

Entidad Pública Empresarial "ENAIRES" y Sociedades Dependientes

Cuentas Anuales del Ejercicio
terminado el 31 de diciembre de 2020

ÍNDICE

Estados Financieros Notas de la Memoria

1. Actividad	6
2. Sociedades Asociadas y Multigrupo	11
3. Bases de presentación	13
4. Aplicación del resultado de la Entidad dominante	16
5. Normas de registro y valoración	17
6. Fondo de Comercio de consolidación	48
7. Socios externos	48
8. Negocios conjuntos	49
9. Participaciones en Sociedades puestas en equivalencia	50
10. Inmovilizado intangible	51
11. Inmovilizado material	58
12. Inversiones inmobiliarias	66
13. Arrendamientos	68
14. Instrumentos financieros	70
15. Información sobre naturaleza y nivel de riesgos operativos y financieros	82
16. Existencias	91
17. Moneda extranjera	92
18. Fondos Propios	92
19. Provisiones y contingencias	94
20. Administraciones Públicas y situación fiscal	106
21. Periodificaciones	115
22. Ingresos y gastos	116
23. Avales y otras garantías concedidos	123
24. Compromisos medioambientales	123
25. Subvenciones, donaciones y legados recibidos	124
26. Operaciones y saldos con partes vinculadas	126
27. Información segmentada	129
28. Hechos posteriores al cierre	132



MINISTERIO
DE HACIENDA

INTERVENCIÓN GENERAL DE LA
ADMINISTRACIÓN DEL ESTADO

**AUDITORÍA DE CUENTAS CONSOLIDADAS
ENAIRES Y SOCIEDADES DEPENDIENTES**

Ejercicio 2020

Plan de Auditoría 2021

Código AUDInet 2021/105

Oficina Nacional de Auditoría



ÍNDICE

Página

I. Opinión.....	1
II. Fundamento de la opinión	1
III. Cuestiones clave de la auditoría.....	2
IV. Otra información	7
V. Responsabilidad del órgano de gestión en relación con la auditoría de las cuentas anuales consolidadas del grupo.	8
VI. Responsabilidad del auditor en relación con la auditoría de las cuentas anuales.....	9



INFORME DE AUDITORÍA DE CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS EMITIDO POR LA INTERVENCIÓN GENERAL DE LA ADMINISTRACIÓN DEL ESTADO (IGAE)

Al Presidente de ENAIRE.

I. Opinión

La Intervención General de la Administración del Estado, en uso de las competencias que le atribuye el artículo 168 de la Ley General Presupuestaria, ha auditado las cuentas anuales consolidadas de ENAIRE y sus dependientes (Grupo), que comprenden el balance de situación consolidado a 31 de diciembre de 2020, la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada, el estado de cambios en el patrimonio neto consolidado, el estado de flujos de efectivo consolidado y la memoria consolidada correspondiente al ejercicio terminado en dicha fecha.

En nuestra opinión, basada en nuestra auditoría y en el informe de los otros auditores sobre las sociedades dependientes (identificados en la nota 1.2¹ de la memoria), las cuentas anuales consolidadas adjuntas expresan, en todos los aspectos significativos, la imagen fiel del patrimonio y de la situación financiera del Grupo a 31 de diciembre de 2020, así como de sus resultados y flujos de efectivo, todos ellos consolidados, correspondientes al ejercicio terminado en dicha fecha, de conformidad con el marco normativo de información financiera que resulta de aplicación (que se identifican en la nota 3 de la memoria) y, en particular, con los principios y criterios contables contenidos en el mismo.

II. Fundamento de la opinión

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

Somos independientes del Grupo de conformidad con los requerimientos de ética y protección de la independencia que son aplicables a nuestra auditoría de las cuentas anuales consolidadas para el Sector Público en España según lo exigido por la normativa reguladora de la actividad de auditoría de cuentas de dicho Sector Público.

¹ Según la nota 1.2, la principal filial, AENA, S.A. (así como el subgrupo AENA S.A. y dependientes), y prácticamente todas las sociedades del grupo son auditadas por KPMG o por su red, en el caso de sociedades en el extranjero; salvo CRIDA, cuyo auditor es CET Auditores.



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

III. Cuestiones clave de la auditoría

Las cuestiones clave de la auditoría son aquellas cuestiones que, según nuestro juicio profesional basado en nuestra auditoría (en el caso de las cuestiones clave III.2 y III.3 y en el informe de los otros auditores sobre las sociedades dependientes, identificados en la nota de la memoria 1.2. (en el caso de las cuestiones clave III.1 y III.4), han sido de la mayor significatividad en nuestra auditoría de las cuentas anuales consolidadas del periodo actual. Estas cuestiones han sido tratadas en el contexto de nuestra auditoría de las cuentas anuales consolidadas en su conjunto, y en la formación de nuestra opinión sobre estas, y no expresamos una opinión por separado sobre estas cuestiones.

III.1) Ingresos aeronáuticos

Conforme a las notas 5.11 y 22.1 de la memoria consolidada adjunta, los principales ingresos del grupo provienen de los ingresos aeronáuticos regulados en el Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA), aprobado en enero de 2017, que han ascendido en 2020 a 899.269 miles de euros (2.768.381 miles de euros en 2019). Dichos ingresos, que corresponden al subgrupo AENA S.A. y sociedades dependientes auditado por KPMG, son generados en su mayor parte por el uso de la infraestructura aeroportuaria, por parte de las líneas aéreas y pasajeros y se encuentran netos de bonificaciones e incentivos.

Debido a la significatividad de estos ingresos, así como a la gran cantidad de transacciones de diferente tipo e importe que dan lugar a los ingresos aeronáuticos en muy diversos aeropuertos, se ha considerado esta partida como una cuestión clave de auditoría.

La respuesta de auditoría a dichos riesgos ha comprendido, entre otros, los siguientes procedimientos:

- La evaluación de los criterios, normas y políticas contables utilizadas por el subgrupo AENA S.A. y sociedades dependientes en el registro de los ingresos por servicios aeronáuticos.
- La evaluación, en colaboración con especialistas en sistemas de información, del diseño e implementación de los controles más relevantes establecidos por la dirección del subgrupo sobre el proceso de reconocimiento de dichos ingresos aeronáuticos y sobre el sistema de información



de tesorería que procesa y registra el cobro de estos. Y la evaluación de la efectividad operativa de dichos controles.

- Como parte de procedimientos sustantivos:

- La realización de una prueba que permite comprobar la existencia y exactitud de un gran volumen de transacciones de venta a lo largo del ejercicio, asociando de manera individualizada los ingresos con sus cobros.
- La realización de pruebas de detalle sobre las transacciones que han generado ingresos por servicios aeronáuticos para comprobar el adecuado registro del ingreso en el ejercicio correspondiente según su devengo.
- La realización de pruebas de detalle para validar los criterios e hipótesis utilizados en el cálculo de bonificaciones e incentivos.

- Además, se ha verificado la correcta integración de los ingresos del subgrupo AENA S.A. en las cuentas del grupo ENAIRE y la inclusión de la información adecuada y suficiente en las notas de la memoria consolidada del grupo.

III.2) Ingresos por servicios de navegación aérea en ruta y cuentas a cobrar derivadas de los mismos.

Conforme a las notas 5.11 y 22.1 de la memoria consolidada adjunta, los principales ingresos de la matriz ENAIRE proceden de las tasas de navegación aérea en ruta por importe de 243.352 miles de euros en 2020 (751.588 miles de euros en 2019). La drástica caída del tráfico de viajeros en un 61% con respecto al ejercicio anterior, debida a la situación de pandemia sanitaria, ha provocado la disminución del importe de estos ingresos en un 68%.

En la citada nota 5.11 se explica que dichas tasas están reguladas a nivel europeo, mediante reglamentos comunitarios que establecen un sistema común de tarificación y de evaluación del rendimiento de los servicios, basado en la compartición de riesgos entre los proveedores de los servicios (como la matriz ENAIRE) y los usuarios (las compañías aéreas), partiéndose del Plan de Rendimientos a 5 años que contempla un escenario de costes y tráfico, así como objetivos de coste-eficiencia. Los proveedores de servicios asumen las desviaciones (a favor o en contra) de los costes reales frente a los planificados, mientras que las desviaciones del tráfico real frente al planificado se comparten entre proveedores y usuarios, de forma que la variación de ingresos por tasas en un



año debida a diferencias de tráfico, se tiene en cuenta en el cálculo de las tasas de los años siguientes. El sistema también conlleva la delegación en Eurocontrol² de la facturación y cobro en nombre de ENAIRE a las compañías aéreas.

Debido a la relevancia de estos ingresos para el grupo, a la complejidad del sistema, al elevado volumen de operaciones y al riesgo existente en la facturación delegada a un tercero impuesta por la normativa, estas partidas de ingresos de navegación aérea y los saldos pendientes de cobro derivados de los mismos se han considerado cuestión clave de auditoría.

Nuestros procedimientos de auditoría para la verificación de estas partidas han comprendido, entre otros, los siguientes:

- El análisis de los procedimientos y de los controles internos establecidos por la entidad sobre estos ingresos, efectuando pruebas sobre el funcionamiento de los mismos y los mecanismos de remisión de información e incorporación a los estados financieros.
- Una estimación global de estos ingresos sobre la base de las tarifas establecidas y las variaciones en el número de unidades de vuelo facturables.
- La obtención de confirmación de Eurocontrol sobre la facturación del ejercicio y sobre las cantidades adeudadas a final de ejercicio.
- La verificación de que las cuentas anuales y, en concreto, la memoria consolidada del grupo, en lo atinente a estas rúbricas, recoge la información adecuada y suficiente conforme a los requerimientos del marco de información financiera aplicable a la misma.

III.3) Estimaciones del Plan Nacional de Rendimientos y su efecto en la información financiera:

ENAIRE, como proveedor de servicios de navegación aérea, está sometido a la regulación europea de tasas de navegación. Este sistema, descrito en el apartado 5.11 de la Memoria consolidada adjunta, implica la realización de un plan para 5 años con las estimaciones de costes y tráfico aéreo para el periodo, como se ha mencionado en el apartado anterior III.2.

La desviación del tráfico real sobre el previsto genera el efecto opuesto en la tarifa de dos ejercicios después a que se produzca dicha desviación y, en consecuencia, cuánto más difiera el tráfico real

² Eurocontrol: Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea es un organismo de servicio público internacional del que forma parte la Unión Europea.



del tráfico estimado, mayor será el efecto correctivo, positivo o negativo, sobre la tarifa de dos ejercicios posteriores. Asimismo, ante una mayor volatilidad del tráfico, las cuentas presentarán una mayor fluctuación de beneficios-pérdidas en el periodo.

Además, las proyecciones de resultados a 10 años, afectadas por este marco específico, impactan en la cuantificación en balance de los Activos por impuesto diferido (bases imponibles negativas de ejercicios anteriores, deducciones pendientes de compensar y diferencias temporarias) detalladas en el punto 5.10 y 20.5 de la Memoria y en la información en la memoria como activo contingente, como describe el punto 19.2.2 de la misma.

El sistema de tasas de Navegación Aérea en ruta se ha visto afectado por la situación de pandemia. En los años anteriores a 2020, la evolución del tráfico al alza respecto al considerado en el Plan Nacional de Rendimientos, preveía una reducción de las tarifas en los siguientes años. Sin embargo, esta tendencia se ha visto interrumpida, debido a la pandemia, con una drástica caída del tráfico que ha llevado a la aplicación en 2020 de tasas menores a las que habrían sido necesarias para recuperar los costes del servicio, cayendo sustancialmente los ingresos del ejercicio por este concepto como hemos indicado en el punto III.1 anterior, generándose un déficit tarifario de 135 millones de euros (nota 19.2.2 de la Memoria).

Por ello, se ha aprobado el 12 de octubre de 2020 una revisión excepcional del Reglamento de Rendimientos y Tarifas (UE 2019/317) que contempla la necesidad de un nuevo Plan de Rendimientos RP3 (2020-2024), con un nuevo calendario de elaboración y nuevos objetivos, en el que los años 2020-2021 se considerarán como un solo periodo agregado a efectos de coste-eficiencia. Este nuevo Plan de Rendimientos está pendiente de aprobación, generándose una incertidumbre sobre la probabilidad y el plazo de recuperación de los costes de 2020, dado que está estimado que sea a partir de 2023 cuando comiencen a recuperarse los costes de 2020 y 2021 durante un periodo de 5 a 7 años.

Dada la complejidad de la normativa, sus relevantes efectos en la información financiera de la entidad y la incertidumbre futura acerca de la recuperación de costes de 2020, estas estimaciones se han considerado una cuestión clave de auditoría.

