de forma lineal durante el plazo residual del arrendamiento. A estos efectos, en la medida en que se produzcan condonaciones de rentas, de forma retroactiva, éstas deben formar parte de la modificación y, por ello, se deben considerar pagos anticipados por el contrato de arrendamiento, de forma similar a cualquier otro incentivo otorgado al arrendatario, que se imputarán como menores ingresos durante el plazo residual del mismo.

Como se indica en el propio requerimiento de la CNMV, en las actividades no sujetas a RMGA, los ingresos de 2020 ya reflejan las medidas adoptadas por Aena ante la situación generada por la COVID19. Esto es así ya que, por ejemplo y para el caso principal de la actividad “Alquiler de vehículos”, con fechas 29 y 30 de diciembre, se firmó la novación de la mayor parte de los contratos existentes con los operadores de alquiler de vehículos, por lo que desde esas mismas fechas ya era aplicable el tratamiento señalado por el p.87 de la NIIF 16, que, como se explica, no implicó el cargo inmediato a resultados de los descuentos concedidos. Lo mismo es aplicable al resto de conceptos señalados correspondientes a servicios inmobiliarios.

(v) las medidas adoptadas por los poderes públicos para hacer frente al impacto económico y social del COVID-19, destacando a efectos de los contratos de arrendamiento la entrada en vigor del Real Decreto-ley 35/2020, de medidas urgentes de apoyo al sector turístico, la hostelería y el comercio y en materia tributaria, el cual establece en el artículo 1 del capítulo 1, relativo a arrendamientos para uso distinto del de vivienda con grandes tenedores, que: “en ausencia de un acuerdo entre las partes para la reducción temporal de la renta o una moratoria en el pago de la misma, la persona física o jurídica arrendataria de un contrato de arrendamiento para uso distinto del de vivienda, (...) podrá antes del 31 de enero de 2021 solicitar de la persona arrendadora, cuando esta sea una empresa o entidad pública, o un gran tenedor (...) una de las siguientes alternativas: a) Una reducción del 50 por ciento de la renta arrendaticia durante el tiempo que dure el estado de alarma declarado por Real Decreto 926/2020, de 25 de octubre, por el que se declara el estado de alarma para contener la propagación de infecciones causadas por el SARSCoV-2, y sus prórrogas y podrá extenderse a las mensualidades siguientes, hasta un máximo de cuatro meses.; b) Una moratoria en el pago de la renta

arrendaticia (...)", siendo, por tanto, un indicio de que el importe que se estima probable cobrar va a ser menor que el importe inicial de la renta.

Las medidas adoptadas por los poderes públicos a que se hace referencia en este apartado y en concreto, las previstas en el art. 1 del RD-Ley 35/2020 que afectarían a los arrendamientos para uso distinto del de vivienda con grandes tenedores, no se aplican a la generalidad de los contratos de arrendamiento firmados entre Aena y sus arrendatarios comerciales.

Debe tenerse presente que la gran mayoría de arrendatarios con los que Aena tiene formalizado contratos, no son PYMES, de forma que el posible impacto quedaría reducido al mínimo. En concreto, las medidas de este RD-Ley, sólo se aplicaría a un número muy reducido de arrendatarios.

De un total de 160 arrendatarios, únicamente 12 solicitaron la aplicación de estas medidas. De todos ellos, sólo a un arrendatario le fue aceptada la solicitud, pero a fecha de elaboración de esta respuesta no se le han aplicado las medidas porque el expediente se tramitaría a través de un proceso diferente (exención de renta fija). En consecuencia, el impacto económico de estas medidas ha sido o muy reducido o nulo para Aena.

2.6 En la IPP correspondiente al trimestre cerrado el 31 de marzo de 2021 indican que, si bien el tráfico de pasajeros en los aeropuertos de la red en España fue un 80,4% inferior al trimestre comparativo, los ingresos comerciales e inmobiliarios se han reducido apenas un 16,7%, debido, en parte, a que Aena continúa registrando contablemente los ingresos de las RMGA en aplicación de la NIIF 16, al considerar que existe un derecho contractual a percibir esas rentas por parte de Aena. El importe de las RMGA del trimestre ha ascendido a 119,7 millones €, y sobre este importe se han hecho estimaciones de riesgo de crédito bajo NIIF 9, dotando en el trimestre provisiones por importe de 7 millones €.

2.6.1 Indiquen qué criterio ha seguido Aena para dotar una provisión del 5,84% sobre el importe de los ingresos por RMGA del trimestre.

Se ha aplicado el mismo criterio que a 31-12-2020, esto es, se han analizado de manera individual las contrapartes y se han aplicado las probabilidades de impago en función del rating estimado.

2.6.2 Indiquen si se ha modificado la provisión por riesgo de crédito de las cuentas a cobrar por RMGA registradas a 31.12.2020, cuantificando su importe a 31.3.2021 y explicando los motivos.

A 31-03-2021 se encontraban vencidas en menos de 30 días las cuentas a cobrar por RMGA del periodo 2020. Dado este hecho, se asumió una bajada de rating y se estimó el aumento en la probabilidad de impago correspondiente. Las probabilidades de impago ajustadas fueron consideradas para la estimación de la provisión.

Por otra parte, la exposición al riesgo por RMGA se vio incrementada por la RMGA correspondiente al primer trimestre 2021.

Todo ello condujo a un aumento de la dotación por este concepto hasta 12,2 millones de euros, de acuerdo al siguiente detalle (en euros):

	Exposición	Deterioro
Exposición total de RMGA 2020	251.698.315	8.003.294
Exposición total de RMGA 2021	280.478.737	4.177.718
	532.177.052	12.181.012

Ampliación de respuesta de fecha 20 de julio de 2021 sobre aplicación de NIIF 9 y NIIF 16.

Queremos destacar que el volumen de provisiones por riesgo de crédito de las cuentas a cobrar por RMGA dotadas a 31 de marzo de 2021, como en el caso de las provisiones dotadas en el ejercicio cerrado el 31 de diciembre de 2020, es el resultado de la aplicación de la NIIF 9.

AENA es consciente, y así lo viene teniendo en cuenta en su evaluación de las provisiones necesarias que, a 31 de marzo de 2021 y, aún en mayor medida, a la fecha de esta respuesta, se han producido hechos que ponen de manifiesto la existencia de un riesgo de que una parte sustancial de las cuentas a cobrar por RMGA registradas en el ejercicio 2020 y a lo largo de los meses transcurridos de 2021 pueda no llegar a cobrarse en el futuro. Estos hechos son los siguientes:

- El rechazo por los principales arrendatarios, que representan la mayor parte de los ingresos por RMGA ligados a las actividades comerciales de AENA, de la propuesta de la Sociedad de fecha 18 de enero de 2021 y la voluntad expresada por los mismos de no atender al pago de las facturas ya emitidas correspondientes a las RMGA de 2020.
- La interposición por parte de algunos de esos arrendatarios de solicitudes judiciales pidiendo la adopción de medidas cautelares que impidan a AENA tanto la facturación posterior de RMGA como la ejecución de las garantías con las que la Sociedad cuenta para cubrir los impagos.
- El hecho de que la oferta realizada por AENA a los arrendatarios con fecha 18 de enero de 2021 podría terminar siendo de aplicación en caso de llegarse en el futuro a acuerdos con los arrendatarios que la han rechazado hasta la fecha o, incluso, en el caso de aquellas sentencias judiciales que finalmente sean parcialmente favorables a la posición de AENA.

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

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

En cualquiera de los casos, las consecuencias resultantes de esa modificación contractual, deberán, de acuerdo con NIIF 16, registrarse de forma prospectiva a partir de la fecha efectiva de la modificación contractual reduciendo, a través de un sistema de reparto lineal los ingresos por arrendamiento de los periodos restantes del contrato. Asimismo, tal como se ha mencionado, de acuerdo con NIIF 9, no sería correcto el deterioro de las rentas derivadas de los arrendamientos únicamente bajo la premisa de que potencialmente puedan verse reducidas en un futuro de forma retroactiva como consecuencia de una modificación contractual futura.

Sin duda, este tratamiento contable puede añadir complejidad al seguimiento de la actividad de la Sociedad por cuanto genera una divergencia entre la evolución de los ingresos y resultados de la actividad comercial y los flujos de caja operativos generados por dicha actividad. No obstante, queremos dejar claro que la estricta aplicación de la normativa contable no deja otra opción a la Sociedad. No es posible optar por otra alternativa sin incurrir en un incumplimiento de la NIIF 16 en particular.

En todo caso la Sociedad ha venido informando (y seguirá haciéndolo en el futuro) en las notas a los Estados Financieros Intermedios y Cuentas Anuales y en las presentaciones de resultados trimestrales de los importes afectados por y los riesgos derivados de los hechos y circunstancias arriba indicados. Así mismo, se seguirá informando de los impactos negativos en los flujos de caja de aquellas RMGA que, debiendo ser cobradas en determinadas fechas de acuerdo con las condiciones contractuales, no lo han sido o no está previsto que lo sean.

2.7 En relación con los procedimientos judiciales antes mencionados, en la nota 23 señalan que, hasta el 31 de diciembre de 2020, Aena había sido emplazada ante los Juzgados con motivo de 7 demandas interpuestas por 3 arrendatarios, siendo el conjunto agregado de las contingencias de aproximadamente 3 millones €. Sin embargo, se observa que a fecha de formulación de las cuentas anuales el 23 de febrero de 2021, diversos artículos de prensa informaban del incremento del número de demandas contra Aena, así como de medidas cautelares ya dictadas por diversos juzgados, suspendiendo la obligación de pagar la RMGA y prohibiendo a Aena la ejecución de avales hasta que se resolviera el fondo de la cuestión.