Nuestros procedimientos de auditoría para la verificación de estas estimaciones y demás efectos descritos, han comprendido, entre otros, los siguientes:



- Hemos realizado pruebas procedimentales y analíticas tendentes a ampliar el conocimiento sobre el funcionamiento del sistema.
- También hemos realizado pruebas sobre el control interno existente para valorar la consistencia y razonabilidad de las estimaciones empleadas en los diferentes aspectos enumerados anteriormente.
- Hemos verificado los cálculos de las estimaciones y su ajuste al marco normativo comunitario al que ENAIRE está sujeto.
- Hemos verificado la adecuada incorporación en la memoria consolidada de información adecuada y suficiente sobre estas estimaciones.

III.4) Valor Recuperable de Activos No Financieros No Corrientes.

Conforme a la nota 5.5 de la memoria consolidada, la Sociedad Dependiente AENA S.M.E., S.A. considera que todos sus activos son generadores de flujos de efectivo. De tal forma que, a efectos de evaluar las pérdidas por deterioro de valor, los activos se agrupan al nivel más bajo para el que hay flujos de efectivo identificables por separado, es decir, en las unidades generadoras de efectivo correspondientes a la Red nacional de aeropuertos, Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia (AIRM), Aeropuertos del Nordeste de Brasil (ANB) y London Luton Airport.

La Dirección del subgrupo al subgrupo AENA S.A. y sociedades dependientes evalúa anualmente la existencia, o no, de indicios de deterioro a efectos de determinar el valor recuperable de sus activos materiales e intangibles. En este sentido, ante la situación epidemiológica consecuencia de la expansión del virus COVID-19 que ha provocado una drástica reducción de la actividad aeroportuaria, el subgrupo ha efectuado los oportunos test de deterioro en todas sus Unidades generadoras de efectivo del Segmento de Aeropuertos, detectándose al cierre del ejercicio 2020 deterioro en AIRM por importe de 46.539 miles de euros y en ANB por importe de 64.647 miles de euros. Para el cálculo del deterioro, los valores recuperables estimados mediante el cálculo de su valor en uso, se obtienen en base a proyecciones mediante la aplicación de técnicas de valoración que requieren un ejercicio de juicio por parte de la Dirección del subgrupo y el uso de estimaciones, entre otras, de pasajeros, inversiones y tasas de descuento y crecimiento.



Debido a la complejidad inherente al cálculo del valor recuperable, al elevado grado de juicio en la estimación de las hipótesis clave, a las incertidumbres asociadas a las mismas y antes detalladas, así como a la significatividad del valor contable de los activos no corrientes, el proceso de valoración de los activos mencionados se ha considerado una cuestión clave de nuestra auditoría.

Los procedimientos de auditoría aplicados han comprendido, entre otros:

- La evaluación del diseño e implementación de los controles más relevantes establecidos por la Dirección del subgrupo relacionados con el proceso de estimación del valor recuperable de los activos no corrientes.
- La evaluación de los criterios utilizados en la identificación de los indicadores de deterioro.
- La evaluación, con apoyo de especialistas en valoraciones, de la metodología e hipótesis utilizadas en la estimación del valor recuperable por parte de la Dirección del subgrupo y revisadas por un tercero experto independiente contratado por el mismo.
- El contraste de las hipótesis clave, tales como previsiones de tráfico aéreo, con datos procedentes de fuentes externas y los propios datos históricos del subgrupo.
- La evaluación del análisis de la sensibilidad de las estimaciones de valor recuperable ante cambios, considerados como razonables por el subgrupo, en hipótesis y juicios relevantes tales como la tasa de descuento, la tasa de crecimiento futuro esperado y el volumen de pasajeros.
- Asimismo, se ha analizado los compromisos de pago del subgrupo y su capacidad de generación de caja a través de las previsiones de tesorería.
- Además, se ha verificado la correcta integración de los Activos No Financieros No Corrientes en las cuentas del grupo ENAIRE y la inclusión de la información adecuada y suficiente en las notas de la memoria consolidada del grupo.

IV. Otra información: Informe de gestión consolidado e informe sobre el cumplimiento de las obligaciones de carácter económico-financiero que asumen las entidades del sector público estatal sometidas al Plan General de Contabilidad de la empresa española y sus adaptaciones como consecuencia de su pertenencia al sector público

La "otra información" consiste en el informe de gestión consolidado del ejercicio 2020 y en el informe sobre el cumplimiento de las obligaciones de carácter económico-financiero que asumen



las entidades del sector público estatal sometidas al Plan General de Contabilidad de la empresa española y sus adaptaciones como consecuencia de su pertenencia al Sector Público y no forman parte integrante de las cuentas anuales consolidadas.

Nuestra opinión de auditoría sobre las cuentas anuales consolidadas no cubre la "otra información". Nuestra responsabilidad sobre la "otra información", de conformidad con lo exigido por la normativa reguladora de la actividad de auditoría de cuentas, consiste en evaluar e informar sobre la concordancia de la "otra información" con las cuentas anuales consolidadas, a partir del conocimiento del Grupo obtenido en la realización de la auditoría de las citadas cuentas y sin incluir información distinta de la obtenida como evidencia durante la misma. Asimismo, nuestra responsabilidad con respecto al informe de gestión consolidado consiste en evaluar e informar de si su contenido y presentación son conformes a la normativa que resulta de aplicación. Si, basándonos en el trabajo que hemos realizado, concluimos que existen incorrecciones materiales, estamos obligados a informar de ello.

Sobre la base del trabajo realizado, según lo descrito en el párrafo anterior, no tenemos nada que informar respecto al informe sobre el cumplimiento de las obligaciones de carácter económico-financiero que asumen las entidades del sector público estatal sometidas al Plan General de Contabilidad de la empresa española y sus adaptaciones como consecuencia de su pertenencia al Sector Público y la información que contiene el informe de gestión concuerda con la de las cuentas anuales del ejercicio 2020 y su contenido y presentación son conformes a la normativa que resulta de aplicación.

Señalar que, no siendo obligatorio para ENAIRE, al ser una entidad pública empresarial, el cumplimiento del apartado 5 del artículo 49 del Código de Comercio en su redacción vigente dada por la Ley 11/2018, de incluir un estado de información no financiera en el informe de gestión, la entidad ha incluido dicho estado en el informe de gestión consolidado, por razones de transparencia. En nuestro trabajo no hemos realizado verificaciones sobre dicho estado.

V. Responsabilidad del órgano de gestión en relación con la auditoría de las cuentas anuales consolidadas del grupo.

El Presidente de la entidad dominante, ENAIRE, es responsable de formular las cuentas anuales consolidadas adjuntas, de forma que expresen la imagen fiel del patrimonio, de la situación financiera y de los resultados del Grupo, de conformidad con el marco normativo de información



financiera aplicable al Grupo en España, y del control interno que consideren necesario para permitir la preparación de cuentas anuales consolidadas libres de incorrección material, debida a fraude o error.

En la preparación de las cuentas anuales consolidadas, el Presidente de ENAIRE es responsable de la valoración de la capacidad del Grupo para continuar como empresa en funcionamiento, revelando, según corresponda, las cuestiones relacionadas con la empresa en funcionamiento y utilizando el principio contable de empresa en funcionamiento excepto si el órgano de gestión tiene la intención o la obligación legal de liquidar el Grupo o de cesar sus operaciones o bien no exista otra alternativa realista.

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

Nuestro trabajo no incluyó la auditoría de las cuentas anuales de las sociedades participadas de ENAIRE (cuyos datos sobre actividad, porcentaje de participación directa e indirecta y valor de la participación se detallan en la nota 1.2 de la memoria consolidada adjunta). Las mencionadas cuentas anuales han sido auditadas por otros auditores (identificados para cada sociedad en la misma nota 1.2 de la memoria) y nuestra opinión expresada en este informe sobre las cuentas anuales consolidadas se basa, en lo relativo a las participaciones indicadas, únicamente en el informe de los otros auditores.

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

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



Como parte de una auditoría de conformidad con la normativa reguladora de la actividad de auditoría de cuentas vigente para el Sector Público en España, aplicamos nuestro juicio profesional y mantenemos una actitud de escepticismo profesional durante toda la auditoría.

También:

- Identificamos y valoramos los riesgos de incorrección material en las cuentas anuales, debida a fraude o error, diseñamos y aplicamos procedimientos de auditoría para responder a dichos riesgos y obtenemos evidencia de auditoría suficiente y adecuada para proporcionar una base para nuestra opinión. El riesgo de no detectar una incorrección material debida a fraude es más elevado que en el caso de una incorrección material debida a error, ya que el fraude puede implicar colusión, falsificación, omisiones deliberadas, manifestaciones intencionadamente erróneas, o la elusión del control interno.
- Obtenemos conocimiento del control interno relevante para la auditoría con el fin de diseñar procedimientos de auditoría que sean adecuados en función de las circunstancias, y no con la finalidad de expresar una opinión sobre la eficacia del control interno del Grupo
- Evaluamos si las políticas contables aplicadas son adecuadas y la razonabilidad de las estimaciones contables y la correspondiente información revelada por el órgano de gestión.
- Concluimos sobre si es adecuada la utilización, por el Presidente de ENAIRE del principio contable de gestión continuada y, basándonos en la evidencia de auditoría obtenida, concluimos sobre si existe o no una incertidumbre material relacionada con hechos o con condiciones que pueden generar dudas significativas sobre la capacidad del Grupo para continuar como empresa en funcionamiento. Si concluimos que existe una incertidumbre material, se requiere que llamemos la atención en nuestro informe de auditoría sobre la correspondiente información revelada en las cuentas anuales o, si dichas revelaciones no son adecuadas, que expresemos una opinión modificada. Nuestras conclusiones se basan en la evidencia de auditoría obtenida hasta la fecha de nuestro informe de auditoría. Sin embargo, los hechos o condiciones futuros pueden ser la causa de que el Grupo deje de ser una empresa en funcionamiento.
- Evaluamos la presentación global, la estructura y el contenido de las cuentas anuales consolidadas, incluida la información revelada, y si las cuentas anuales consolidadas representan las transacciones y hechos subyacentes de un modo que logran expresar la imagen fiel.



- Obtenemos evidencia suficiente y adecuada en relación con la información financiera de las entidades o actividades económicas dentro del grupo para expresar una opinión sobre las cuentas anuales consolidadas. Somos responsables de la dirección, supervisión y realización de la auditoría del grupo en función de lo indicado al inicio de esta sección. Somos los únicos responsables de nuestra opinión de auditoría.

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

Entre las cuestiones que han sido objeto de comunicación al Presidente de ENAIRE, determinamos las que han sido de la mayor significatividad en la auditoría de las cuentas anuales consolidadas del periodo actual y que son, en consecuencia, las cuestiones clave de la auditoría.

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

El presente informe de auditoría ha sido firmado electrónicamente a través de la aplicación CICEP.Red de la Intervención General de la Administración del Estado por una Auditora Nacional Jefe de Equipo y la Jefe de División de Auditoría Pública II de la Oficina Nacional de Auditoría, en Madrid, a 21 de mayo de 2021.

ACTIVO	Notas de la Memoria	Ejercicio 2020	Ejercicio 2019	PATRIMONIO NETO Y PASIVO	Notas de la Memoria	Ejercicio 2020	Ejercicio 2019
ACTIVO NO CORRIENTE:				PATRIMONIO NETO:			
Inmovilizado Intangible	Nota 10	853.169	1.139.780	Fondos propios		4.199.315	4.551.631
Investigación y Desarrollo		32.917	35.326	Patrimonio	Nota 18	1.814.606	1.821.537
Concesiones		589.109	906.660	Reservas de la Entidad Pública Empresarial Dominante		720.470	1.151.256
Fondo de comercio	Nota 6	936	1.123	Legal y estatutarias		517.021	517.542
Aplicaciones Informáticas		190.041	158.613	Otras reservas		203.449	633.714
Otro Inmovilizado Intangible		40.166	38.058				
Inmovilizado Material	Nota 11	12.751.599	13.108.689	Reservas en sociedades consolidadas	Nota 18	1.982.190	1.255.506
Terrenos y Construcciones		10.374.496	10.655.196	Reservas en sociedades puestas en equivalencia	Nota 18	28.826	17.197
Instalaciones técnicas y otro inmovilizado material		1.736.615	1.875.055	Resultados del ejercicio atribuibles a la Entidad Pública		(346.777)	836.015
Inmovilizado en curso y anticipos		640.488	578.438	Resultado consolidado		(437.128)	1.545.268
Inversiones Inmobiliarias	Nota 12	139.176	140.928	Resultado atribuido a socios externos		(90.351)	709.253
Terrenos		38.499	36.644	Dividendo a cuenta (Pago a cuenta al Tesoro)	Nota 4 y 18	-	(529.880)
Construcciones		100.552	104.153	Ajustes por cambios de valor		(139.188)	(55.961)
Instalaciones técnicas		125	131	Operaciones de cobertura	Nota 14.3	(50.415)	(48.850)
Inversiones en empresas asociadas a largo plazo		96.596	108.482	Diferencias de conversión de sociedades puestas en equivalencia	Nota 17	(9.960)	(6.151)
Participaciones Puestas en Equivalencia	Nota 9	96.596	108.482	Diferencias de conversión de sociedades dependientes	Nota 17	(78.813)	(960)
Inversiones financieras a largo plazo	Nota 14.1	99.109	86.034				
Activos por impuesto corriente	Nota 20.1	6	129.679	Subvenciones, donaciones y legados recibidos	Nota 25	194.368	206.061
Activos por impuesto diferido	Nota 20.1	235.438	128.935	Socios externos	Nota 7	3.122.435	3.300.906
Periodificaciones a Largo Plazo	Nota 21	18.788	-	Total Patrimonio Neto		7.376.930	8.002.637
Deudores Comerciales y otras cuentas a cobrar no corrientes	Nota 20.1	2.561	3.929	PASIVO NO CORRIENTE:			
Total Activo No Corriente		14.196.442	14.846.456	Provisiones a largo plazo	Nota 19.1	257.658	265.375
				Obligaciones por prestaciones a largo plazo al personal		187.796	188.042
				Actuaciones medioambientales		58.776	62.736
				Otras provisiones		11.086	14.597
				Deudas a largo plazo	Nota 14.2	7.192.236	5.727.053
				Deudas con entidades de crédito		6.832.354	5.366.446
				Otras deudas a largo plazo		55.815	54.518
				Entidades Públicas acreedoras por concesión		48.947	47.483
				Acreedores por arrendamiento financiero		13.535	16.305
				Derivados	Nota 14.3	101.656	95.672
				Otros pasivos financieros		139.929	146.629
				Pasivos por impuesto diferido	Nota 20.1 y 20.6	176.197	188.003
				Periodificaciones a largo plazo	Nota 21	8.843	9.378
				Total Pasivo No Corriente		7.634.934	6.189.809
ACTIVO CORRIENTE:				PASIVO CORRIENTE:			
Existencias	Nota 16	6.904	7.156	Provisiones a corto plazo	Nota 19.1	82.065	105.845
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar		1.078.712	740.877	Deudas a corto plazo	Nota 14.2	1.390.885	1.538.754
Cientes por ventas y prestación de servicios	Nota 14.1	818.563	580.374	Obligaciones y otros valores negociables		55.000	159.000
Empresas puestas en equivalencia	Nota 14.1 y 26	1.983	5.164	Deudas con entidades de crédito		1.056.097	1.043.266
Deudores varios	Nota 14.1	21.255	13.203	Otras deudas a corto plazo		428	418
Personal	Nota 14.1	1.149	1.378	Acreedores por arrendamiento financiero		2.358	2.339
Activos por impuesto corriente	Nota 20.1	137.568	117.219	Derivados	Nota 14.3	31.645	31.662
Otros Créditos con las Administraciones Públicas	Nota 20.1	98.194	23.539	Otros pasivos financieros		245.357	302.069
				Deudas con empresas del grupo y asociadas a corto plazo	Notas 14.2 y 26.1	1.659	3.301
				Deudas con sociedades puestas en equivalencia		1.659	3.301
Inversiones financieras a corto plazo empresas del grupo y asociadas		7	-	Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar		345.215	445.177
Otros activos financieros	Nota 14.1	7	-	Proveedores	Nota 14.2	1.683	483
Inversiones financieras a corto plazo	Nota 14.1	233.284	126.629	Acreedores varios	Nota 14.2	153.799	234.916
Créditos a empresas		2.609	172	Personal	Nota 14.2	90.026	83.977
Otras inversiones financieras a corto plazo		230.675	126.457	Pasivos por impuesto corriente	Nota 14.2	216	10.367
Periodificaciones a corto plazo	Nota 21	34.198	17.148	Otras Deudas con las Administraciones Públicas	Nota 20.1	46.659	55.466
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	Nota 14.1	1.316.068	616.547	Anticipos de clientes	Nota 14.2	52.832	59.968
Total Activo Corriente		2.669.173	1.508.357	Periodificaciones a corto plazo	Nota 21	33.927	69.290
				Total Pasivo Corriente		1.853.751	2.162.367
TOTAL ACTIVO		16.865.615	16.354.813	TOTAL PASIVO		16.865.615	16.354.813

Las Notas 1 a 28 descritas en la Memoria adjunta forman parte integrante del balance consolidado al 31 de diciembre de 2020.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL "ENAIRe" Y SOCIEDADES DEPENDIENTES
CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS CONSOLIDADA DEL EJERCICIO 2020

(Expresado en miles de Euros)

	Notas de la Memoria	Ejercicio 2020	Ejercicio 2019
OPERACIONES CONTINUADAS			
Importe neto de la cifra de negocios	Nota 22.1	2.435.404	5.220.023
Trabajos realizados por la empresa para su activo		8.972	8.869
Aprovisionamientos	Nota 22.2	(54.321)	(75.652)
Consumo de materias primas y otras materias consumibles		(1.319)	(1.485)
Trabajos realizados por otras empresas		(53.136)	(74.167)
Deterioro de mercaderías, materias primas y otros aprovisionamientos		134	-
Otros ingresos de explotación		15.387	17.244
Ingresos accesorios y otros de gestión corriente		11.753	13.032
Subvenciones de explotación incorporadas al resultado del ejercicio		3.634	4.212
Gastos de personal	Nota 22.3	(995.643)	(1.029.579)
Sueldos, salarios y asimilados		(786.237)	(811.874)
Cargas sociales		(196.941)	(198.684)
Provisiones		(12.465)	(19.021)
Otros gastos de explotación	Nota 22.4	(836.045)	(1.197.935)
Servicios exteriores		(637.098)	(952.023)
Tributos		(165.365)	(161.941)
Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales		(17.398)	(16.212)
Otros gastos de gestión corriente		(16.184)	(67.759)
Amortización del inmovilizado	Notas 10, 11 y 12	(887.969)	(874.495)
Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras	Nota 25	39.195	41.864
Excesos de provisiones	Nota 22.6	10.465	4.711
Deterioro y resultado por enajenaciones de inmovilizado	Nota 5.5, 10.5 y 11.4	(115.407)	(11.259)
Deterioro		(110.069)	-
Enajenación de inmovilizado y otros	Nota 11.3	(5.338)	(11.259)
Otros resultados	Nota 22.7	(57.708)	(9.596)
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN		(437.670)	2.094.195
Ingresos financieros	Nota 22.5	9.009	5.400
De participaciones en instrumentos de patrimonio		603	551
De valores negociables y otros instrumentos financieros		7.780	4.363
Activación gastos financieros		626	486
Gastos financieros	Nota 22.5	(84.613)	(90.605)
Por deudas con terceros		(84.564)	(90.467)
Por actualización de provisiones		(49)	(138)
Variación de valor razonable en instrumentos financieros	Nota 22.5	(31.859)	(33.699)
Diferencias de cambio	Nota 22.5	(5.863)	(486)
Deterioro y resultado por enajenaciones de instrumentos financieros	Nota 14.1.1	4	-
RESULTADO FINANCIERO	Nota 22.5	(113.322)	(119.390)
Resultado de asociadas por el método de la participación	Nota 9	5.721	31.797
Amortización del Fondo de Comercio de Consolidación de Sociedades Puestas en Equivalencia	Nota 9	(212)	(213)
RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS		(545.483)	2.006.389
Impuesto sobre beneficios	Nota 20.2 y 20.3	108.355	(461.122)
RESULTADO DEL EJERCICIO PROCEDENTE DE OPERACIONES CONTINUADAS		(437.128)	1.545.268
RESULTADO CONSOLIDADO DEL EJERCICIO		(437.128)	1.545.268
Resultado atribuido a socios externos	Nota 7	(90.351)	709.253
RESULTADO ATRIBUIDO A LA ENTIDAD DOMINANTE		(346.777)	836.015

Las Notas 1 a 28 descritas en la Memoria adjunta forman parte integrante de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada del ejercicio 2020.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL "ENAIRe" Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO CONSOLIDADO DEL EJERCICIO 2020

A) ESTADO DE INGRESOS Y GASTOS RECONOCIDOS CONSOLIDADO

(Expresado en miles de Euros)

	Notas de la Memoria	Ejercicio 2020	Ejercicio 2019
A) Resultado de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada		(437.128)	1.545.268
Ingresos y gastos imputados directamente en el patrimonio neto			
Por coberturas de flujos de efectivo	Nota 14.3	(37.160)	(72.074)
Subvenciones, donaciones y legados recibidos	Nota 25	7.335	14.406
Por ganancias y pérdidas actuariales y otros ajustes		8.080	(7.855)
Diferencias de conversión Sociedades Dependientes	Nota 17	(151.063)	(1.964)
Diferencias de conversión Sociedades Puestas en Equivalencia	Nota 17	(7.469)	6.231
Efecto impositivo		6.257	16.048
B) Total ingresos y gastos imputados directamente en el patrimonio neto consolidado		(174.020)	(45.208)
Transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada			
Por coberturas de flujos de efectivo	Nota 14.3	31.859	33.699
Subvenciones, donaciones y legados recibidos	Nota 25	(40.917)	(43.641)
Diferencias de conversión sociedades dependientes	Nota 17	-	2.169
Diferencias de conversión de sociedades puestas en equivalencia	Nota 17	-	794
Efecto impositivo		1.834	2.041
C) Total transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada		(7.224)	(4.938)
TOTAL DE INGRESOS Y GASTOS CONSOLIDADOS RECONOCIDOS (A + B + C)		(618.372)	1.495.122
Total de ingresos y gastos atribuidos a socios externos	Nota 7	(178.358)	681.230
Total de ingresos y gastos atribuidos a la Entidad Pública Empresarial dominante		(440.014)	813.892

Las Notas 1 a 28 descritas en la Memoria adjunta forman parte integrante del estado de cambios en el patrimonio neto consolidado al 31 de diciembre de 2020.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL "ENAIRES" Y SOCIEDADES DEPENDIENTES
ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO DEL EJERCICIO 2020
B) ESTADO TOTAL DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO

(Expresado en miles de Euros)

	Patrimonio y Patrimonio en Adscripción	Reservas Estatutarias	Reservas voluntarias Entidad dominante	Reservas consolidadas Entidad dominante	Reservas en Sociedades Consolidadas	Reservas en Sociedades puestas en equivalencia	Dividendo a cuenta	Resultado del Ejercicio atribuido a la Entidad dominante	Ajustes por cambio de valor	Subvenciones donaciones y legados recibidos	Socios Externos	Total Patrimonio
SALDO FINAL DEL EJERCICIO 2018	1.821.537	517.542	4.369	496.008	1.110.498	20.463	(497.237)	863.163	(45.161)	215.686	3.143.293	7.650.161
Ajustes por cambios de criterio del ejercicio 2018	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
SALDO AJUSTADO, INICIO DEL EJERCICIO 2019	1.821.537	517.542	4.369	496.008	1.110.498	20.463	(497.237)	863.163	(45.161)	215.686	3.143.293	7.650.161
Total ingresos y gastos reconocidos	-	-	-	-	(1.697)	-	-	836.015	(10.802)	(9.624)	681.230	1.495.122
Distribución de dividendos	-	-	-	-	-	-	(529.880)	(86.550)	-	-	(521.085)	(1.137.515)
Otras variaciones del patrimonio neto	-	-	-	533.577	(519.743)	(16.434)	-	-	2	(1)	(2.532)	(5.131)
Aplicación resultado 2018	-	-	98.000	(498.240)	666.448	13.168	497.237	(776.613)	-	-	-	-
SALDO FINAL DEL EJERCICIO 2019	1.821.537	517.542	102.369	531.345	1.255.506	17.197	(529.880)	836.015	(55.961)	206.061	3.300.906	8.002.637
Ajustes por cambios de criterio del ejercicio 2019	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
SALDO AJUSTADO, INICIO DEL EJERCICIO 2020	1.821.537	517.542	102.369	531.345	1.255.506	17.197	(529.880)	836.015	(55.961)	206.061	3.300.906	8.002.637
Total ingresos y gastos reconocidos	-	-	-	-	1.683	-	-	(346.777)	(83.227)	(11.693)	(178.358)	(618.372)
Distribución de dividendos	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Otras variaciones del patrimonio neto	(6.931)	(521)	-	8.251	1.148	(9.169)	-	-	-	-	(113)	(7.335)
Aplicación resultado 2019	-	-	94.116	(532.632)	723.853	20.798	529.880	(836.015)	-	-	-	-
SALDO FINAL DEL EJERCICIO 2020	1.814.606	517.021	196.485	6.964	1.982.190	28.826	-	(346.777)	(139.188)	194.368	3.122.435	7.376.930

Las Notas 1 a 28 descritas en la Memoria adjunta forman parte integrante del estado de cambios en el patrimonio neto consolidado del ejercicio 2020.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL "ENAIRe" Y SOCIEDADES DEPENDIENTES
ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO CONSOLIDADO DEL EJERCICIO 2020

(Expresado en miles de Euros)