2.7.1 De conformidad con NIC 10.19, faciliten la siguiente información:

- (i) Justifiquen por qué no se actualizaron las notas de los estados financieros con la información relativa a las demandas interpuestas contra la entidad entre la fecha de cierre de ejercicio y la fecha de formulación de las cuentas anuales.*

Como se ha indicado anteriormente, a 31/12/2020 sólo fueron notificadas 7 demandas referidas a 3 arrendatarios, de un total de 160 arrendatarios. Esta situación no se vio apenas modificada a la fecha de formulación de cuentas (23/02/2021), según se especifica posteriormente. La mayor parte de los procedimientos judiciales fueron iniciados en el momento del vencimiento de las facturas emitidas regularizando las rentas de los alquileres comerciales de 2020 (fecha de vencimiento 05/03/2021).

A dicha fecha del 31/12/2020, la judicialización del conflicto con los arrendatarios se encontraba en un estado muy inicial, al no superar ni tan siquiera la barrera del 2% de arrendatarios comerciales de AENA. Estos arrendatarios decidieron solicitar tutela judicial. Destacar que hasta dicha fecha de cierre de ejercicio únicamente había sido dictada una única resolución judicial sobre petición de medidas cautelares, que era favorable para AENA.

Cabe resaltar que los procedimientos judiciales iniciados hasta el 31/12/2020 lo fueron por 3 de los 160 arrendatarios con los que AENA mantenía contratos en ese momento y con los que estaba en plenas negociaciones.

Por otra parte, a fecha 23/02/2021 (formulación de las cuentas anuales), la situación no distaba de la de 31/12/2020. Hasta el 23/02/2021, AENA había sido demandada por 7 arrendatarios (de los 160 con los que mantenía contratos), que dieron lugar a 21 demandas, con un importe agregado de contingencias de 12 millones de euros aproximadamente. De los procedimientos iniciados sólo se habían notificado 11 resoluciones judiciales relativas a medidas cautelares: 6 íntegramente favorables a AENA, 3 parcialmente favorables y sólo 2 desfavorables, que fueron recurridas, por lo que no eran firmes. Es decir, desde la fecha de cierre del ejercicio 2020 hasta la fecha de formulación no se produjo ningún hecho significativo diferente de los ya mencionados en las cuentas anuales.

- ii) y por qué estas nuevas demandas y sentencias con medidas cautelares no se trataron como hechos posteriores a la fecha de balance que implicasen ajustes en los importes reconocidos en los estados financieros, al corresponder a condiciones que ya existían a fecha del balance*

La existencia de estas demandas y sentencias nunca podrían haber dado lugar a ajustes en los estados financieros, dado que, incluso a la fecha de elaboración de esta respuesta, no existe sentencia que haya resuelto, aunque sea en primera instancia, la controversia suscitada.

Los Tribunales únicamente han resuelto acerca de la adopción de medidas cautelares solicitadas por determinados arrendatarios. Es más, a fecha de formulación de las cuentas anuales, los Juzgados venían desestimando la adopción de las medidas cautelares solicitadas, por lo que el pronunciamiento judicial inicialmente era favorable a los intereses de Aena.

Destacar que desde octubre de 2020 hasta el momento de formular cuentas (23/02/2021) se estaban llevando a cabo negociaciones con los arrendatarios, se confiaba en alcanzar acuerdos, no se había producido ningún incumplimiento de pago y el número de arrendatarios que optaron por acudir a los tribunales resultaba muy reducido.

De hecho y como puede deducirse de los datos facilitados en el siguiente apartado, a la fecha de elaboración de esta respuesta no resulta previsible el desenlace del conflicto, dado que el número de resoluciones judiciales favorables o parcialmente favorables a AENA superan a aquellos desfavorables. La judicialización del conflicto se encontraba y se encuentra por tanto en una fase inicial.

2.7.2 Actualicen a fecha de respuesta a este requerimiento la situación de las demandas interpuestas por los arrendatarios contra Aena, indicando número de demandas interpuestas, qué solicitan los demandantes, pronunciamientos judiciales ocurridos hasta la fecha, importes demandados, Impactos recogidos, en su caso, en los estados financieros, y todo lo que estimen relevante para entender su tratamiento contable.

La situación a fecha de contestación al requerimiento es la siguiente:

- ✓ 58 procedimientos iniciados contra Aena.
- ✓ 28 clientes que han demandado.
- ✓ 42 autos notificados hasta el momento, de los cuales 19 son favorables a Aena, 11 conllevan un reconocimiento parcial y 12 son desfavorables a Aena. Están pendientes de resolución 16.

En general, los demandantes cuentan con un patrón común en todas las demandas interpuestas y que puede englobarse en una solicitud de reequilibrio contractual en cuanto a las rentas del año 2020 motivado por el descenso de pasajeros debido a la COVID-19, habiéndose solicitado cautelarmente para ello de forma global la suspensión del derecho de Aena al cobro de la regularización de las facturas y la suspensión del derecho de Aena a la ejecución y cobro de las garantías de los contratos.

No obstante, existen algunas diferencias en las demandas en cuanto a que algunas se basan en la supuesta existencia de un acuerdo sobre una primera propuesta

remitida por Aena en octubre de 2020 y la no aplicación, en consecuencia, de la propuesta presentada por Aena en enero de 2021 consecuencia de la entrada en vigor del RD Ley 35/2020, de 22 de diciembre, de medidas urgentes de apoyo al sector turístico, la hostelería y el comercio y en materia tributaria, y otras en que no resulta suficiente ninguna de las propuestas realizadas por Aena.

La mayor parte de los procedimientos judiciales han sido considerados como de cuantía indeterminada por los Juzgados, como quiera que desde un inicio se desconoce la cuantía que finalmente se fije en sentencia como renta. En consecuencia, los importes de los procedimientos en todo caso han de ser calculados de conformidad con las rentas mínimas garantizadas contempladas en los contratos.

Por otra parte, Aena ha interpuesto demanda contra 23 arrendatarios, exigiéndoles el pago de las rentas arrendaticias impagadas (RMGA), que ha dado lugar a 33 demandas, reclamando un total de 5.571.577,66 €.

En el caso de que los contratos suscritos con los arrendatarios sufran cambios en el futuro como consecuencia del desenlace de los litigios mencionados, su efecto será registrado de acuerdo con lo establecido por la NIIF 16 para modificaciones contractuales, esto es, de forma prospectiva desde el momento de la fecha efectiva de modificación del contrato, reduciendo a través de un sistema de reparto lineal los ingresos por arrendamiento de los periodos restantes del contrato, según se explicaba en el punto 2.5.iv.

Ampliación de respuesta de fecha 20 de julio de 2021 sobre actualización de la situación procesal.

Desde la fecha de contestación al requerimiento de la CNMV el pasado 6 de julio hasta hoy, se han notificado las siguientes resoluciones judiciales:

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

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

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

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

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

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

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

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

Estas sentencias no estiman íntegramente las demandas, al no reconocer las pretensiones de la actora, como era convertir la RMGA en una renta puramente variable. Aun así, los términos en los que se han dictado las sentencias no resultan del todo claras y ello ha dado lugar a que en ambos procedimientos la propia demandante haya solicitado que se dicte Auto de aclaración.

Por otra parte, cabe advertir que las sentencias no son firmes pues admiten recurso de apelación ante la Audiencia Provincial y que en próximas fechas Aena formulará el oportuno recurso.

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

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

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

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

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

6º.- A nivel de las Audiencias Provinciales se ha dictado dos autos en relación exclusivamente con las medidas cautelares: el Auto de 8 de julio de 2021 de la Audiencia Provincial de Bilbao que desestima el recurso de apelación interpuesto por Aena frente al Auto que estimaba parcialmente las medidas cautelares solicitadas por la empresa Benicoches paralizando la ejecución de avales y con suspensión de la RMGA, donde la Audiencia Provincial confirma el contenido del Auto de instancia, que adoptaba la medida cautelar solicitada, constatando a nivel indiciario la existencia de una rebus sic stantibus. Por otra parte, el Auto de 1 de junio de 2021 de la Audiencia Provincial de A Coruña estima el recurso de apelación formulado por Airfoods, estimando parcialmente las medidas cautelares solicitadas en la demanda (inicialmente desestimadas) y considera dicha Audiencia Provincial que es adecuado la adopción de una medida cautelar de suspensión únicamente sobre la facturación del 50% RMGA 2020 y de la ejecución del 50% del aval.

Finalmente señalar que en fecha reciente se han celebrado dos juicios ante el Juzgado de Primera Instancia nº 4 de Palma de Mallorca el pasado 29 de junio y ante el Juzgado de Primera Instancia nº 4 Santiago de Compostela el 6 de julio, de forma que se dictará sentencia sobre el fondo en breve plazo. Sendas demandas fueron interpuestas por AIRFOODS RESTAURACIÓN Y CATERING, S.L.

2.8 En relación con las negociaciones entre Aena y los arrendatarios de actividades sujetas a RMGA, faciliten información actualizada a fecha de respuesta a este requerimiento, sobre los siguientes asuntos:

2.8.1 Confirman si la última propuesta es la descrita en la nota 3.1a) correspondiente a la realizada por Aena con fecha 18 de enero de 2021. En caso contrario, indiquen cuando se realizó la nueva propuesta y las condiciones más significativas.

Confirmamos que la última propuesta realizada por Aena es la de fecha 18 de enero de 2021 que se describe en la nota 3.1.a) de las Cuentas Anuales de 2020.

2.8.2 Indiquen el número de arrendatarios que se han adherido a la última propuesta, así como el % que representan sobre los ingresos por RMGA.

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

No se han enviado propuestas a aquellos operadores que estuvieran antes del 18 de enero de 2021 inmersos en un proceso judicial con Aena.

2.8.3 Cuantifiquen el importe de reducción de las cuotas de arrendamiento que supondría la firma por todos los arrendatarios de la propuesta actualmente en negociación, ajuste que, de conformidad con NIIF 16, Aena señala que contabilizaría como un incentivo a distribuir linealmente durante la duración estimada de los contratos de arrendamiento.

RESUMEN REDUCCIONES ESTIMADAS 2020 y 2021	2020	2021	SUMA 2020+2021
RMGA CONTRACTUAL (TLI, Tiendas, Rest., Máquinas, SSFF y Publicidad)	760,4	769,9	1.530,4
RMGA REDUCIDA (TLI, Tiendas, Rest., Máquinas, SSFF y Publicidad)	319,7	504,9	824,6
TOTAL REDUCIDO (RMGA)	440,7	265,1	705,8
RENTAS FIJAS RAC ANTES DE ACUERDO	68,9	69,4	138,3
RENTAS FIJAS DESPUÉS DE ACUERDO	21,8	36,7	58,5
TOTAL REDUCIDO RAC	47,1	32,7	79,8
EXENCIONES PERIODO ALARMA (arrendamientos + serv.inmobiliarios)	11,7		11,7
INCENTIVOS COMERCIALES (por permanencia)	5,3	2,6	7,9
TOTAL REDUCIDO INMOBILIARIO	17,0	2,6	19,6
OTRAS LÍNEAS DE NEGOCIO (Descuentos periodo alarma cajeros y otros servicios)	1,0		1,0
TOTAL REDUCIDO OTROS	1,0	0,0	1,0
TOTAL GENERAL REDUCCIONES	505,8	300,4	806,2

(en millones de euros)

Al cierre de 2020 ya estaban recogidos contablemente los impactos derivados de las reducciones en las actividades de alquiler de vehículos (denominadas "RAC" en el cuadro anterior), y de las exenciones durante el periodo de alarma de los servicios inmobiliarios, en la forma explicada en la Nota 3.1.a de la Memoria.

3. *El deterioro de activos no financieros es un área muy afectada por los impactos adversos derivados del COVID-19, siendo en el caso de Aena una cuestión clave de auditoría al suponer el inmovilizado material y los activos intangibles más del 83% del activo consolidado.*

En la nota 8 Aena desglosa información correspondiente a los tests de deterioro realizados para sus diferentes unidades generadoras de efectivo (en adelante, UGEs) para las que el grupo ha efectuado un test de deterioro a 31.12.2020. Entre las hipótesis clave más importantes está el tráfico aéreo, para el que en la nota 4 sobre estimaciones y juicios significativos relacionados con la incertidumbre provocada por el COVID-19 se indica que: “Los principales organismos aeronáuticos internacionales (OACI, IATA y ACI) confirman que el derrumbe del volumen de pasajeros global en el sector no tiene precedentes históricos. En el medio-largo plazo, estos organismos estiman que Europa no recuperará los niveles de actividad de 2019 hasta algún momento del amplio periodo comprendido entre 2024-2027”.

En el caso de la UGE Red de aeropuertos de Aena, no se ha registrado deterioro en el ejercicio 2020. En relación a la hipótesis clave del tráfico de pasajeros, se indica que: “Según las proyecciones de Eurocontrol de enero de 2021 relativas al número de operaciones, durante 2021 se recuperará, como máximo, el 51% del volumen de tráfico europeo de 2019, acelerándose a partir del verano. Considerando que el cambiante entorno actual dificulta enormemente realizar estimaciones, en Aena se ha considerado, para realizar estos tests de deterioro, la sensibilidad más pesimista basada en la recuperación de los niveles de tráfico de 2019 en 2027, con un nivel de tráfico para 2021 de un -65 % respecto a 2019”. En el apartado correspondiente al análisis de sensibilidad, se señala que: “se ha contemplado un escenario más optimista al escenario base, en el que la recuperación del tráfico de 2019 se produciría entrono a 2025, y el tráfico de 2021 sería de un -50% respecto al de 2019”.

- 3.1 *Aclaren si, de conformidad con las prioridades de supervisión publicadas por ESMA, se han considerado varios escenarios para estimar los flujos futuros de la mencionada UGE para incorporar la incertidumbre existente en relación con la recuperación del tráfico aéreo, explicando las ponderaciones dadas a cada escenario.*

La aplicación del «enfoque del flujo de efectivo esperado» requiere el empleo de probabilidades al objeto de tener en cuenta todas las expectativas sobre los posibles flujos de efectivo esperados, en lugar de un único flujo de efectivo más probable, así como la incertidumbre que pueda existir en relación con la distribución temporal de dichos flujos.

En el documento de recomendaciones formulado por ESMA también se señalaba que “la ponderación de diferentes escenarios necesita ser calculada sobre la base de estimaciones razonables, realistas y soportables, en orden a evitar el riesgo de sesgos demasiado optimistas o pesimistas”.

Por las razones explicadas en la Memoria y reproducidas en el escrito (un entorno cambiante que dificulta enormemente la realización de estimaciones) no era posible realizar ponderaciones que reunieran los requisitos exigidos por el ESMA (razonables, realistas y soportables), ni siquiera incurriendo en costes sustanciales que hubieran ido en contra del principio coste-beneficio que la propia Norma (Anexo A12) establece como restricción a su utilización. Además, conforme al párrafo A15, el tipo de descuento

necesariamente tendría que ser más bajo, para no reflejar los riesgos que ya han sido tenidos en cuenta para ajustar los flujos de efectivo estimados, lo que podría conducir a valoraciones optimistas.

Igualmente, ESMA hacía referencia a lo dispuesto en el art. 23 de la NIC 36, en función del cual “las estimaciones, los promedios y otras simplificaciones en el cálculo pueden proporcionar una aproximación razonable a las cifras que se obtendrían de cálculos más detallados”, puntualizando que para el uso de tales simplificaciones debería tenerse en cuenta el nivel de riesgo de que un deterioro pueda producirse para los activos objeto de prueba.

El nivel de riesgo de deterioro para la UGE Red de aeropuertos se consideraba remoto al 31 de diciembre de 2020, dado que esta UGE aporta más del 90 % del valor en Bolsa de Aena. La capitalización bursátil a dicha fecha era de 21.330 millones de euros, la deuda neta atribuible a dicha UGE era de 6.500 millones de euros aproximadamente y el valor contable del inmovilizado ascendía a 12.240 millones de euros.

En esta situación, se utilizó, a los exclusivos fines de realización del test de deterioro y en orden a descartar cualquier posible deterioro, un criterio más prudente que el resultante de cualquier ponderación de los escenarios existentes, toda vez que se adoptó como escenario base el más pesimista en lo relativo al escenario de tráfico, según se indica en la memoria: *“en Aena se ha considerado, para realizar estos tests de deterioro, la sensibilidad más pesimista basada en la recuperación de los niveles de tráfico de 2019 en 2027, con un nivel de tráfico para 2021 de un -65 % respecto a 2019”*. Incluso en este escenario el valor recuperable era sustancialmente superior al valor en libros de la UGE Red de aeropuertos.

3.2 Faciliten un análisis de sensibilidad respecto al tráfico de pasajeros, contemplando un escenario más pesimista que el escenario base, aclarando cual es el escenario base.

Según se ha indicado con anterioridad y conforme se establecía en la memoria, el escenario base, a efecto exclusivo de realización del test de deterioro, consideraba *“la sensibilidad más pesimista basada en la recuperación de los niveles de tráfico de 2019 en el año 2027, con un nivel de tráfico para 2021 de un -65 % respecto a 2019”*. El resto de hipótesis integrantes de dicho escenario se especificaba en el apartado *“proyecciones financieras”*.

En lo relativo a sensibilidades, la norma se refiere a “cambios razonablemente posibles en una hipótesis clave”. Con la información existente al cierre de 2020, el escenario de tráfico base del test utilizaba los valores más bajos del rango contemplado por los organismos especializados, tanto en cuanto al tráfico de 2021 respecto 2019 (rango entre -51% y -65 %), como en cuanto al año de recuperación del tráfico de 2019 (rango entre 2023 y 2027). Valores fuera de estos rangos no se consideraban razonablemente posibles en dicho momento.

Dichos escenarios más pesimistas se consideran incluso más improbables a día de hoy, teniendo en cuenta la actual situación de avance del plan de vacunación a nivel mundial, la flexibilización de las restricciones a la movilidad tanto en España, como en gran parte de los países de nuestro entorno emisores de tráfico, la evolución del tráfico en lo que va de año y la programación de operaciones disponible para los próximos meses de verano en los aeropuertos de la red.

- 3.3 *En la estimación de los flujos futuros, indican que: “para los ingresos comerciales se han considerado escenarios prudentes que reflejan la reducción de rentas de arrendamientos derivadas de las negociaciones en curso con los arrendatarios”. Especifiquen qué escenarios se han considerado en los tests de deterioro y con qué ponderaciones, puesto que en nota 3.1a) indican que para las actividades comerciales sujetas a RMGA se han registrado contablemente todos los ingresos alegando que existe un derecho contractual a percibir esas rentas por parte de Aena, mientras que en las actividades no sujetas a RMGA sí se han registrado en 2020 exenciones parciales de ciertas rentas fijas.*

En el escenario pesimista de flujos de caja futuros descrito en el punto 3.1 se consideraron hipótesis de reducciones de RMGA, pero en relación con la contabilización bajo NIIF 16 de los ingresos comerciales en el ejercicio 2020 se consideró, como ya se ha detallado en el punto 2.5, iv, el derecho contractual que tiene Aena a percibir la totalidad de los importes contractualmente establecidos.

De este modo, para los flujos derivados de los ingresos comerciales se elaboraron dos escenarios a partir de los dos escenarios de tráfico indicados en la Nota 8 de la Memoria de las Cuentas anuales consolidadas de 2020:

1. Para el escenario base, que es el más pesimista, se han contemplado los siguientes supuestos para el periodo de proyección (2021-2027):
 - Tiendas Libres de impuestos: RMGA contractual minorada en un 50% hasta el 9 de septiembre de 2021. A partir de 2022 se considera la RMGA contractual minorada en un 15%.
 - Tiendas, Restauración y Explotaciones Comerciales: importe de la RMGA contractual minorada en un 50% hasta el 9 de septiembre de 2021, considerando que todos los contratos que vencen en 2021 van a ser renovados. En 2022 se considera el importe de la RMGA contractual minorada en un 15%, y a partir de 2023 se incrementa ese importe un 1% anual.
 - Alquiler de coches: En función de los contratos ya modificados en 2020, y teniendo en cuenta la variación interanual de tráfico.
 - Publicidad: En función de la variación interanual de tráfico para el escenario base. En 2022 se considera la RMGA contractual minorada en un 15%, y a partir de 2023 se incrementa ese importe en un 1% anual.
 - Aparcamientos y Servicios VIP: En función de la variación interanual de tráfico.