	Notas de la Memoria	Ejercicio 2020	Ejercicio 2019
FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE EXPLOTACIÓN (I)		42.939	2.302.745
Resultado del ejercicio antes de impuestos		(545.483)	2.006.389
Ajustes al resultado:		1.129.620	1.024.475
- Amortización del inmovilizado	Notas 10, 11 y 12	887.969	874.495
- Correcciones valorativas por deterioro	Notas 5.5, 10.5 y 11.4	127.505	16.212
- Variación de provisiones		41.680	75.178
- Imputación de subvenciones	Nota 25	(39.195)	(41.864)
- Resultados por bajas y enajenaciones de inmovilizado	Notas 11.3	5.338	11.259
- Resultados por bajas y enajenaciones de instrumentos financieros		(42)	-
- Ingresos financieros	Nota 22.5	(8.406)	(4.849)
- Gastos financieros	Nota 22.5	84.613	90.605
- Diferencias de cambio	Nota 17	5.863	486
- Variación de valor razonable en instrumentos financieros	Nota 14.3 y 22.5	31.859	33.699
- Ingresos por dividendos	Nota 22.5	(603)	(551)
- Otros ingresos y gastos		(1.240)	1.602
- Participación en beneficios (pérdidas) de sociedades puestas en equivalencia	Nota 9	(5.721)	(31.797)
Cambios en el capital corriente		(562.111)	(143.153)
- Existencias		215	471
- Deudores y otras cuentas a cobrar		(352.787)	(55.639)
- Otros activos corrientes		(23.375)	6.212
- Acreedores y otras cuentas a pagar		(156.212)	(29.757)
- Otros pasivos corrientes		(31.748)	(63.100)
- Otros activos y pasivos no corrientes		1.796	(1.340)
Otros flujos de efectivo de las actividades de explotación		20.913	(584.966)
- Pagos de intereses		(93.963)	(102.243)
- Cobros de dividendos	Nota 9 y 26.1	10.517	26.780
- Cobros de intereses		6.881	1.643
- Cobros (pagos) por impuesto sobre beneficios	Nota 20	97.928	(511.945)
- Otros Cobros (pagos)		(450)	799
FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE INVERSIÓN (II)		(720.083)	(1.058.203)
Pagos por inversiones		(1.033.030)	(1.266.357)
- Inmovilizado intangible		(96.780)	(593.203)
- Inmovilizado material		(506.307)	(531.933)
- Inversiones Inmobiliarias		(76)	(7.660)
- Otros activos financieros		(429.867)	(133.561)
Cobros por desinversiones		312.947	208.154
- Empresas del grupo y asociadas		-	5.658
- Inmovilizado intangible		469	-
- Inmovilizado material		-	347
- Otros activos financieros		312.478	202.149
FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE FINANCIACIÓN (III)		1.385.410	(1.638.717)
Cobros y pagos por instrumentos de patrimonio		2.482	10.155
- Subvenciones, donaciones y legados recibidos		2.482	10.155
Cobros y pagos por instrumentos de pasivo financiero		1.382.928	(511.357)
- Obligaciones y otros valores negociables		-	159.000
- Emisión de deudas con entidades de crédito		2.877.837	642.139
- Otros (+)		14.085	61.529
- Devolución de obligaciones y similares		(104.000)	-
- Devolución y amortización de deudas con entidades de crédito		(1.376.551)	(1.330.499)
- Otros (-)		(28.443)	(43.526)
Pagos por dividendos y remuneraciones de otros instrumentos de patrimonio		-	(1.137.515)
- Dividendos	Notas 7 y 18	-	(1.137.515)
EFFECTO DE LAS VARIACIONES DE LOS TIPOS DE CAMBIO (IV)		(8.745)	(928)
AUMENTO/DISMINUCIÓN NETA DEL EFECTIVO O EQUIVALENTES (I+II+III+IV)		699.521	(395.103)
Efectivo o equivalentes al comienzo del ejercicio	Nota 14.1	616.547	1.011.650
Efectivo o equivalentes al final del ejercicio	Nota 14.1	1.316.068	616.547

Las Notas 1 a 28 descritas en la Memoria adjunta forman parte integrante del estado de flujos de efectivo consolidado correspondiente al ejercicio 2020.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL “ENAIRe” Y SOCIEDADES DEPENDIENTES
MEMORIA CONSOLIDADA DEL EJERCICIO TERMINADO EL 31 DE DICIEMBRE DE 2020

1. Actividad**1.1 Entidad dominante**

La Entidad Pública Empresarial ENAIRe, en adelante ENAIRe o la Entidad, se creó en virtud del artículo 82 de la Ley 4/1990, de 29 de junio, de Presupuestos Generales del Estado para 1990. Su constitución efectiva tuvo lugar el 19 de junio de 1991, una vez entró en vigor su Estatuto, aprobado por el Real Decreto 905/1991 de 14 de junio.

Hasta la publicación de la Ley 18/2014 de 15 de octubre, se denominaba Entidad Pública Empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena).

La Entidad Pública Empresarial se configura como una Entidad de derecho público adscrita al Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana, con personalidad jurídica propia e independiente de la del Estado, realizando su actividad dentro del marco de la política general de transportes del Gobierno.

De acuerdo con el Sistema Europeo de Cuentas (SEC) la entidad está clasificada dentro del epígrafe “S.11001 Sociedades no financieras Públicas: Administración Central”, siendo 100% propiedad del estado español. La actividad de ENAIRe está clasificada como “522 Actividades anexas al transporte” en la CNAE.

ENAIRe se rige por su Estatuto aprobado por el Real Decreto 905/1991, de 14 de junio, fue modificado posteriormente por el Real Decreto 1993/1996, de 6 de septiembre, el Real Decreto 1711/1997, de 14 de noviembre y el Real Decreto 2825/1998, de 23 de diciembre.

La actividad de ENAIRe viene regulada en la Ley 18/2014 de 15 de octubre, de acuerdo a ésta ENAIRe ejerce las competencias en materia de navegación aérea y espacio aéreo y, además, la coordinación operativa nacional e internacional de la red nacional de gestión del tráfico aéreo y otras relacionadas con los usos para la gestión eficiente del espacio aéreo teniendo en cuenta las necesidades de los usuarios.

ENAIRe es el principal proveedor de servicios de Navegación Aérea (ANSP por sus siglas en inglés) de España, siendo uno de los cuatro principales proveedores de servicio en la Unión Europea, el principal objetivo es ofrecer la máxima seguridad, calidad y eficiencia en el desarrollo y operación del sistema de navegación aérea español, asimismo, participa destacada y activamente en todos los proyectos de la Unión Europea relacionados con la implantación del Cielo Único.

Los Órganos de Gobierno de la Entidad son su Consejo de Administración y el Presidente de la misma, cargo que recae en el Secretario de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, mientras que los Órganos de Gestión son el Director General, así como aquellos otros a los que se atribuya dicha condición al aprobarse por Consejo de Administración la estructura directiva de la Entidad, conforme a lo dispuesto en el apartado b) del artículo 18 del Estatuto aún en vigor.

ENAIRe presta sus servicios dentro del espacio aéreo español, con una superficie de 2,2 millones km², que está dividido en dos áreas (Península y Canarias), prestando dichos servicios de navegación aérea desde cinco centros de control en Madrid, Barcelona, Sevilla, Palma de Mallorca y Canarias y torres de control en 21 aeropuertos (entre ellos los 5 con mayor tráfico en España).

El domicilio social y fiscal de la Entidad Pública Empresarial está ubicado en Madrid, avenida de Aragón s/n, Bloque 330, portal 2, Parque Empresarial Las Mercedes.

La Entidad es cabecera de un grupo compuesto por varias sociedades que tienen como actividad principal la gestión de infraestructuras aeroportuarias y trabajos de consultoría aeronáutica. Al cierre del ejercicio 2020 estaba integrado por 10 sociedades dependientes y 5 asociadas (10 sociedades dependientes y 5 asociadas en 2019).

A efectos de la preparación de los estados financieros consolidados, se entiende que existe un grupo cuando la dominante tiene una o más entidades dependientes, siendo éstas aquellas sobre las que la dominante tiene el control, bien de forma directa o indirecta. Los principios aplicados en la elaboración de los estados financieros consolidados del Grupo, así como el perímetro de consolidación se detallan en las notas 1.2, 3 y 5.

La principal filial de la Entidad dominante es Aena S.M.E., S.A. de la que ostenta el 51% del capital a 31 de diciembre de 2020.

Aena S.M.E., S.A. inició su actividad el 8 de junio de 2011 (por medio de la Orden Ministerial FOM/1525/2011, de 7 de junio) con la denominación de Aena Aeropuertos, S.A., cambiando su denominación a Aena S.M.E., S.A. tras la aprobación de la Ley 18/2014 de 15 de octubre.

Aena S.M.E., S.A. es fruto de la aportación no dineraria, de los bienes, derechos, deudas y obligaciones de ENAIRe que estaban afectos al desarrollo de las actividades aeroportuarias, comerciales y a otros servicios estatales vinculados a la gestión aeroportuaria, incluidos los servicios de tránsito aéreo de aeródromo, es decir Aena S.M.E., S.A. desde el 8 de junio de 2011 se hizo cargo de las actividades citadas en el Estatuto de la Entidad en estas materias.

ENAIRe fue el accionista único de Aena S.M.E., S.A. hasta el 11 de febrero de 2015. Tras la OPV del 49% de las acciones la Entidad es el accionista mayoritario con el 51% del capital.

1.2 Sociedades dependientes

El detalle de sociedades dependientes del Grupo, integradas en las cuentas consolidadas por el método de integración global, a 31 de diciembre de 2020 y 2019 es el siguiente:

Sociedad Dependiente Domicilio Social	Actividad	Porcentaje de participación			Valor de la participación (Miles de Euros)		
		Titular	2020	2019	2020	2019	
Aena S.M.E., S.A. (1) <i>Peonías, 2 Madrid</i>	Explotación, conservación, gestión y administración de infraestructuras aeroportuarias, así como los servicios complementarios.	Directo	Enaire	51	51	1.326.443	1.326.443
Centro de Referencia Investigación, Desarrollo e Innovación ATM. A.I.E. (CRIDA) (2) <i>Avenida de Aragón, 402 Edif. Allende Madrid</i>	Realización de actividades de I+D+i en el ámbito ATM encaminadas a mejorar las prestaciones en seguridad, capacidad y eficiencia económica y medioambiental del sistema de Navegación Aérea.	Directo	Enaire	66,66	66,66	480	480
Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. (1) <i>Peonías, 2 Madrid</i>	Explotación, conservación, gestión y administración de infraestructuras aeroportuarias, así como los servicios complementarios.	Indirecto	Aena	100	100	165.032	165.032
London Luton Airport Holdings III Limited (LLAH III) (3) <i>Londres (Reino Unido)</i>	Tenencia de participaciones en la sociedad que ostenta la concesión de la explotación del Aeropuerto de Luton.	Indirecto	Aena Desarrollo Internacional	51	51	1.739	63.016
London Luton Airport Holdings II Limited (LLAH II) (3) <i>Londres</i>	Tenencia de participaciones en la sociedad que ostenta la concesión de la explotación del Aeropuerto de Luton.	Indirecto	London Luton Airport Holdings III	51	51		
London Luton Airport Holdings I Limited (LLAH I) (3) <i>Londres</i>	Tenencia de participaciones en la sociedad que ostenta la concesión de la explotación del Aeropuerto de Luton.	Indirecto	London Luton Airport Holdings II	51	51		
London Luton Airport Operations Limited ("LLAOL") (3) <i>Londres</i>	Sociedad titular de la concesión de la explotación del Aeropuerto de Luton.	Indirecto	London Luton Airport Group	51	51		
London Luton Airport Group Limited ("LLAGL") (3) <i>Londres</i>	Sociedad garante de la adquisición de la concesión de la explotación del Aeropuerto de Luton.	Indirecto	London Luton Airport Holdings I	51	51		
Aena Concesionaria del Aeropuerto del Aeropuerto Internacional Región de Murcia (AIRM) (1) <i>Aeropuerto Internacional Región de Murcia</i>	Gestión, explotación, mantenimiento y conservación del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia en la modalidad de concesión.	Indirecto	Aena	100	100	0	8.500
Aena Concesionaria de los Aeropuertos del Nordeste de Brasil (1) <i>Sao Paulo (Brasil)</i>	Gestión, explotación, mantenimiento y conservación de los Aeropuertos del Nordeste de Brasil (Recife, Maceió, Joao Pessoa-Bayeux, Aracajú, Juazeiro do Norte y Campina Grande) en la modalidad de concesión.	Indirecto	Aena Desarrollo Internacional	100	100	293.494	531.453

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

(2) Sociedad auditada por CET Auditores.

(3) Sociedades auditadas por la red KPMG

La fecha de cierre del ejercicio de las últimas cuentas anuales formuladas de todas las sociedades dependientes es 31 de diciembre de 2020, coincidiendo su ejercicio económico con el año natural.