- Inmobiliario y Suministros: 2021: Cifras del presupuesto. A partir de 2022 se aplica un incremento del 1% anual.
- 2. Para el escenario más optimista, descrito en la memoria como aquel “en el que la recuperación del tráfico de 2019 se produciría en torno a 2025, y el tráfico de 2021 sería de un -50 % respecto al de 2019”:
 - Tiendas Libres de impuestos: RMGA contractual minorada en un 50% hasta el 09/09/2021. A partir de 2022 se considera la RMGA contractual.
 - Tiendas, Restauración y Explotaciones Comerciales: importe de la RMGA contractual minorada en un 50% hasta el 09/09/2021, considerando que todos los contratos que vencen en 2021 van a ser renovados. En 2022 se considera el importe de la RMGA contractual y a partir de 2023 se incrementa ese importe un 1% anual.
 - Alquiler de coches: En función de los contratos ya modificados en 2020, y teniendo en cuenta la variación interanual de tráfico.
 - Publicidad: Cifras del presupuesto de 2021. A partir de 2022 se considera la RMGA contractual para todos los años.
 - Aparcamientos y Servicios VIP: Cifras del presupuesto de 2021. A partir de 2022 se aplicará la variación interanual de tráfico del escenario.
 - Inmobiliario y Suministros: 2021: Cifras del presupuesto. Entre 2022 y 2024 se aplica un incremento del 1% anual, y de 2025 a 2027 un incremento del 10% anual.

No se han efectuado ponderaciones de estos escenarios, según se indicaba en el punto 3.1.

Ampliación de respuesta de fecha 20 de julio de 2021 sobre estimación de los flujos futuros de rentas de arrendamientos comerciales a efectos de los tests de deterioro versus ingresos comerciales registrados.

En la respuesta al punto 2.5 iv se explican las razones por las que, en aplicación de la NIIF 16, AENA ha procedido a registrar en 2020 y en el periodo transcurrido de 2021 los ingresos y las correspondientes cuentas a cobrar derivados de las RMGA establecidas en los contratos de arrendamiento de los espacios comerciales. Igualmente, en los puntos 2.5.1 y 2.5.2 se explican las bases sobre las cuales se han registrado provisiones para el posible deterioro de una parte de esos activos a cobrar.

Como se indica en la respuesta a esos puntos, en aplicación de la NIIF 16, determinados hechos que muestran la existencia de riesgo de no cobro de una parte importante de esos importes no afectan a la dotación de las provisiones por deterioro derivadas de la NIIF 9. No obstante, la

Sociedad, es consciente de que los flujos de caja futuros por cobro de esas cantidades pendientes se verán sustancialmente disminuidos y aquellos que se espera que se produzcan, lo harán retrasados en el tiempo respecto a las fechas previstas en los contratos.

Es por ello que, a efectos de aplicación de la NIC 36 y la valoración de la UGE Red de Aeropuertos de AENA, la estimación de los flujos de caja futuros derivados de las actividades comerciales tiene en cuenta el impacto negativo de la reducción y/o retraso previsto en el cobro de las RMGA que actualmente se encuentran en disputa.

3.4 Respecto a la tasa de descuento antes de impuestos, que ha pasado del 5,4% en 2019 al 8,5% en 2020, faciliten información acerca de: (i) fuentes utilizadas y forma de cálculo, que expliquen el aumento de esta variable; (ii) un análisis de sensibilidad más amplio que el +1 p.p. realizado por la entidad, que considere como cambio razonablemente posible un aumento de la tasa de descuento más cercano al ocurrido en 2020.

- i. El aumento de la tasa de descuento antes de impuestos de 2019 a 2020 de 5,4% a 8,5% viene explicado por el incremento de la tasa libre de riesgo y por la beta de activos, mientras que el resto de partidas permanecen prácticamente constantes:
 - Apalancamiento financiero (Deuda/Capital) del 30% en 2019 y 27,7% en 2020.
 - Prima de riesgo 6,50% en 2019 frente a 6,75% en 2020.
 - Coste bruto de la deuda 1% en 2019 y 1,1% en 2020.

La tasa de libre de riesgo aumenta de 0,48% en 2019 a 1,90% en 2020. Lo que principalmente marca la diferencia del 1,42% entre ambas tasas es que en el cálculo de la tasa de riesgo del 2020, se le incorpora el efecto Quantitative Easing, “QE”, que supone una mayor tasa libre de riesgo del 1,8% con respecto a 2019.

El efecto QE y su necesidad de incluirlo como un mayor valor de la tasa libre de riesgo en el cálculo del coste medio ponderado de capital (“cmpp”) de Aena, surge como consecuencia del análisis en 2020 de la propuesta de cmpp para el segundo periodo regulatorio (DORA 2022-2026). En este análisis se constataron 2 aspectos que no se dieron en el anterior periodo regulatorio:

- Programa de recompra de bonos de Estados Miembros de la UE por el Banco Central Europeo (QE), que mantiene el rendimiento de bonos emitidos por cada Estado por debajo de lo que ocurriría si no existiese dicho programa.
- Aplicación en el cálculo del coste medio ponderado de capital de las diferentes regulaciones de dicho efecto (QE), como mayor valor de la tasa libre de riesgo. En nuestro país, la CNMC lo viene aplicando desde el 2017 en sectores regulados tales como la telecomunicación o la energía.

En 2019 la media del bono a 10 años durante los últimos 6 meses fue de 0,48%, mientras que en 2020 fue ligeramente inferior 0,10%. Habría por tanto una disminución o efecto negativo de 0,38% de cotización del bono a 10 años en 2020. Si le añadimos el efecto positivo del QE de incrementar dicha tasa libre de riesgo por el 1,8% en 2020, el efecto neto arrojaría o explicaría la diferencia del 1,42% entre ambos años. (ver cuadro adjunto).

Con respecto a la beta de activos, en 2019 la media de los aeropuertos comparables a Aena utilizados para el DORA 1 (2017-2021), (ADP, Fraport, Viena, Zurich), cotizados en los mercados de valores, era de 0,57. En 2020, y por el riesgo de los mercados por las consecuencias de la pandemia, la beta de activos para el mismo grupo de aeropuertos ascendió a 0,76.

Ver cuadro adjunto:

WACC UGE RED DE AEROPUERTOS	2019	Observaciones	2020	Observaciones
Tasa libre de riesgo (Rf)	0,48%	Bono a 10 años español	1,90%	Bono a 10 años español (0,06%) más prima QE del BCE (1,8 %)
Tipo impositivo (t)	25,0%		25,0%	
	0,58		0,76	
	30,0%		27,7%	
Asset Beta		Valor adoptado a efectos regulatorios para el DORA 2017-2021		Beta mensual últimos 5 años de Aena
D/EV		Estructura de capital media de aeropuertos comparables		Estructura de capital media de aeropuertos comparables
E/EV	70,0%		72,4%	
D/E	42,9%		38,2%	
Beta apalancada	0,77		0,98	
Prima de mercado (ERP)	6,50%	Estudio de Pablo Fernández para España	6,75%	Recomendada por EY en consonancia con otras fuentes consultadas (Pablo Fernández, etc.)
Coste del Equity	5,46%		8,50%	
Coste bruto deuda	1,0%		1,1%	Coste de la deuda con base en últimos acuerdos de financiación de la compañía en España
Coste deuda después impuestos	0,75%		0,82%	
WACC d.l	4,05%		6,38%	
WACC a.l	5,40%		8,50%	

- ii. Una tasa de descuento antes de impuestos del 10,5% (lo que supondría un +1 p.p. adicional al +- 1 p.p contemplado en el análisis de sensibilidad efectuado, esto es, +2 p.p. sobre la tasa del escenario base) para Aena no tendría racionalidad económica, se alejaría del rango de las estimaciones de valor realizados por el supervisor, regulador e inversores. A modo de ejemplo, la CNMC propone para Aena para el periodo 2022-2026 un coste medio ponderado de capital nominal antes de impuestos del 6,02%.

No obstante, lo anterior, ni siquiera la utilización de dicha tasa de descuento (10,5%) que conduce a valoraciones totalmente inconsistentes con la valoración bursátil de mercado, produciría deterioro para la UGE red de aeropuertos.

En el caso de la UGE correspondiente a la Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia, en 2020 se ha registrado un deterioro de 45 millones €, indicándose que el valor recuperable a 31 de diciembre de 2020 es de -1,4 millones €. Se ha considerado como escenario base la recuperación de los niveles de tráfico de 2019 en 2025, con un nivel de tráfico para 2021 de -41% respecto a 2019, y con crecimientos para 2022, 2023 y 2024 del 20%, 21% y 16%, respectivamente. Esto supone la traslación directa de las hipótesis de la oferta de la concesión con un desplazamiento de 8 años lo cual, junto con el resto de hipótesis, supone una disminución de 18,7 millones de pasajeros durante el periodo de concesión, y una disminución con respecto a los ingresos totales contemplados en la oferta de 373 millones €.