Aena S.M.E., S.A es la Sociedad dominante de un grupo de sociedades que al cierre del ejercicio 2020 estaba integrado por 8 sociedades dependientes y 4 asociadas (8 sociedades dependientes y 4 asociadas en 2019). Aena Aeropuertos S.A. se creó como entidad legal independiente en virtud del artículo 7 del Real Decreto Ley 13/2010 de 3 de diciembre por el que se habilitó al Consejo de Ministros para constituir la sociedad. La autorización para la constitución efectiva tuvo lugar el 25 de febrero de 2011 en el acuerdo del Consejo de Ministros según lo establecido en el artículo 166 de la Ley 33/2003 de 3 de noviembre del Patrimonio de las Administraciones Públicas (LPAP).

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

Tras la OPV mencionada en la nota 1.1, Aena S.M.E., S.A inició su cotización en la Bolsa de Madrid, partiendo con un precio de salida de 58 euros por acción. En junio de 2015 Aena entró a formar parte del Ibex 35, indicador que engrosa a las 35 principales empresas españolas que cotizan en Bolsa.

La cotización a 31 de diciembre de 2020 de los títulos de Aena S.M.E., S.A. fue de 142,2 euros por acción (170,5 euros por acción en 2019). La cotización media del último trimestre de 2020 ascendió a 132,39 euros (167,87 euros en 2019).

El resto de sociedades dependientes no cotiza en un mercado organizado.

En el ejercicio 2020, Aena S.M.E., S.A. no ha repartido a sus accionistas dividendos del resultado del ejercicio 2019, al haberse desconvocado la Junta General Ordinaria de Accionistas prevista inicialmente para el 31 de marzo de 2020, con motivo de la situación de crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19, en la que se esperaba aprobar el dividendo del 80% del resultado de Aena S.M.E., S.A. presentado en el Consejo de Administración de la Sociedad el 25 de febrero de 2020.

Posteriormente, en el Consejo de Administración de la Sociedad celebrado el 30 de junio de 2020 se dejó sin efecto dicha distribución de resultado del ejercicio 2019, proponiendo la aplicación de

todo el resultado a reservas y siendo aprobada dicha aplicación por la Junta Ordinaria de Accionistas del 29 de octubre de 2020.

Durante 2019, Aena S.M.E., S.A. repartió a sus accionistas dividendos por importe de 1.039.500 miles de euros de los resultados obtenido en 2018, de los cuales ENAIRe percibió 530.145 miles de euros y, el resto, 509.355 miles de euros, fueron percibidos por socios externos.

Por su parte LLAH III tampoco ha repartido dividendos a sus accionistas en el ejercicio 2020.

En el ejercicio 2019, LLAH III repartió a sus accionistas dividendos por importe de 20.800 miles de GBP (23.938 miles de euros al tipo de cambio de transacción), de los cuales Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. ha percibido 12.208 miles de euros y el resto, 11.730 miles de euros, han sido percibidos por socios externos.

En cumplimiento del artículo 155 de la Ley de Sociedades de Capital, el Grupo ha notificado a todas estas sociedades que, por sí misma o por medio de otra sociedad filial, posee más del 10% del capital.

No existe ninguna restricción significativa a la capacidad de las sociedades dependientes para transmitir fondos a la dominante en forma de dividendos en efectivo o para devolver préstamos.

Con fecha 15 de marzo de 2019, Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A., fue declarada por ANAC (la Agencia Nacional de Aviación Civil brasileña) en la Bolsa de Sao Paulo, como vencedora en la subasta celebrada en relación con la concesión por un plazo de 30 años, con 5 años adicionales de prórroga opcional, del grupo aeroportuario del Nordeste de Brasil, compuesto por seis aeropuertos (Recife, Maceió, Joao Pessoa-Bayeux, Aracajú, Juazeiro do Norte y Campina Grande).

El 12 de abril de 2019, el Consejo de Ministros, de acuerdo con la Ley 40/2015, de 1 de octubre de Régimen Jurídico del Sector Público, aprobó autorizar a Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. la creación en Brasil de la sociedad mercantil estatal Aeroportos do Nordeste do Brasil S.A. (en adelante, "ANB") como entidad concesionaria de la gestión aeroportuaria de los citados aeropuertos. Con fecha 30 de mayo de 2019 se constituyó la nueva sociedad brasileña, participada en su totalidad por Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A., con un capital social de 10.000 reales brasileños y cuyo objeto social específico y exclusivo es la prestación de servicios públicos para la ampliación, conservación y explotación de la infraestructura aeroportuaria de los complejos aeroportuarios integrantes del bloque Nordeste de Brasil. El Consejo de Administración de la sociedad brasileña, en su reunión celebrada el 1 de julio de 2019, aprobó una ampliación de capital social por importe de 2.388.990.000 reales brasileños (aproximadamente 537,8 millones de euros al tipo de cambio asegurado de 4,4425 EUR/BRL), que ha sido totalmente suscrita por su accionista único.

Dadas las características del pliego de la licitación, cabe calificar este contrato como un contrato de gestión de servicios públicos en la modalidad de concesión por un período de 30 años ampliable a 5 años adicionales, debiendo su adjudicatario prestar todos los servicios que a un gestor aeroportuario le correspondiere, si bien no incluye los servicios ATC (Air Traffic Control).

El Aeropuerto Internacional Región de Murcia (AIRM), se inauguró y comenzó el inicio de sus operaciones el 15 de enero de 2019, tal y como estaba previsto en el "Protocolo para establecer las bases del desarrollo de la aviación civil en la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia"

y en la oferta presentada por Aena S.M.E., S.A., en la licitación pública de la gestión y explotación del AIRM. Pasando el Aeropuerto de Murcia San Javier a ser de uso exclusivamente militar.

Tanto el acuerdo de concesión de los Aeropuertos del Nordeste de Brasil como el del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia están dentro del alcance de la Orden EHA/3362/2010, de 23 de diciembre, por la que se aprueban las normas de adaptación del Plan General de Contabilidad a las empresas concesionarias de infraestructuras públicas, y se reflejan en los estados financieros consolidados del Grupo, en el caso de la primera sociedad desde el ejercicio 2019 y desde 2018 en el caso de la segunda, conforme al modelo del activo intangible (ver nota 5.2 y 10).

No han existido operaciones realizadas por el Grupo en el ejercicio 2020 y 2019 que hayan conducido a variaciones en el perímetro, a excepción de la inclusión de la sociedad Aeroportos do Nordeste do Brasil S.A.

2. Sociedades Asociadas y Multigrupo

Sociedades asociadas son todas las entidades sobre las que alguna de las sociedades incluidas en la consolidación ejerce influencia significativa. Se entiende que existe influencia significativa cuando el Grupo tiene participación en la sociedad y poder para intervenir en las decisiones de política financiera y de explotación de ésta, sin llegar a tener control. El detalle de sociedades asociadas, integradas en las Cuentas Consolidadas por el procedimiento de puesta en equivalencia, a 31 de diciembre de 2020 y 2019 es el siguiente:

Sociedad Asociada Domicilio Social	Actividad	Porcentaje de participación			Valor de la participación (Miles de Euros)		
		Titular	2020	2019	2020	2019	
Ingeniería y Economía del Transporte S.M.E.M.P., S.A. (INECO) (1) <i>Paseo de la Habana, 138 Madrid</i>	Explotación, conservación, gestión y administración de infraestructuras	Directo	Enaire	45,85	45,85	3.783	3.783
Aeropuertos Mexicanos del Pacífico, S.A. de CV (AMP) (2) <i>México DF</i>	Operador aeropuertos del Pacífico GAP.	Indirecto	Aena Desarrollo Internacional	33,33	33,33	66.237	66.237
Sociedad Aeroportuaria de la Costa S.A. (SACSA) (2) <i>Aeropuerto Rafael Núñez Cartagena de Indias – Colombia</i>	Explotación Aeropuerto de Cartagena.	Indirecto	Aena Desarrollo Internacional	37,89	37,89	690	690
Aeropuertos del Caribe, S.A. (ACSA) (3) <i>Aeropuerto Ernesto Cortissoz Barranquilla – Colombia</i>	Explotación Aeropuerto de Barranquilla.	Indirecto	Aena Desarrollo Internacional	40	40	-	-
Aerocali, S.A. (3) <i>Aeropuerto Alfons Bonilla Aragón Cali - Colombia</i>	Explotación Aeropuerto de Cali.	Indirecto	Aena Desarrollo Internacional	50	50	2.631	2.927

(1) Sociedad auditada por PKF ATTEST.

(2) Sociedades auditadas por la red KPMG.

(3) Sociedades auditadas otros auditores.

La fecha de cierre del ejercicio de las últimas cuentas anuales formuladas de todas las sociedades asociadas es 31 de diciembre de 2020, coincidiendo su ejercicio económico con el año natural.

A 31 de diciembre de 2020 y 2019 ninguna de las sociedades asociadas cotiza en bolsa.

El 7 de enero de 2019 en Asamblea General de Accionistas de la empresa participada Aeropuertos Mexicanos del Pacífico, S.A.P.I. de C.V. se aprobó la reducción del capital social en su parte variable por 60.000 miles de pesos mexicanos, quedando establecido en un total de 1.608.400 miles de pesos mexicanos. Como consecuencia de esta operación el grupo ha reconocido una entrada de caja por 919 miles de euros, ha reducido la participación en la asociada en 917 miles de euros y ha registrado en patrimonio la diferencia como consecuencia de esta operación.

Asimismo, el 14 de mayo de 2019 en Asamblea General de Accionistas de la empresa participada Aeropuertos Mexicanos del Pacífico, S.A.P.I. de C.V. se aprobó la reducción del capital social en su parte variable por 302.000 miles de pesos mexicanos, quedando establecido en un total de 1.306.400 miles de pesos mexicanos. Como consecuencia de esta operación el grupo ha reconocido una entrada de caja por 4.716 miles de euros, ha reducido la participación en la asociada en 4.313 miles de euros y ha registrado en patrimonio la diferencia como consecuencia de esta operación. Estas operaciones no han generado cambios en el porcentaje de participación.

Aeropuertos Mexicanos del Pacífico participa en un 17,40996% en la empresa Grupo Aeroportuario del Pacífico, S.A., que cotiza en las bolsas de Méjico y Nueva York, el precio medio de adquisición de las acciones que Aeropuertos Mexicanos del Pacífico posee de Grupo Aeroportuario del Pacífico asciende a 23,12 pesos mexicanos (MXN), mientras que el valor de la cotización a 31 de diciembre de 2020 fue de 222,14 pesos mexicanos (MXN) (2019: 224,67 pesos mexicanos (MXN)).

El 1 de septiembre de 2020 finalizó la concesión del aeropuerto internacional Alfonso Bonilla Aragón, Cali, gestionado por la Sociedad Aerocali S.A. Asimismo, el 26 de septiembre de 2020 terminó la concesión del aeropuerto internacional Rafael Núñez de la ciudad de Cartagena de Indias, gestionado por la Sociedad Aeroportuaria de la Costa S.A. Ambos contratos de concesión han sido prorrogados por seis meses de duración, siendo las nuevas fechas previstas de terminación el 1 de marzo de 2021 para del aeropuerto internacional Alfonso Bonilla Aragón, Cali y el 25 de marzo de 2021 para el aeropuerto internacional Rafael Núñez de la ciudad de Cartagena de Indias. Las sociedades Aerocali S.A y Sociedad Aeroportuaria de la Costa S.A están negociando con las autoridades concedentes de los contratos de concesión prórrogas adicionales de duración, que compensen los efectos de la pandemia generada por la COVID-19.

Durante el ejercicio 2020 la sociedad dependiente Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. no ha cobrado dividendos de las sociedades asociadas (2019: 22.828 miles de euros).

Asimismo, en el ejercicio 2020 ENAIRe ha cobrado dividendos de su sociedad asociada INECO S.M.E.M.P., S.A. por importe de 9.914 miles de euros (2019: 3.401miles de euros).

En cumplimiento del artículo 155 de la Ley de Sociedades de Capital, el Grupo ha notificado a todas estas sociedades que, por sí misma o por medio de otra sociedad filial, posee más del 10% del capital.

3. Bases de presentación

3.1. Marco normativo de información financiera aplicable al Grupo

Estas Cuentas Anuales consolidadas han sido preparadas de acuerdo con el marco normativo de información financiera aplicable al Grupo, que es el establecido en:

- a) Código de Comercio y la restante legislación mercantil.
- b) Las Normas para la Formulación de Cuentas Anuales Consolidadas aprobadas por el Real Decreto 1159/2010 y el Plan General de Contabilidad vigente.
- c) Las normas de obligado cumplimiento aprobadas por el Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas (ICAC) en desarrollo del Plan General de Contabilidad y sus normas complementarias.
- d) El resto de la normativa contable española que resulte de aplicación.

De acuerdo con lo previsto en el artículo 43 bis apartado a) del Código de Comercio, dado que la Sociedad Dependiente Aena S.M.E., S.A. inició la cotización de sus títulos en el mercado continuo el 11 de febrero de 2015, ENAIRe debería presentar sus Cuentas Anuales consolidadas aplicando las Normas internacionales de Información Financiera, a partir de 2015.

Tras consulta realizada a este respecto a la IGAE, con fecha 26 de junio de 2015 se recibe la respuesta en la que se determina que ENAIRe debe seguir presentando las cuentas consolidadas conforme a las NOFCAC (PGC), dado que:

- Los preceptos contemplados en el artículo 43 bis apartado a) son aplicables cuando la entidad matriz tiene la forma jurídica de “sociedad”.
- Si la entidad matriz es una Entidad Pública Empresarial como es el caso de ENAIRe, se deberá aplicar la Disposición Adicional Única. Obligación de consolidar de determinadas entidades del sector público estatal según la Orden de 12 de diciembre de 2000 por la que se regula la elaboración de la Cuenta General del Estado, que establece:

“Las entidades públicas empresariales y otras entidades del sector público estatal, con excepción de las sociedades mercantiles estatales, sometidas a la normativa mercantil en materia contable que, dominando a otras entidades sometidas a dicha normativa, formen un grupo de acuerdo con los criterios previsto en la sección 1ª del capítulo 1 de las Normas para la Formulación de Cuentas Anuales consolidadas, aprobadas por Real Decreto 1815/1991, de 20 de diciembre, formularán sus Cuentas Anuales consolidadas a efectos de la elaboración de la Cuenta General del estado, con arreglo a los criterios establecidos en dichas Normas”.

3.2. Imagen fiel

Las Cuentas Anuales consolidadas adjuntas han sido obtenidas de los registros contables de la Entidad dominante y de sus sociedades participadas y se presentan de acuerdo con el marco normativo de información financiera que le resulta de aplicación y en particular, los principios y criterios contables en él contenidos, de forma que muestran la imagen fiel del patrimonio, de la situación financiera, de los resultados del Grupo y de los flujos de efectivo habidos durante el correspondiente ejercicio.

Las cifras contenidas en todos los estados contables que forman parte de las Cuentas Anuales consolidadas (Balance consolidado, Cuenta de Pérdidas y Ganancias consolidada, Estado de Cambios en el Patrimonio Neto consolidado, Estado de Flujos de Efectivo consolidado) y de las notas de las Cuentas Anuales consolidadas están expresadas en miles de euros, excepto en los casos expresados explícitamente en millones de euros, siendo el euro la moneda funcional del Grupo.

Las Cuentas Anuales consolidadas del Grupo ENAIRe correspondientes al ejercicio 2019, formuladas bajo el actual marco normativo, fueron aprobadas por el Consejo de Administración celebrado el 5 de junio de 2020. Dichas cuentas fueron publicadas en formato resumido en el B.O.E. del 22 de junio de 2020 junto con las de la Entidad y están disponibles en la página web de ENAIRe.

Las Cuentas Anuales correspondientes al ejercicio 2020, presentadas por el Director General de la Entidad, se someterán a la aprobación del Consejo de Administración de la Entidad, estimándose que serán aprobadas sin modificación alguna.

3.3 Principios contables aplicados

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

3.4 Aspectos críticos de la valoración y estimación de la incertidumbre

La preparación de los estados financieros consolidados exige la realización de asunciones y estimaciones que tienen un impacto sobre el importe reconocido de los activos, pasivos, ingresos, gastos y desgloses con ellos relacionados.

A continuación, se explican las estimaciones y juicios que tienen un riesgo significativo de dar lugar a un ajuste material en los valores en libros de los activos y pasivos dentro del ejercicio financiero siguiente.

- La evaluación de posibles pérdidas por deterioro de determinados activos (nota 5).
- La vida útil de los activos materiales, intangibles e inversiones inmobiliarias (nota 5).
- El cálculo de provisiones (nota 19.1).
- El valor de mercado de determinados instrumentos financieros (nota 14).

- La determinación del impuesto corriente y diferido (notas 20.5 y 20.7).
- La recuperabilidad del activo por impuesto diferido (nota 20.5).
- Reconocimiento de ingresos (nota 5.11).

Estas estimaciones e hipótesis están basadas en la mejor información disponible en la fecha de presentación de las Cuentas Anuales y se revisan periódicamente. Sin embargo, es posible que bien la disposición de información adicional, o bien acontecimientos futuros obliguen a modificar las estimaciones en el cierre contable de ejercicios venideros. En ese caso, los efectos de los cambios de las estimaciones se registrarían de forma prospectiva.

3.5 Comparación de la información

De acuerdo con la normativa vigente, los Administradores del grupo presentan a efectos comparativos, en cada una de las partidas del Balance consolidado, Cuenta de Resultados consolidada, Estado de Cambios en el Patrimonio Neto consolidado, Estado de Flujos de Efectivo consolidado y la información cuantitativa requerida en la memoria de las Cuentas Anuales consolidadas, además de las cifras del ejercicio 2020, las correspondientes al ejercicio anterior.

Las cifras en las Cuentas Anuales consolidadas adjuntas se expresan en miles de euros, salvo indicación en contrario.

Efecto Crisis Sanitaria COVID-19

La crisis sanitaria del COVID-19 está teniendo un efecto especialmente negativo en el sector Aeroportuario y de la Navegación Aérea y por ende en el Grupo ENAIRe, registrándose una enorme caída del tráfico sin precedentes y, por tanto, una bajada singular en los ingresos del Grupo que inciden en contundentes pérdidas en su Cuenta de Resultados.

Las medidas adoptadas tanto por España, como por la mayoría de los países del mundo, han supuesto, y en muchos casos continúan suponiendo, restricciones de la movilidad de las personas, restricción a las operaciones aéreas, cierre de fronteras y confinamiento de la población. Teniendo en cuenta este contexto, el tráfico aéreo ha registrado un descenso sin precedentes (ver nota 15).

De esta forma, en la comparación de las diferentes magnitudes entre el ejercicio 2020 y 2019 debe tenerse estas circunstancias muy en cuenta.

3.6 Moneda funcional y moneda de presentación

El euro es la moneda funcional y de presentación del Grupo. Las cifras en las Cuentas Anuales consolidadas adjuntas se expresan en miles de euros, redondeadas al millar más cercano, salvo indicación en contrario.

3.7 Agrupación de partidas

Determinadas partidas del Balance consolidado, de la Cuenta de Pérdidas y Ganancias consolidada, del Estado de Cambios en el Patrimonio Neto consolidado y del Estado de Flujos de Efectivo consolidado se presentan de forma agrupada para facilitar su comprensión, si bien,

en la medida en que sea significativa, se ha incluido la información desagregada obligatoria en las correspondientes notas de la memoria.

3.8 Cambios de criterios contables

El efecto de cualquier cambio de criterio fundamental se registra de la siguiente forma: si el cambio del criterio hubiera afectado a la Cuenta de Pérdidas y Ganancias de ejercicios anteriores el efecto acumulado al inicio del ejercicio se ajusta en reservas mientras que el efecto en el propio ejercicio se registra contra resultados. Asimismo, en estos casos se expresan los datos financieros del ejercicio comparativo presentado junto al ejercicio en curso.

Durante el año 2020 no ha existido ningún cambio de criterio respecto a los criterios aplicados en 2019.

4. Aplicación del resultado de la Entidad dominante

En el ejercicio 2020 no se ha recibido dividendo de la sociedad dependiente Aena S.M.E., S.A. del resultado del ejercicio 2019, al haberse desconvocado la Junta General Ordinaria de Accionistas prevista inicialmente para el 31 de marzo de 2020, con motivo de la situación de crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19, en la que se esperaba aprobar el dividendo del 80% del resultado de Aena S.M.E., S.A. presentado en el Consejo de Administración de la Sociedad el 25 de febrero de 2020.

Posteriormente, en el Consejo de Administración de la Sociedad celebrado el 30 de junio de 2020 se dejó sin efecto dicha distribución de resultado del ejercicio 2019, proponiendo la aplicación de todo el resultado a reservas y siendo aprobada dicha aplicación por la Junta Ordinaria de Accionistas del 29 de octubre de 2020.

Por lo que el resultado del ejercicio 2020 de -283.109 miles de euros, tiene su origen principalmente en la propia actividad de ENAIRe, fundamentalmente como proveedor de servicios de Navegación Aérea, la cual se ha visto notablemente afectada por la caída del tráfico a consecuencia de la crisis sanitaria COVID-19 (ver nota 15).

Teniendo esto en cuenta, la aplicación de las pérdidas del ejercicio 2020 presentada por el Director General de la Entidad Pública Empresarial, de acuerdo con los Estatutos, es la siguiente:

	Miles de Euros
Base de reparto:	
Saldo de la Cuenta de Pérdidas y Ganancias	(283.109)
Aplicación:	
Resultados Negativos de Ejercicios Anteriores	(88.861)
Reservas Voluntarias	(194.248)

La aplicación del beneficio del ejercicio 2019, aprobada por el Consejo de Administración de la Entidad de fecha 26 de marzo de 2020, tal como se incluyó en la Memoria de Cuentas Anuales del ejercicio 2019, se presenta en el Estado de Cambios en el Patrimonio Neto de la Entidad.

5. Normas de registro y valoración

Las principales normas de valoración utilizadas por la Entidad Pública Empresarial y sus sociedades dependientes (Grupo ENAIRe) en la elaboración de sus Cuentas Anuales consolidadas del ejercicio 2020, de acuerdo con las establecidas en el Plan General de Contabilidad aprobado por el Real Decreto 1514/2007 y las modificaciones incorporadas a éste mediante el Real Decreto 1159/2010, son los siguientes:

5.1. Principios de consolidación aplicados

- Se consideran entidades dependientes aquellas vinculadas con la Entidad Pública Empresarial "ENAIRe" por una relación de control (porcentaje de participación directo más indirecto superior al 50%). Las cuentas anuales de las entidades dependientes se consolidan por el método de integración global.
- Se consideran entidades asociadas aquellas en las que la Entidad tiene capacidad para ejercer una influencia significativa. Se presupone que existe influencia significativa cuando el porcentaje de participación en la filial supera el 20% sin alcanzar el 50%. Dichas entidades se incluyen en la consolidación por el método de puesta en equivalencia.
- En aquellos casos en los que en las sociedades dependientes se hubieran seguido criterios de contabilización y valoración significativamente diferentes a los de la sociedad dominante, se ha procedido a efectuar los correspondientes ajustes con objeto de presentar las Cuentas Anuales consolidadas del Grupo de forma homogénea.
- Las diferentes partidas de las Cuentas Anuales individuales de la Entidad matriz y sus Sociedades Dependientes, previamente homogeneizadas, se agregan según su naturaleza.
- Los valores contables representativos de los instrumentos de patrimonio de todas las sociedades dependientes poseídos por la sociedad dominante, se compensan con el patrimonio neto de las mismas. En consolidaciones posteriores al ejercicio en que se adquirió el control, el exceso o defecto del patrimonio neto generado por la sociedad dependiente desde la fecha de adquisición que sea atribuible a la sociedad dominante se presenta en el Balance consolidado dentro de las partidas de reservas o ajustes por cambios de valor, en función de su naturaleza. La parte atribuible a los socios externos se inscribe en la partida de "Socios externos".
- Los saldos, transacciones y flujos de efectivo entre las sociedades y entidades del Grupo ENAIRe han sido eliminados en el proceso de consolidación. Asimismo, la totalidad de los resultados producidos por las operaciones internas se eliminan y difieren hasta que se realicen frente a terceros ajenos al Grupo.
- Las variaciones experimentadas en las reservas de las distintas sociedades dependientes entre las distintas fechas de toma de participación o primera consolidación y el 31 de diciembre de 2020 se incluyen en el capítulo de "Reservas en sociedades consolidadas" del Balance consolidado.

- Las cuentas anuales de las sociedades y entidades del Grupo utilizadas en el proceso de consolidación son, en todos los casos, las correspondientes al ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2020.
- Los resultados de las operaciones de sociedades adquiridas o enajenadas se han incluido desde o hasta la fecha de adquisición o enajenación, según corresponda.
- A efectos de las presentes Cuentas Anuales consolidadas se ha considerado como fecha de primera consolidación para cada sociedad dependiente consolidada la fecha en que se tomó el control sobre la misma o la de primera consolidación si es posterior.
- **Conversión de cuentas anuales de sociedades extranjeras incluidas en el perímetro de consolidación:** Los estados financieros de entidades participadas cuya moneda funcional es distinta de la moneda de presentación del Grupo que es el euro, se han convertido utilizando los siguientes procedimientos:
 - Los activos y pasivos de sus Balances se convierten al tipo de cambio de cierre en la fecha del correspondiente Balance consolidado.
 - Los ingresos y gastos de cada una de las partidas de resultados se convierten al tipo de cambio medio del período en el que se produjeron.
 - Todas las diferencias de cambio resultantes se reconocen en el otro resultado global.