- 3.5 *En relación con la cuantificación del valor recuperable en -1,4 millones €, indiquen cómo se ha calculado este importe negativo, su naturaleza y el tratamiento contable aplicado en las cuentas consolidadas y en las individuales, al estar la sociedad concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia participada al 100% por la Sociedad dominante.*

Según se indicaba en la Nota 8 de las Cuentas Anuales consolidadas de 2020 “El Grupo estima el importe recuperable de la inversión como el valor en uso a 31 de diciembre de 2020 sobre la base de las proyecciones financieras elaboradas por la dirección para todo el periodo concesional”. El valor en uso se estimó según establece la NIC 36 como “el valor presente de los flujos futuros estimados de efectivo que se esperan, tanto de su funcionamiento continuado en el tiempo, como de su eventual desappropriación al final de la vida útil”.

Evidentemente, con el valor recuperable determinado se procedió a deteriorar íntegramente el valor del inmovilizado de AIRM en sus cuentas individuales (que ascendía a 46,5 millones de euros), y en cuentas consolidadas (que ascendía a 45,3 millones de euros, después de eliminar un importe de 1,2 millones de euros por gastos financieros activados bajo norma española que no son admisibles bajo la CINIIF 12).

- 3.6 *Respecto a que en las proyecciones no han considerado la aplicación de un reequilibrio económico de la concesión, basado en el art. 282 del TRLCSP, faciliten información acerca de la situación de las negociaciones con la Administración concedente a fecha de formulación de las cuentas anuales, así como a fecha de contestación a este requerimiento. En concreto, indiquen cómo podría ejecutarse dicho reequilibrio, y si es posible estimar el potencial impacto en el importe recuperable del inmovilizado.*

El Consejo de Administración de la Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia (en adelante “Aena SCAIRM”) formuló las Cuentas Anuales y el informe de gestión correspondiente al ejercicio 2020 el día 16 de febrero de 2021.

El Consejo de Gobierno de la Región de Murcia, por medio de la Disposición Adicional Tercera del Decreto-Ley 1/2021, de 6 de mayo, de reactivación económica y social tras

el impacto del COVID-19 en el área de vivienda e infraestructuras, ha acordado autorizar *“la adaptación del contrato de gestión de servicios públicos del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia a las nuevas circunstancias derivadas de la pandemia”*. En este sentido, la citada Disposición dispone:

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

A este respecto, la cláusula 45 del Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares que rigió la licitación del contrato de gestión, explotación, mantenimiento y conservación del Aeropuerto Internacional Región de Murcia, bajo la rúbrica EQUILIBRIO ECONÓMICO-FINANCIERO DEL CONTRATO” prevé expresamente que: “La Administración concedente deberá restablecer el equilibrio económico del contrato cuando se den los supuestos contemplados en el artículo 282 del TRLCSP” que establece, en relación a la forma de restablecer el equilibrio económico del contrato de concesión que:

“5. [...], el restablecimiento del equilibrio económico del contrato se realizará mediante la adopción de las medidas que en cada caso procedan. Estas medidas podrán consistir en la modificación de las tarifas a abonar por los usuarios, la reducción del plazo del contrato y, en general, en cualquier modificación de las cláusulas de contenido económico incluidas en el contrato. Así mismo, en los casos previstos en los apartados 4.b) y c), podrá prorrogarse el plazo del contrato por un período que no exceda de un 10 por ciento de su duración inicial, respetando los límites máximos de duración previstos legalmente”.

Por tanto, hay que resaltar que este artículo no especifica la forma de cálculo de las compensaciones.

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

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

En cuanto a cómo podría ejecutarse el equilibrio, únicamente podemos informarles sobre la propuesta de compensación planteada por Aena SCAIRM, que consiste en lo siguiente:

- ✓ Un modelo de compensación por la reducción de ingresos y aumento de gastos que permita a la concesionaria reequilibrarse con cargo a los cánones futuros.
- ✓ La medida de compensación propuesta dejaría de estar vigente una vez se recupere el volumen del tráfico de viajeros del Aeropuerto de Murcia

correspondiente al año 2019. Su cálculo se haría por ejercicios vencidos, una vez aprobadas las cuentas. El resultado, que, como se ha adelantado, se aplicaría contra cánones futuros, se capitalizaría al 3%, porcentaje que responde a una estimación razonable según valor de mercado.

- ✓ De forma paralela, se ha considerado preciso aplicar un factor de corrección al importe total del canon a pagar cada año, de forma que se adapte a la realidad del tráfico de viajeros y a las condiciones actuales de mercado. El factor de corrección que se pretende aplicar es igual a la variación del tráfico real con respecto al de la oferta.
- ✓ Se ha propuesto la suspensión de los cánones mínimos hasta el último año de la concesión. Sin perjuicio de lo anterior, con una periodicidad no superior a 5 años, se revisaría el modelo para adecuarlo a la realidad del tráfico con el objetivo de determinar con exactitud el plazo de suspensión del canon mínimo garantizado. En este sentido, la suspensión se levantaría una vez que se verifique por las partes que el modelo económico financiero de la concesión arroja un VAN>0 y una TIR del Accionista superior a la de la Oferta.
- ✓ Se ha propuesto adaptar el plan de inversiones a la nueva situación, con una reducción en la inversión que cuantificamos en un 50% para todo el periodo concesional. Esta medida quedaría condicionada al mantenimiento de las condiciones económicas que justifican el reequilibrio, sometiéndose a revisión en caso de que se produzca la recuperación del volumen de tráfico aéreo a niveles del año 2019.

No se considera que las propuestas anteriores tengan un impacto significativo en el cálculo del valor recuperable del inmovilizado.

Para la UGE constituida por la Sociedad mercantil estatal Aeroportos do Nordeste do Brasil, S.A. (en adelante, ANB), en 2020 se ha registrado un deterioro de 65 millones €, indicándose que el valor recuperable a 31 de diciembre de 2020 es de 274 millones €. Como escenario base, indican que han considerado un descenso del 26% del número de pasajeros contemplados en la oferta, originándose a su vez un descenso del 31% en los ingresos operativos que se consideraron inicialmente. En el análisis de sensibilidad se indica que el escenario base es una curva de recuperación en U para el periodo 2021-2025.

3.8 Aclaren si se han considerado varios escenarios para estimar los flujos futuros e incorporar la incertidumbre existente en relación con la recuperación del tráfico aéreo, explicando las ponderaciones dadas a cada escenario.

No se han ponderado los 3 escenarios contemplados de recuperación del tráfico aéreo. El test de deterioro utilizó exclusivamente los resultados arrojados por el escenario base con curva de recuperación del tráfico en U, que fue considerado el más probable. Los escenarios alternativos de tráfico “Curva de recuperación de tráfico en V” y “Curva de

recuperación de tráfico en L", sólo se consideraron para el test de sensibilidad mostrado en los Estados Financieros.

3.9 En relación con las proyecciones financieras realizadas por un consultor independiente, que se han utilizado como base para estimar el importe recuperable de la inversión en ANB por su valor en uso, confirmen si no ha existido ningún tipo de discrepancia entre las hipótesis o estimaciones de este experto y las consideradas finalmente por la entidad, y si el informe de conclusiones no presentaba ningún tipo de asunción especial o advertencia, justificando, en caso contrario, los motivos de las discrepancias y describiendo los aspectos destacados por el consultor.

Confirmamos que no ha existido ningún tipo de discrepancia entre las estimaciones del experto y las finalmente consideradas por ANB. Asimismo, el informe de conclusiones no presentaba ningún tipo de asunción especial o advertencia.

3.10 En relación con la tasa de descuento antes de impuestos del 12%, indican que incluye un ajuste a la baja para contemplar el efecto de los flujos positivos resultantes del reequilibrio económico-financiero de la concesión, ajuste que ha sido calculado ponderando el grado de probabilidad de obtención del reequilibrio, teniendo en cuenta las incertidumbres asociadas con su cálculo y su eventual aprobación por la entidad concedente.

3.10.1 Indiquen por qué para ANB han tenido en cuenta el reequilibrio económico-financiero de la concesión, y no lo han considerado en el caso de la concesión del Aeropuerto Internacional de Murcia, que también se hallaba en negociaciones con la entidad concedente a fecha de formulación de las cuentas anuales.

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

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

De acuerdo con lo previsto en el Contrato de concesión, considerando además las interpretaciones realizadas por las autoridades brasileñas sobre la pandemia COVID-19, así como la legislación aplicable al caso, el 1 de diciembre de 2020 ANB presentó petición de reequilibrio económico financiero ante la ANAC, por el importe del desequilibrio estimado en el ejercicio 2020. El 15 de diciembre de 2020 se recibió Oficio de ANAC solicitando informaciones y detalles adicionales sobre el cálculo del desequilibrio, a los que ANB dio respuesta el 10 de marzo de 2021. En

la respuesta al apartado 3.10.3, se recoge en detalle el desarrollo de las gestiones y negociaciones para la obtención de dicho reequilibrio.

Sobre la base de lo anterior, a la fecha de valoración ANB se encontraba en fase de alcanzar un acuerdo de reequilibrio patrimonial con las administraciones brasileñas, por lo que teniendo en cuenta los avances en los acuerdos de reequilibrio en otras concesiones en Brasil, en el cálculo del test de deterioro se excluyó el efecto del reequilibrio patrimonial, empleando una tasa de descuento financieramente equivalente a la de incorporar dicho reequilibrio en las proyecciones. Esta valoración fue validada por Ernst & Young, que, en sus cálculos comparativos, incorporó los flujos que se esperaban recibir por el reequilibrio patrimonial por sus respectivas probabilidades de suceso, manteniendo la tasa de descuento que refleja el riesgo operativo de las proyecciones, lo que confirmó que matemáticamente es equivalente al cálculo de Aena.

Según se indicaba en la Nota 8 d) (correspondiente a la UGE constituida por la Sociedad la Sociedad mercantil estatal Aeroportos do Nordeste do Brasil S.A. (ANB)) de las Cuentas Anuales consolidadas de 2020, el reequilibrio se ha tenido en cuenta con una ponderación en cuanto al grado de probabilidad de su obtención: *“Esta tasa incluye un ajuste a la baja para contemplar el efecto de los flujos positivos resultantes del reequilibrio económico-financiero de la concesión (nota 1), ajuste que ha sido calculado ponderando el grado de probabilidad de obtención del reequilibrio, teniendo en cuenta las incertidumbres asociadas con su cálculo y su eventual aprobación por la Entidad concedente.”* Además, el Poder Concedente (Diretoria da Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC) ya había reconocido compensaciones para 2020 por la Covid a otros concesionarios aeroportuarios de Brasil de similares características. El link siguiente muestra los cuatro primeros casos de reequilibrio reconocidos por ANAC en noviembre de 2020.