Los ajustes al fondo de comercio y al valor razonable que surgen en la adquisición de una entidad extranjera se consideran activos y pasivos de la entidad extranjera y se convierten al tipo de cambio de cierre. Las diferencias de cambio que surgen se reconocen en otro resultado global.

- **Socios externos:** El valor de la participación de terceros en el patrimonio y en los resultados de las sociedades que se han consolidado por el método de integración global se presentan en el capítulo “Socios externos” del patrimonio neto del Balance consolidado y en el epígrafe “Resultado atribuido a socios externos” de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada del ejercicio 2020 adjunta, respectivamente.

5.2. Inmovilizado intangible

Los inmovilizados intangibles figuran contabilizados a su precio de adquisición, coste de producción o valor venal de adscripción corregido por la amortización y las pérdidas por deterioro que hayan experimentado. La amortización se calcula según el método lineal en función de la vida útil de los distintos bienes utilizando los siguientes años:

Concepto	Años de Vida Útil Estimada
Desarrollo	4
Aplicaciones Informáticas	4-8
Otro Inmovilizado Intangible	4-8

Gastos de desarrollo

Los Gastos de Desarrollo se reconocen como gasto cuando se incurre en ellos, no obstante, se activan en el momento en que se cumplen las siguientes condiciones:

- Estar específicamente individualizados por proyectos y su coste claramente establecido para que pueda ser distribuido en el tiempo.
- Tener motivos fundados del éxito técnico y de la rentabilidad económico-comercial del proyecto.

Los gastos que figuran en el activo se amortizan de manera lineal durante la vida útil estimada para cada proyecto, sin que ésta supere los 4 años.

En caso de que varíen las circunstancias favorables del proyecto que permitieron capitalizar los Gastos de Desarrollo, o existan dudas razonables sobre el éxito técnico o la rentabilidad del proyecto, la parte pendiente de amortizar se imputa directamente a pérdidas del ejercicio.

Fondo de comercio

El fondo de comercio surge en la adquisición de dependientes y representa el exceso de la contraprestación transferida, el importe de cualquier participación no dominante en la adquirida y el valor razonable en la fecha de adquisición de cualquier participación en el patrimonio previa en la adquirida sobre el valor razonable de los activos netos identificables adquiridos. Si el total de la contraprestación transferida, la participación no dominante reconocida y la participación previamente mantenida valorada a valor razonable es menor que el valor razonable de los activos netos de la dependiente adquirida, en el caso de una adquisición en condiciones muy ventajosas, la diferencia se reconoce directamente en la cuenta de resultados.

A efectos de llevar a cabo las pruebas para pérdidas por deterioro, el fondo de comercio adquirido en una combinación de negocios se asigna a cada una de las unidades generadoras de efectivo, o Grupos de unidades generadoras de efectivo, que se espera que se beneficien de las sinergias de la combinación. Cada unidad o Grupo de unidades a las que se asigna el fondo de comercio representa el nivel más bajo dentro de la entidad al cual se controla el fondo de comercio a efectos de gestión interna. El fondo de comercio se controla al nivel de segmento operativo.

Las revisiones de las pérdidas por deterioro del valor del fondo de comercio se realizan anualmente o con más frecuencia si sucesos o cambios en las circunstancias indican una potencial pérdida por deterioro. El importe en libros de la UGE que contiene el fondo de comercio se compara con el importe recuperable, que es el valor en uso o el valor razonable menos los costes de venta, el mayor de estos importes. Cualquier pérdida por deterioro se reconoce inmediatamente como un gasto y posteriormente no se revierte.

El fondo de comercio se amortizará durante su vida útil. La vida útil se determinará de forma separada para cada unidad generadora de efectivo a la que se le haya asignado fondo de comercio. Se presumirá, salvo prueba en contrario, que la vida útil del fondo de comercio es de diez años y que su recuperación es lineal (ver nota 6).

Aplicaciones informáticas

Se incluyen los importes satisfechos por el acceso a la propiedad o por el derecho de uso de programas y aplicaciones informáticas tanto adquiridos a terceros como elaborados por el propio Grupo.

Las licencias para programas informáticos adquiridas se capitalizan en función de los costes incurridos para su adquisición y para poner en condiciones de uso el programa específico. Los gastos de desarrollo directamente atribuibles al diseño y realización de pruebas de programas informáticos que sean identificables y únicos y susceptibles de ser controlados por el Grupo se reconocen como activos intangibles cuando se cumplen las siguientes condiciones:

- Técnicamente, es posible completar la producción del activo intangible de forma que pueda estar disponible para su utilización o su venta.
- El Grupo tiene intención de completar el activo intangible en cuestión, para usarlo o venderlo.
- El Grupo tiene capacidad para utilizar o vender el activo intangible.
- Se puede demostrar la forma en que el activo intangible vaya a generar probables beneficios económicos en el futuro.
- Existe disponibilidad de los adecuados recursos técnicos, financieros o de otro tipo, para completar el desarrollo y para utilizar o vender el activo intangible.
- El desembolso atribuible al activo intangible durante su desarrollo puede valorarse de forma fiable.

Los costes directamente atribuibles que se capitalizan como parte de los programas informáticos incluyen los gastos del personal que desarrolla dichos programas y un porcentaje adecuado de gastos generales.

Los gastos que no cumplan estos criterios se reconocen como un gasto en el momento en el que se incurren. Los desembolsos sobre un activo intangible reconocidos inicialmente como gastos del ejercicio no se reconocen posteriormente como activos intangibles.

Las Aplicaciones informáticas se amortizan durante sus vidas útiles estimadas que normalmente no superan los 6 años.

Los Gastos de Mantenimiento, de revisión global de los sistemas o los recurrentes como consecuencia de la modificación o actualización de estas aplicaciones, se registran directamente como gastos del ejercicio en que se incurren.

Acuerdo de concesión, activo regulado

Los acuerdos de concesión de servicios son acuerdos público-privados en los que el sector público controla o regula a qué servicios debe el concesionario destinar la infraestructura, a quién debe prestar dichos servicios, y a qué precio; y en los que controla contractualmente toda participación residual significativa en la infraestructura al término de la vigencia del acuerdo. Las infraestructuras contabilizadas por el Grupo como concesiones se refieren a:

- Concesión de AIRM. El período de duración de la concesión es de 25 años (ver Nota 1.2).
- Concesión para la explotación y mantenimiento de los aeropuertos de Recife, Maceió, Aracajú, Campina Grande, João Pessoa y Juazeiro do Norte en Brasil, agrupados en el denominado Grupo aeroportuario del Nordeste de Brasil (ver Nota 1.2). El período de duración de la concesión es de 30 años, ampliable 5 años adicionales.
- Los helipuertos de Ceuta y Algeciras. El período de duración de las dos concesiones es de 30 años y 25 años, respectivamente, finalizando en 2033 y 2034, respectivamente.

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

Todo acuerdo de concesión deberá cumplir los siguientes requisitos:

- La entidad concedente controla o regula qué servicios públicos debe prestar la empresa concesionaria con la infraestructura, a quién debe prestarlos y a qué precio; y
- La entidad concedente controla cualquier participación residual significativa en la infraestructura al final del plazo del acuerdo.

En estos acuerdos de concesión, el concesionario actúa en calidad de proveedor de servicios, concretamente por un lado servicios de construcción o mejora de la infraestructura, y, por otro, servicios de explotación y mantenimiento durante el periodo del acuerdo. La contraprestación recibida por la empresa concesionaria en relación al servicio de construcción o mejora de la infraestructura se contabiliza por el valor razonable de dicho servicio, registrándose contablemente como Inmovilizado intangible en aquellos casos en que se recibe el derecho a cargar un precio a los usuarios por el uso del servicio público, y éste no es incondicional, sino que depende de que los usuarios efectivamente usen el servicio. La contraprestación del servicio de construcción o mejora se registra como un activo intangible dentro de la partida de “Acuerdo de concesión, activo regulado” en el epígrafe “Inmovilizado intangible” en aplicación del modelo del activo intangible, en que el riesgo de demanda es asumido por el concesionario. En el caso del Grupo, el inmovilizado intangible incluye la inversión realizada en las instalaciones que el Grupo ha recibido y que, una vez finalizada la construcción, explota en régimen de concesión administrativa.

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

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

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

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

Sólo en el caso de los acuerdos de concesión calificados como inmovilizado intangible, a partir del momento en que la infraestructura está en condiciones de explotación, los gastos financieros se activarán siempre que sean identificables por separado, medibles con fiabilidad, que exista evidencia razonable y sea probable que los ingresos futuros permitan recuperar el importe activado.

En el caso de que los ingresos reales del ejercicio superen los previstos, la proporción anterior se calculará entre el ingreso real y el total de ingresos previstos.

Si el importe de los gastos financieros de un ejercicio difiere del previsto, la diferencia se imputará a la cuenta de pérdidas y ganancias conforme a los párrafos anteriores.

Si se modifican las previsiones de ingresos, los efectos del cambio se aplicarán prospectivamente según lo establecido en párrafos anteriores.

Los costes incurridos para obtener las concesiones se amortizan linealmente en el periodo concesional, iniciándose la amortización en el momento en que la infraestructura se encuentra en condiciones de explotación.

Otro inmovilizado intangible

El Grupo tiene activado principalmente como Otro Inmovilizado Intangible los Planes Directores de los aeropuertos.

5.3. Inmovilizado material

El inmovilizado material se presenta valorado por el coste de adquisición, coste de producción o valor venal de adscripción corregido por la amortización acumulada y por las pérdidas por deterioro que haya experimentado, si las hubiera, conforme al criterio que se menciona en la nota 5.5.

El inmovilizado material en adscripción se halla valorado a su valor venal en el momento de la adscripción, considerando como tal el valor real de utilización de acuerdo con una tasación independiente, ya que al tratarse de adscripciones al patrimonio de la Entidad Pública Empresarial dominante no han existido contraprestaciones que permitieran determinar el coste de adquisición del mismo.

Las adiciones y compras de inmovilizado realizadas por el Grupo se valoran a su precio de adquisición e incluyen los costes necesarios para su instalación.

Los bienes del inmovilizado material incorporados con anterioridad a 31 de diciembre de 1996 se valoran al precio de adquisición o el de la tasación inicial más las actualizaciones practicadas de acuerdo con las disposiciones contenidas en las normas legales correspondientes.

Los intereses y otras cargas financieras incurridos, directamente atribuibles a la adquisición o construcción de activos en los distintos aeropuertos, que necesariamente precisan de un período de al menos 12 meses para estar en condiciones de explotación, se consideran como mayor coste de los mismos. Los activos no incluidos en la red de aeropuertos no incorporan los gastos financieros correspondientes a su financiación.

Los trabajos que el Grupo realiza para su propio inmovilizado se registran al coste acumulado que resulta de añadir los consumos propios de materiales, la mano de obra directa incurrida y los gastos generales de fabricación.

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

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

El Grupo amortiza su inmovilizado material una vez que está en condiciones de uso siguiendo el método lineal, distribuyendo el valor contable de los activos entre los años de vida útil estimada, salvo en el caso de los terrenos que se consideran activos de vida útil indefinida y no se amortizan. Para los elementos de inmovilizado en adscripción se estimó, en el momento de la adscripción, la vida útil en función del grado de utilización de los distintos elementos que componían cada epígrafe. Las vidas útiles utilizadas son las que figuran en el siguiente detalle:

Concepto	Años de Vida Útil Estimada
Construcciones	10-51
Instalaciones Técnicas	4-22
Maquinaria	5-20
Otras Instalaciones	6-20
Mobiliario	4-13
Otro Inmovilizado	5-20

Los inmovilizados correspondientes a los aeropuertos se amortizan siguiendo el criterio de vida útil que se especifica a continuación:

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

5.4 Inversiones inmobiliarias

Las inversiones inmobiliarias comprenden edificios de oficinas, terrenos, hangares, e instalaciones en propiedad que se mantienen para la obtención de rentas a largo plazo y no están ocupadas por el Grupo.

Los elementos incluidos en este epígrafe se presentan valorados por su coste de adquisición menos su correspondiente amortización acumulada y las pérdidas por deterioro que hayan experimentado. Para el cálculo de la amortización de las inversiones inmobiliarias se utiliza el método lineal en función de los años de vida útil que son:

Concepto	Años de Vida Útil Estimada
Edificios y naves	32-51
Instalaciones técnicas	15

5.5 Deterioro de valor de activos intangibles, materiales e inversiones inmobiliarias

Conforme a lo establecido en la Orden EHA 733/2010, la Entidad ENAIRe, matriz del Grupo, considera la totalidad de sus elementos de inmovilizado material e intangible como activos no generadores de efectivo puesto que se dan las condiciones requeridas para ello:

- Condición necesaria: esta Orden resulta de aplicación obligatoria para las Entidades integrantes del Sector Público Empresarial Estatal que deban aplicar los principios y normas de contabilidad recogidos en el Código de Comercio y en el PGC y que considerando el carácter estratégico o de utilidad pública de su actividad, entregan bienes o presten servicios con regularidad a otras entidades o usuarios sin contraprestación, o a cambio de una tasa, o de un precio político fijado, directa o indirectamente por la Administración Pública.
- Condición suficiente: se trata de activos que se poseen con una finalidad distinta a la de generar un rendimiento comercial, como pueden ser los flujos económicos sociales que generan dichos activos y que benefician a la colectividad, esto es, su beneficio social o potencial de servicio.