<https://www.anac.gov.br/noticias/2020/aprovado-reequilibrio-economico-financeiro-para-4-aeroportos-em-razao-dacovid-19>

En ANB, el estado de tramitación del reequilibrio descrito anteriormente, así como su elevada probabilidad de obtención a la fecha de formulación de las Cuentas Anuales, aconsejaron considerar dicho reequilibrio en la estimación de los flujos del test de deterioro.

En el caso del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia, como se ha descrito en el punto 3.6, la situación era completamente diferente por lo que no se consideró adecuado la inclusión del reequilibrio en la estimación de los flujos financieros.

3.10.2 Aporten cuál sería la tasa de descuento antes de impuestos en el supuesto de no considerar el reequilibrio económico-financiero de la concesión, así como el importe del valor recuperable resultante.

La tasa de descuento de flujos de ANB a 31 de diciembre de 2020, sin tener en cuenta el reequilibrio económico-financiero, es del 12,3%. Las principales variables de su determinación son:

- Tasa libre de riesgo basada en el rendimiento semestral del bono brasileño a 10 años (7,1%).
- Beta de activos de 1,03, calculada como media de las betas mensuales de los 5 últimos años de los aeropuertos comparables.
- Prima de riesgo país del 6%, estructura de capital media de los comparables (Deuda /Equity= 34%), y el coste financiero bruto de la deuda de ANB calculado en base al tipo efectivo medio proyectado del 8,3%.

Aplicando esta tasa de descuento a los flujos de caja futuros actualizados de ANB, el importe recuperable resultante de ANB habría ascendido en este caso a 258 millones €, dando lugar a un deterioro de 81 millones € (16 millones € adicionales al importe de deterioro reflejado en los Estados Financieros a 31/12/2020).

No obstante, lo anterior, dado el estado avanzado de la tramitación del pleito de reequilibrio (descrito a continuación en la respuesta 3.10.3 y, especialmente, los precedentes favorables obtenidos por otras concesionarias del sector en circunstancias similares a las de ANB, se consideró razonable aplicar una tasa de descuento del 12%.

3.10.3 Faciliten información acerca de la situación de las negociaciones con la entidad concedente a fecha de formulación de las cuentas anuales, así como a la fecha de contestación a este requerimiento. En concreto, indiquen cómo podría ejecutarse dicho reequilibrio, y si es posible estimar el potencial impacto en el importe recuperable del inmovilizado.

El 1 de diciembre de 2020 ANB presentó petición de reequilibrio económico financiero ante la Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), por el importe del desequilibrio estimado en el ejercicio 2020.

El 15 de diciembre de 2020 se recibió Oficio de ANAC solicitando informaciones y detalles adicionales sobre el cálculo del desequilibrio. ANB dio respuesta a esta solicitud el 10 de marzo de 2021, actualizando asimismo los cálculos sobre el desequilibrio considerando ya los resultados reales al cierre del ejercicio.

El 15 de abril de 2021 ANAC envió Nota Técnica presentando el análisis de la Gerencia de Regulación Económica sobre dicha petición, concluyendo que el evento narrado se encuadra en la matriz de riesgos contractual, especialmente en cuanto a sus efectos sobre la concesión en el periodo marzo a diciembre de 2020, y que el importe del desequilibrio en el periodo citado ascendió a 69,7 millones R\$ (11,0 millones € al tipo de cambio de 31/12/2020) antes de impuestos. Como paso previo a su aprobación por la Dirección de ANAC y las instancias competentes del

Ministerio de Infraestructura, la Gerencia solicitó de ANB informaciones adicionales para analizar la forma de recomposición del equilibrio económico-financiero.

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

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

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

Cabe destacar que el mecanismo de recomposición neutraliza los efectos impositivos (mediante gross up de los efectos de la imposición directa e indirecta aplicables en su caso) y el valor temporal del dinero (actualizando los valores al año de compensación mediante el uso de una WACC contractual).

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

Teniendo en cuenta el resultado de la solicitud de reequilibrio realizada en 2020 (basado en la Nota Técnica recibida) y la estimación para el ejercicio 2021, se considera que el resultado del desequilibrio podría ser entre 18 y 47 millones de R\$ (entre 2,8 y 7,4 millones de €) superior a lo considerado en el ejercicio de deterioro de cierre del ejercicio 2020, lo que aumentaría el valor recuperable y reduciría el deterioro (siempre que se mantuvieran constantes el resto de variables) en dicho importe.

Respecto a la UGE constituida por el grupo LLAH II con la concesión del aeropuerto de Londres-Luton, en 2020 no se ha registrado deterioro. En la nota 5 relativa a Información financiera por segmentos se indica que el importe del activo no corriente correspondiente al subgrupo dependiente LLAH III era de 533 millones € a cierre de 2020 (645 millones € a cierre de 2019).

La nota 8 explica que el contrato de concesión establece un derecho de reequilibrio basado en la existencia de una pandemia como causa de fuerza mayor especial, por lo que el importe del canon de concesión a pagar incluido en las proyecciones se ha basado en los importes que se pagarían en virtud de la cláusula de fuerza mayor. Dado que el procedimiento está suspendido mientras se están manteniendo conversaciones con el Municipio de Luton sobre su aplicación, se ha considerado adecuada la ponderación en las previsiones de la probabilidad de ocurrencia de diversos escenarios.

Por otro lado, se ha solicitado formalmente la ampliación de la capacidad del aeropuerto a 19 millones de pasajeros, por lo que la probabilidad de ocurrencia de dicha variable también ha sido ponderada en las previsiones en función a varios escenarios. Para los supuestos clave del número de pasajeros y canon concesional, se han ponderado en las previsiones la probabilidad de ocurrencia de los escenarios contemplados, llegándose a un valor de 18,5 millones de pasajeros para el tráfico y 85% para el importe de la cláusula de fuerza mayor.

3.11 *Expliquen los diversos escenarios considerados para estimar los flujos futuros incorporando la incertidumbre existente en relación con la recuperación del tráfico aéreo y el canon concesional, explicando las ponderaciones dadas a cada escenario. En concreto, aclaren cuándo han estimado que se recuperarán los niveles de tráfico aéreo de 2019.*

Tal y como se informa en la Nota 8 de la Memoria de las Cuentas Anuales consolidadas correspondientes a 2020, “para los dos supuestos clave, número de pasajeros y canon concesional, se ha ponderado en las previsiones la probabilidad de ocurrencia de los escenarios contemplados, llegándose a un valor de 18,5 millones de pasajeros para el tráfico y 85 % para el importe de la SFM. Dicho porcentaje se ha considerado por el efecto de la reducción del canon resultante del reequilibrio económico-financiero de la concesión basado en una causa de fuerza mayor al que se tiene derecho en virtud del contrato de concesión ponderado por el grado de probabilidad en su obtención, teniendo en cuenta las incertidumbres asociadas a su cálculo y su eventual futura aprobación por la entidad concedente”.

Por tanto:

1. En relación con la recuperación del tráfico aéreo, se han realizado tres escenarios:

- ✓ Tráfico máximo de 18 millones de pasajeros. Es el límite regulatorio actualmente existente. En este escenario el tráfico de 18 millones de pasajeros que se obtuvo en 2019 se alcanzaría en 2025.

- ✓ Tráfico máximo de 19 millones de pasajeros, que es el tráfico para el que actualmente tiene capacidad el aeropuerto, y para el cual se espera obtener autorización por parte de los reguladores. El tráfico de 2019 se alcanzaría en 2025.
- ✓ Escenario base: Tráfico máximo de 18,5 millones de pasajeros, que resulta de la ponderación al 50 % de los dos escenarios anteriores. En este escenario el tráfico de 18 millones de pasajeros que se obtuvo en 2019 se alcanzaría en 2025.

2. En relación con el canon concesional:

- ✓ Pago del 100 % del canon de concesión para el período 2021-2026.
- ✓ Pago del 0 % del canon de concesión para el período 2021-2026.
- ✓ Escenario base: Ponderación probabilística de los dos escenarios anteriores, resultante en una reducción del 85 % del canon concesional para el período 2021-2026.

3.12 *En relación con la cláusula de fuerza mayor incluida en el contrato de concesión que establece un derecho de reequilibrio en el caso de existencia de una pandemia, entre otras situaciones, faciliten la siguiente información adicional:*

3.12.1 *Justifiquen por qué para London-Luton han tenido en cuenta el reequilibrio económico-financiero de la concesión, y no lo han considerado en el caso de la concesión del Aeropuerto Internacional de Murcia, que también se hallaba en negociaciones con la entidad concedente a fecha de formulación de las cuentas anuales.*

Como se ha indicado en la respuesta a las cuestiones 3.6 y 3.10.1, el Consejo de Administración de AENA SCAIRM formuló las Cuentas Anuales y el informe de gestión correspondiente al ejercicio 2020 el día 16 de febrero de 2021.

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

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

Con fecha 21 de mayo de 2021 Aena SCAIRM solicitó formalmente a la CARM el reequilibrio de la concesión con base en el artículo 282 del TRLCSP.

Por tanto, aunque se habían mantenido conversaciones informales al respecto a la fecha de formulación de las cuentas anuales, al no haberse todavía solicitado formalmente el reequilibrio de la concesión con base en el artículo 282 del TRLCSP, el reequilibrio no se tuvo en consideración en las cuentas anuales 2020. Hay que resaltar que este artículo no especifica la forma de cálculo de las compensaciones.

En el caso de Luton, la cláusula 10 del contrato de concesión reconoce el derecho a reequilibrio y el mecanismo para la estimación de la compensación ante la ocurrencia de eventos de fuerza mayor. La sociedad concesionaria del aeropuerto de Luton ha solicitado asesoramiento jurídico experto y dispone de dictamen jurídico que avala su derecho al reequilibrio económico.

Esta situación es totalmente distinta al caso de Murcia, explicada anteriormente y en los puntos 3.6 y 3.10.1.

3.12.2 Confirмен si en el caso de que finalmente no fuera de aplicación el procedimiento de fuerza mayor especial y no se realizara un ajuste económico, el importe del valor recuperable en el escenario más gravoso sería el que desglosan en el análisis de sensibilidad, para el que indican que: “si hubiera que proceder al pago de la tasa concesión total para el periodo 2021-2027, el valor en uso disminuiría en aproximadamente 105,2 millones € y, por lo tanto, el importe de deterioro ascendería a unos 20,6 millones €”.

Se confirma este escenario más gravoso siempre que, tal y como se establece en la memoria, se mantengan constantes el resto de asunciones del escenario base.

3.12.3 Faciliten información acerca de la situación de las negociaciones con la entidad concedente a la fecha de formulación de las cuentas anuales, así como a la fecha de contestación a este requerimiento. En concreto, indiquen cómo podría ejecutarse dicho reequilibrio, y si es posible estimen el potencial impacto en el importe recuperable del inmovilizado.

A fecha de firma de cuentas, las negociaciones para materializar el reequilibrio se encontraban en curso. A fecha de contestación, se ha alcanzado ya un principio de acuerdo que representa un valor neto equivalente a la aplicación de las condiciones incluidas en la cláusula de Fuerza Mayor Especial. El proceso se encuentra a falta de redacción legal y procesos formales de aprobación final por ambas partes.

A fecha de redacción de esta aclaración, la ejecución del equilibrio contempla fundamentalmente descuentos al canon de concesión por un valor nominal de £45 millones y una extensión de la concesión por un plazo de 16 meses y medio.

Debido a que el principio de acuerdo representa un valor neto equivalente a la aplicación de las condiciones incluidas en la cláusula de Fuerza Mayor Especial del contrato de concesión, no se espera que tenga un impacto material por este concepto, en el importe recuperable del inmovilizado que figura a 31/12/2020.

3.13 *En relación con incluir en sus proyecciones la ampliación de la capacidad del aeropuerto a 19 millones de pasajeros, faciliten la siguiente información adicional:*

3.13.1 *Justifiquen por qué han tenido en cuenta este supuesto, dado que de conformidad con la NIC 36.44, los flujos de efectivo futuros deben estimarse teniendo en cuenta el estado actual del activo. Aclaren cual es la capacidad del aeropuerto sin considerar dicha ampliación.*

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

En este escenario, la solicitud de autorización de capacidad de 1 millón de pasajeros adicional ha sido entregada a la entidad que debe aprobarlo (autoridad de planificación del Municipio de Luton o Local Planning Authority) incorporando todos los requerimientos de ésta. Aunque no pueda garantizarse la aprobación de la solicitud, el equipo de gestión de la sociedad concesionaria de Luton estima poder obtener la autorización solicitada como queda de manifiesto en el hecho de que la capacidad de 19 millones de pasajeros por año está incorporada al plan de negocio quinquenal que anualmente se presenta a la entidad concedente del aeropuerto, de acuerdo a los requisitos del contrato de concesión.

3.13.2 *Faciliten un análisis de sensibilidad del valor recuperable eliminando totalmente de sus proyecciones el supuesto de ampliación de la capacidad del aeropuerto, indicando cuál sería, en su caso, el importe del deterioro a 31 de diciembre de 2020.*

Según se ha indicado en el punto 3.13.1, las inversiones de ampliación de capacidad del aeropuerto ya están realizadas. Por tanto, este supuesto sería equivalente a considerar como escenario base un tráfico máximo de 18 millones de pasajeros. Según se indica en la Nota 8 de la Memoria de las Cuentas Anuales de 2020, el valor en uso en este caso disminuiría en 6,9 millones de euros, y no arrojaría deterioro.

En este escenario:

- Si la tasa de descuento fuera 100 pbs más alta (8,92 %), el valor en uso descendería en 36,6 millones de euros.

- Si la tasa de descuento fuera 100 pbs más baja (6,92 %), el valor en uso aumentaría en 25,2 millones de euros.

En ningún caso se produciría deterioro.

3.13.3 Faciliten información acerca de la situación a fecha de contestación a este requerimiento de la solicitud de ampliación de la capacidad del aeropuerto presentada al Municipio de Luton.

Con fecha 6 de enero de 2021, se hizo entrega de la solicitud a la Local Planning Authority dependiente del Luton Borough Council, tras lo que se desarrolló una consulta pública. Se efectuó una segunda entrega de documentación (incluyendo el Plan de Reducción de Emisiones de Carbono) en la última semana de mayo de 2021 con documentación aclaratoria y adicional, tras lo cual se ha lanzado una segunda consulta pública, que finalizará el próximo 4 de Julio de 2021. A partir de ese momento, la Local Planning Authority decidirá en qué fecha lleva la solicitud a votación del Planning Committee, órgano encargado de la aprobación final.

3.14 En relación con la tasa de descuento, faciliten la siguiente información: (i) aclaren si está calculada antes o después de impuestos; (ii) expliquen por qué apenas se ha incrementado del 7,75% en 2019 al 7,92% en 2020, a pesar de la situación de mayor riesgo propio de los activos; y (ii) faciliten un análisis de sensibilidad ante un aumento de la tasa de descuento superior a los 50 bps estimado, puesto que es razonablemente posible un cambio superior en esta hipótesis clave, tal y como ha ocurrido en el resto de UGEs en el ejercicio 2020.

- i. Dicha tasa de descuento está calculada después de impuestos.
- ii. El coste medio ponderado de capital (CMPC) nominal después de impuestos considerado para el test de deterioro del ejercicio 2019 del aeropuerto de Luton fue de 7,75%, mientras que el utilizado para el mismo aeropuerto en 2020 fue del 7,9%. En 2020, las principales variables que componen el CMPC sufrieron un aumento con respecto al 2019. En concreto:

- Tasa libre de riesgo aumentó del 0,8% al 1,1%
- Beta de activos se incrementó del 0,7 al 0,98
- El coste bruto de la deuda subió del 3,5% al 3,8%

El aumento de dichas variables se vio compensado por la aplicación de una prima adicional genérica por liquidez en 2019 del 1,8% de mayor coste de los fondos propios que el nuevo consultor contratado (E&Y) no consideró necesario aplicar en

el 2020, haciendo que el incremento de la tasa entre ambos años fuera solo del 0,15% aproximadamente.

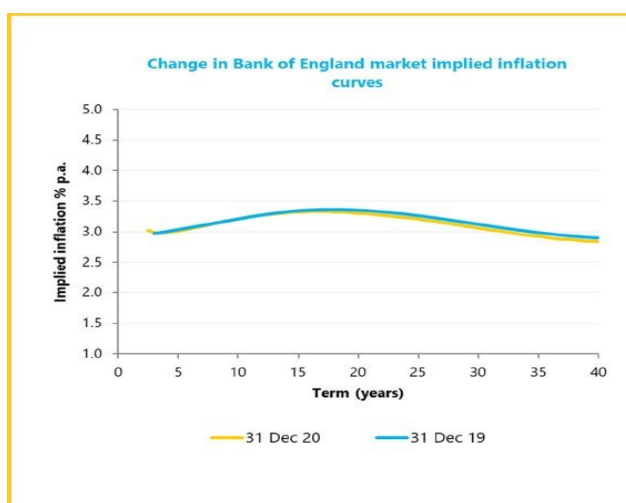
- iii. Para un aumento de la tasa de descuento en 100 pbs (8,92%) el valor en uso habría disminuido en 30,2 millones de euros, no produciendo deterioro. Un descenso de 100 pbs en la tasa de descuento (6,92 %) produciría un aumento del valor de uso de 32,7 millones de euros.

Ampliación de respuesta de fecha 20 de julio de 2021 sobre sensibilidad del test de deterioro del subgrupo Luton a un aumento de la tasa de descuento de 180 bps (prima de riesgo de tamaño)

Para un aumento de la tasa de descuento en 180 pbs (9,72%) el valor en uso habría disminuido en 58,6 millones de euros, no produciendo deterioro.

3.15 En relación con la tasa de crecimiento a largo plazo, utilizada para extrapolar los flujos desde el 5º año hasta el año 32 en que expira el contrato de concesión, faciliten la siguiente información: (i) justifiquen por qué se ha incrementado del 2,5% en 2019 al 3% en 2020; y (ii) faciliten un análisis de sensibilidad para una reducción razonablemente posible de la tasa de crecimiento, puesto que la sensibilidad facilitada en la memoria es sólo para un aumento de 100 bps.

Como tasa de crecimiento a largo plazo se ha utilizado la tasa de inflación a largo plazo, conforme a lo establecido por el p40 de la NIC 36, que establece que las estimaciones de los flujos de efectivo futuros tendrán en cuenta hipótesis sobre los incrementos de precios debidos a la inflación general. Para estimar dicha tasa de inflación en 2020 se utilizaron las previsiones del Banco de Inglaterra, que publica una curva de tasas de inflación según duración. Para una duración entre 5-10 años, los valores de dicha tasa eran ligeramente superiores al 3 %, tanto al cierre de 2019 como de 2020, según se puede comprobar en la siguiente gráfica:



No obstante, en 2019 no se utilizó como fuente el Banco de Inglaterra, sino que se asumió una hipótesis derivada de aumentos inflacionarios del Índice de precios al consumo del 2,5 % en todos los ámbitos. Tal hipótesis se ha corregido al alza en 2020, hasta el 3 %, para reflejar las estimaciones del Banco de Inglaterra.

La sensibilidad sobre el mismo escenario base que a 31 de diciembre de 2020, pero con una asignación del 2% para dicha tasa (disminución de 100 pb), muestra una disminución de 24,6 millones de euros en el valor en uso y, por lo tanto, no habría habido necesidad de deterioro.

Finalmente, cabe destacar que en la nota 8 se indica que 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 Ernst and Young

3.16 Confirman si no ha existido ningún tipo de discrepancia entre las hipótesis o estimaciones de estos expertos y las consideradas finalmente por la entidad, y si los informes de conclusiones no presentaban ningún tipo de asunción especial o advertencia, justificando, en caso contrario, los motivos de las discrepancias y describiendo los aspectos destacados por el experto independiente.

Confirmamos que no ha existido ningún tipo de discrepancia entre las estimaciones del experto y las finalmente consideradas por la entidad. Asimismo, el informe de conclusiones no presentaba ningún tipo de asunción especial o advertencia.

4. En la nota 23. Provisiones y contingencias indican que a 31.12.2020 existía un importe de 3,1 millones € en concepto de provisiones relacionadas con la infraestructura, que correspondía en su totalidad a la Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia. Señalan que este contrato de concesión comprende durante su vigencia actuaciones de reposición sobre la infraestructura que se realizan respecto a periodos de utilización superior al año y que son exigibles para mantener la infraestructura apta para prestar los servicios adecuadamente, dotándose una provisión de manera sistemática y hasta el momento en que deba realizarse dicha actuación.

En la nota 2.20 describen la política contable sobre provisiones y pasivos contingentes, indicando que, conforme a lo establecido en la CINIIF 12 Acuerdos de concesión de servicios, el grupo dota de forma sistemática la provisión por actuaciones relacionadas con las infraestructuras objeto de los acuerdos de concesión de servicios formalizados por las entidades del grupo.

4.1 Expliquen si las concesiones de Luton y ANB no comprenden actuaciones similares que requieran de una provisión a 31 de diciembre de 2020 (SIC 29.6).

En este sentido, en la nota 2.2 relativa a Consolidación y variaciones en el perímetro se indica respecto a ANB que: “una vez finalizado el plazo total de la concesión, la plena e ilimitada posesión de los terrenos y la totalidad de las instalaciones existentes revertirán

a la Agencia Nacional de Aviación Civil de Brasil, sin que exista derecho a indemnización alguna a favor del concesionario”. Aclaren si esa reversión de los activos conlleva que éstos deban ser devueltos en determinadas condiciones que requieran de una provisión en el reconocimiento inicial del activo (por rehabilitación, desmantelamiento, condiciones de uso, etc.) o bien requieran de la dotación de una provisión a partir de un determinado periodo de uso para poder efectuar actuaciones de reposición sobre la infraestructura.

La concesión del aeropuerto de Luton no cumple los requisitos del IFRIC12 como concesión de servicio (ver Nota 7 de la Memoria de las Cuentas Anuales consolidadas de 2020), sino que se contabiliza como un arrendamiento. Para la concesión de ANB, no existen obligaciones específicas de rehabilitación o desmantelamiento.

Sobre la base del contrato de concesión, no había provisión a considerar en el inicio de la concesión, dado que no había obligación presente a dicha fecha. No hay obligación de restaurar la infraestructura a una condición especificada al final del acuerdo antes de que sea devuelta al poder concedente, ni servicios o costes detallados a ser incurridos para mantener la infraestructura existente a un nivel especificado de servicio. Por lo tanto, los costes de mantenimiento son tratados siguiendo la regla general, capitalizándose si generan beneficios económicos adicionales para el activo relacionado, o reconociéndose en la cuenta de resultados en caso contrario.

Se entiende que un nivel normal de mantenimiento correctivo y preventivo y de adquisición de activos de reposición a lo largo de la vida de la concesión, permitirá cumplir estos objetivos sin necesidad de realizar actuaciones especiales.

Respecto a los activos adquiridos, la política contable de la sociedad establece que éstos se amortizan en el menor de los siguientes dos plazos: duración de la concesión o la vida útil de los activos. Así, previsiblemente el Capex incurrido en los últimos ejercicios de la concesión será imputado a la cuenta de resultados como amortización, en el plazo restante hasta la fecha de fin del contrato (i.e. en su vida útil remanente), de acuerdo con lo previsto en CINIIF 12 p.26 y NIC 38 p. 8 y 97.

5. En relación con la elaboración de los estados financieros a partir del ejercicio 2021, se les recuerda lo siguiente:

- 5.1 Respecto al análisis de los vencimientos de la deuda financiera facilitado en nota 3.2c) de conformidad con los desgloses requeridos por la NIIF 7.39, dada la importancia de los desgloses relativos a la liquidez del grupo, se les recuerda que es preferible: (i) facilitar una columna con los flujos sin descontar de cada préstamo, que facilite la comprobación de los saldos del pasivo del balance de situación incluidos en el desglose del calendario de pagos; (ii) totalizar las salidas de flujos previstas para cada ejercicio para mostrar las necesidades de caja anuales; así como (iii) indicar los ejercicios de pago de los compromisos de compra de activos fijos, para poder evaluar la liquidez del grupo de forma completa.**

- 5.2 *En relación con los planes de pensiones de prestación definida de Luton, si bien fueron cerrados en enero de 2017 a devengos por beneficios futuros y sustituidos por un plan de pensiones de aportación definida, con el fin de entender su impacto en la liquidez del grupo, se recomienda que faciliten información acerca del perfil de vencimiento de las obligaciones por prestaciones definidas, indicando la duración media ponderada de las obligaciones y la distribución del calendario de los pagos (NIC 19.147c).*
- 5.3 *En el contexto de la pandemia, las entidades deben desglosar los indicios de deterioro considerados en cada cierre para determinar si es necesario realizar una prueba de deterioro de los activos no financieros (NIC 36.9), así como la evaluación de los efectos de la pandemia en dichos activos, detallando los juicios significativos que se aplicaron. En el caso de que se concluya que no existen indicios de deterioro, es importante desglosar los motivos para dicha conclusión, y en el caso de concluir que sí existen indicios, desglosar cómo las asunciones y mediciones han cambiado en el informe financiero anual respecto de las empleadas en los informes financieros intermedios, y viceversa.*
- 5.4 *Por lo general, no se suele disponer de presupuestos o previsiones de tipo financiero, que sean detallados, explícitos y fiables, para periodos superiores a cinco años. Por esta razón, cuando se utilicen proyecciones de flujos de efectivo a efectos del test de deterioro para un periodo mayor de cinco años, deberá explicarse la capacidad de la entidad, a partir de la experiencia pasada, para predecir los flujos de efectivo de forma precisa en plazos tan largos de tiempo.*
- 5.5 *Respecto a la descripción de las políticas contables del grupo, se les recuerda la importancia de que se suministre información que sea específica de las circunstancias que afectan a la entidad y al grupo, evitando información genérica que no sea relevante para explicar su situación o actividad.*

En este sentido, el apartado de la nota 2.22 sobre Modificaciones de los contratos de arrendamiento debería diferenciar más claramente los arrendamientos operativos de los financieros, y si está hablando desde la posición de arrendador o de arrendatario, adaptándose a las especificidades del grupo y evitando replicar la norma.

Asimismo, la nota 2.21a) sobre Reconocimiento de los ingresos procedentes de contratos con clientes diferencia entre prestación de servicios aeronáuticos, e ingresos para bienes y servicios cuyo control se transfiere al cliente a lo largo del tiempo, debiendo especificarse de qué bienes y servicios se trata para un mejor entendimiento de la política contable concreta que es de aplicación al grupo.

- 5.6 *Respecto a los desgloses para los arrendadores que establece la NIIF 16, se les recuerda lo siguiente:*

- 5.6.1. *De conformidad con la NIIF 16.97, para los arrendamientos operativos el arrendador debe presentar un análisis de vencimientos de los pagos por arrendamiento no descontados a recibir anualmente como mínimo cada uno de los cinco primeros años y el total de los importes de los años restantes, mientras que el desglose facilitado en la nota 26b) agrupa todos los importes entre uno y cinco años.*
- 5.6.2. *De conformidad con la NIIF 16.95, deberían indicar los elementos de inmovilizado material que son objeto de un arrendamiento operativo y los que no lo son, diferenciando los activos en propiedad mantenidos y utilizados por el arrendador.*
- 5.6.3. *De conformidad con la NIIF 16.90 (b), deben desglosarse los ingresos por arrendamientos operativos, revelando por separado los ingresos relativos a los pagos por arrendamiento variables que no dependan de un tipo o índice.*
- 5.7 *Respecto al incremento de las diferencias de conversión en el ejercicio, debido principalmente a las fluctuaciones del real brasileño, se les recuerda que, de conformidad con la NIC 21.40, la utilización de un tipo de cambio medio para la conversión de las partidas de ingresos y gastos es una solución práctica que no resultará adecuada en el caso de que los tipos de cambio hayan variado de forma significativa.*
- 5.8 *En relación con las Subvenciones, de conformidad con la NIC 20.39 (b) se les recuerda que deben facilitar información acerca de la naturaleza y alcance de las subvenciones oficiales reconocidas en los estados financieros, así como una indicación de otras modalidades de ayudas públicas, de las que se hayan beneficiado directamente las entidades, indicando si existiera alguna contingencia.*
- 5.9 *En relación con los cambios sobre operaciones vinculadas introducidos por la Ley 5/2021, de 12 de abril, por la que se modifica el texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital, en lo relativo al Capítulo VII bis del Título XIV, se les recuerda que su repercusión tiene efectos mercantiles pero no los tiene en el ámbito de la información que se debe aportar en los estados financieros consolidados de conformidad con la NIC 24, Informaciones a revelar sobre partes vinculadas, dado que no han variado sus requisitos.*

Agradecemos las recomendaciones realizadas en este punto, que serán tenidas en cuenta en futuras formulaciones de los Estados Financieros.