Conforme a la citada Orden, el deterioro de valor de estos activos se corresponde con una disminución en la utilidad que proporciona el activo a la entidad que lo controla.

Al menos al cierre del ejercicio, el grupo evalúa si existen indicios de deterioro de valor de los elementos de su inmovilizado material e intangible. Se deberá contabilizar una pérdida por deterioro en un activo no generador de flujos de efectivo o unidad de explotación o servicio si su valor contable supera su importe recuperable en la fecha de determinación del mismo. A estos efectos se entiende por importe recuperable el mayor importe entre:

- su valor razonable menos los costes de venta,
- y su valor en uso. Dicho valor se determina, salvo mejor evidencia, por referencia a su coste de reposición depreciado, que se define como el coste de reposición del activo menos la amortización acumulada calculada sobre la base de tal coste, de forma que

refleje el funcionamiento, uso y disfrute ya efectuado del activo, sin perjuicio de considerar también la obsolescencia técnica que pudiera afectarle.

Dicho valor se determina, salvo mejor evidencia, por referencia a su coste de reposición depreciado, que se define como el coste de reposición del activo menos la amortización acumulada calculada sobre la base de tal coste, de forma que refleje el funcionamiento, uso y disfrute ya efectuado del activo, sin perjuicio de considerar también la obsolescencia técnica que pudiera afectarle.

Dadas las pérdidas registradas en 2020 y las previstas para 2021, como consecuencia de la caída del tráfico derivada de la crisis sanitaria mundial producida por la pandemia COVID-19, se pudiera entender que hubiera indicios de deterioro de los activos de la Entidad Matriz, no obstante y de acuerdo con la Orden EHA 733/2010, al ser los activos de la entidad no generadores de efectivo, no se apreciaría deterioro de los mismos, al seguir proporcionando la misma utilidad a la Entidad debido a que su valor en uso sigue siendo el mismo al no variar el coste de reposición de los mismos.

Por otro lado, la Sociedad Dependiente Aena S.M.E., S.A. considera que todos sus activos son generadores de flujos de efectivo. A efectos de evaluar las pérdidas por deterioro de valor, los activos se agrupan al nivel más bajo para el que hay flujos de efectivo identificables por separado (unidades generadoras de efectivo).

A lo largo de la existencia de la Sociedad Dependiente Aena S.M.E., S.A., la determinación de las unidades generadoras de efectivo se ha visto influenciada por la regulación aplicable en cada periodo y por los mecanismos de establecimiento de las prestaciones patrimoniales asociadas a los activos incluidos en dichas unidades generadoras de efectivo.

A partir del ejercicio 2011, la normativa aplicable a las prestaciones patrimoniales es la Ley 1/2011 que regula la determinación de las prestaciones patrimoniales asociadas a los activos afectos a la actividad aeroportuaria, estableciendo un criterio de caja única (single till) de recuperación de los activos, considerando en el cálculo de las prestaciones patrimoniales exclusivamente las inversiones y costes de la red de aeropuertos en su conjunto, incluyendo a las actividades comerciales de dentro de las terminales aeroportuarias, aunque excluyendo a los aparcamientos y otros servicios de fuera de terminal.

Este marco regulatorio inicial fue modificado en el RD Ley 20/2012, de 13 de julio, de medidas para garantizar la estabilidad presupuestaria y de fomento de la competitividad, en cuyo Título VI se modifica la fórmula de actualización de las prestaciones públicas patrimoniales percibidas por la Sociedad Dependiente Aena S.M.E., S.A., con el objeto de que los ingresos, gastos e inversiones derivados de servicios comerciales y actividades no estrictamente aeronáuticas no se incluyan a efectos de la determinación de las tarifas aeroportuarias. En este Real Decreto se establece como cambio sustancial la desvinculación progresiva de las actividades relacionadas con los precios privados derivados de las áreas terminales, ya que a partir del 2014 se aplica un coeficiente corrector que permite desvincular los ingresos comerciales de la determinación de las prestaciones públicas patrimoniales (2014: 80%, 2015: 60%, 2016: 40%, 2017: 20% y 2018: 0%). Por tanto, a partir de 2018, aplica un sistema de caja doble (dual till) íntegramente.

Hasta el ejercicio 2015, la dirección de la Sociedad Dependiente Aena S.M.E., S.A. había identificado las unidades generadoras de efectivo en los activos individuales que componen el segmento de servicios fuera de terminal (que se compone principalmente de cada uno de los activos inmobiliarios y de los aparcamientos considerados en su conjunto), en las inversiones financieras y en la red de aeropuertos para el segmento de Aeropuertos (que se compone de la infraestructura afecta a la actividad aeronáutica y de los espacios comerciales incluidos en ella).

El establecimiento del "dual till progresivo" con el RD Ley 20/2012, de 13 de julio, de medidas para garantizar la estabilidad presupuestaria y de fomento de la competitividad, y la Ley 18/ 2014 mencionadas, rompe la conexión de las actividades comerciales de dentro de terminal con la fijación de las tarifas aeroportuarias, en particular a partir de 2016 en que la mayor parte (60 %) de los costes e ingresos comerciales de dichas actividades no se incorpora en el cálculo de las tarifas aeroportuarias. En consecuencia, el juicio de valor que fundamentaba que el conjunto de aeropuertos incluyendo las áreas comerciales suponían una única unidad generadora de efectivo, por la interrelación de los flujos de efectivo de ambas actividades, a partir de 2016 debía ser objeto de reconsideración. Esta novedad legislativa no afecta a la consideración como unidades generadoras de efectivo independientes de las inversiones financieras en sociedades dependientes y asociadas, que siguen considerándose como tales.

En el análisis realizado al efecto, se llega a la conclusión de que la actividad comercial de dentro de terminal debe continuar formando parte de la unidad generadora de efectivo de la red de aeropuertos, junto a la actividad aeronáutica, dada, entre otras razones, la alta interdependencia de los ingresos existente entre ambas actividades; y, por otra parte, por las mismas razones, también se concluye que la actividad correspondiente a la "red de aparcamientos", hasta ahora incluida en la unidad generadora de efectivo y el segmento de "Servicios fuera de terminal", en virtud de su no inclusión en el single till, debe pasar, a partir del ejercicio 2016, a formar parte de la unidad generadora de efectivo y el segmento de la "red de aeropuertos", dentro del segmento de "Comercial". Como consecuencia, la unidad generadora de efectivo de "Servicios fuera de terminal" pasa a denominarse "Servicios inmobiliarios", al estar constituida, exclusivamente, por cada uno de los activos inmobiliarios.

En relación con el cálculo del valor recuperable, el procedimiento implantado por Aena S.M.E., S.A. para la realización de las pruebas de deterioro a nivel de las unidades generadoras de efectivo, cuando proceda, es el siguiente:

- El Grupo prepara anualmente un plan de negocio abarcando generalmente un espacio temporal de cinco ejercicios, incluido el ejercicio en curso. Los principales componentes de dicho plan, que es la base del test de deterioro, son los siguientes:
 - Proyecciones de resultados.
 - Proyecciones de inversiones y capital circulante.

En dichas proyecciones se tienen en cuenta las proyecciones financieras incluidas en el Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA), para el período 2017-2021.

- Otras variables que influyen en el cálculo del valor recuperable son:

- Tipo de descuento a aplicar, entendiéndose éste como la media ponderada del coste de capital, siendo las principales variables que influyen en su cálculo, el coste de los pasivos y los riesgos específicos de los activos.
 - Tasa de crecimiento de los flujos de caja empleada para extrapolar las proyecciones de flujos de efectivo más allá del período cubierto por los presupuestos o previsiones.
- Los planes de negocio son preparados en función de las mejores estimaciones disponibles y son aprobados por el Consejo de Administración.

En el caso de que se deba reconocer una pérdida por deterioro Aena S.M.E., S.A. reduce, en proporción a su valor contable, los activos de la unidad generadora de efectivo, hasta el valor recuperable de la misma. El deterioro se registra con cargo a la cuenta de resultados.

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

A 31 de diciembre de 2019 el Grupo revisó los resultados de 2019 para evaluar si existían cambios significativos que pudieran llevar al deterioro de los activos intangibles, inmovilizado material e inversiones inmobiliarias, concluyendo que no existían indicios de deterioro. No obstante, de acuerdo con el procedimiento descrito y para las unidades generadoras de efectivo, el Grupo efectuó el test de deterioro con las premisas y variables correspondientes, no identificando impactos en los estados financieros consolidados a 31 de diciembre de 2019, inclusive después de aplicar sensibilidades sobre las variables utilizadas.

Respecto al ejercicio cerrado a 31 de diciembre de 2020, las medidas para detener la expansión del coronavirus han supuesto en todas las empresas del Grupo una reducción extraordinaria de su actividad e ingresos que se ha traducido en una fuerte reducción de los flujos de efectivo de explotación y que pueden considerarse como indicadores de deterioro de acuerdo a lo establecido por la normativa contable. En consecuencia, al cierre del ejercicio 2020, el Grupo ha efectuado los oportunos tests de deterioro en todas sus Unidades generadoras de efectivo del Segmento de Aeropuertos, obteniendo los siguientes resultados:

Unidad Generadora de Efectivo	Deterioro
Red de Aeropuertos	-
Servicios Inmobiliarios	(1.117)
Aeropuerto Internacional Región de Murcia (AIRM)	46.539
Aeropuertos do Nordeste do Brasil (ANB)	64.647
Grupo LLAH III	-
Inversiones Financieras	-
Total en miles de euros	110.069

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 & Young.

5.6 Arrendamientos

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

Arrendamiento Financiero

En las operaciones de arrendamiento financiero en las que el Grupo actúa como arrendatario, se presenta el coste de los activos arrendados en el Balance consolidado según la naturaleza del bien objeto del contrato. El coste se calcula actualizando las cuotas a pagar previstas en el contrato incluyendo la correspondiente a la opción de compra y el tipo de interés efectivo contemplados en el acuerdo. Simultáneamente al reconocimiento del coste se registra un pasivo por el mismo importe. La carga financiera total del contrato se imputa a la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada del ejercicio en que se devenga, aplicando el tipo de interés efectivo. Las cuotas de carácter contingente se reconocen como gasto del ejercicio en que se incurren. El inmovilizado adquirido bajo arrendamiento financiero se amortiza y se deprecia en el período menor entre la vida útil del activo y la duración del contrato.

Arrendamiento Operativo

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

Cualquier cobro o pago que pudiera realizarse al contratar un arrendamiento operativo, es tratado como un cobro o pago anticipado que se imputa a resultados a lo largo del periodo del arrendamiento.

5.7 Instrumentos financieros

Activos financieros

Los activos financieros que posee el Grupo se clasifican en las siguientes categorías:

- i. **Préstamos y partidas a cobrar:*** Son activos financieros no derivados con cobros fijos o determinables que no cotizan en un mercado activo. Se incluyen en activos corrientes, excepto para vencimientos superiores a 12 meses desde la fecha del Balance que se clasifican como activos no corrientes. Los préstamos y partidas a cobrar se incluyen en “Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar” en el Balance. Estos activos financieros se valoran inicialmente por su valor razonable, incluidos los costes de transacción que les sean directamente imputables, y posteriormente a coste amortizado. No obstante, lo anterior, los créditos por operaciones comerciales con vencimiento no superior a un año se valoran, tanto en el momento de reconocimiento inicial como posteriormente, por su valor nominal siempre que el efecto de no actualizar los flujos no sea significativo.

Al menos al cierre del ejercicio, se efectúan las correcciones valorativas necesarias por deterioro de valor si existe evidencia objetiva de que no se cobrarán todos los importes que se adeudan.

El importe de la pérdida por deterioro del valor es la diferencia entre el valor en libros del activo y el valor actual de los flujos de efectivo futuros estimados, descontados al tipo de interés efectivo en el momento de reconocimiento inicial. Si el valor recuperable de estos activos se estima inferior a su coste amortizado tomando en consideración la solvencia del deudor y la antigüedad de la deuda, la Entidad constituye por el importe de la diferencia la provisión por deterioro correspondiente. Las correcciones de valor, así como en su caso su reversión, se reconocen en la cuenta de pérdidas y ganancias.

- ii. **Activos financieros mantenidos para negociar:** son aquellos adquiridos con el objetivo de enajenarlos en el corto plazo o aquellos que forman parte de una cartera de la que existen evidencias de actuaciones recientes con dicho objetivo. Esta categoría incluye también los derivados financieros que no sean contratos de garantías financieras (por ejemplo, avales) ni han sido designados como instrumentos de cobertura. A 31 de diciembre de 2020 y 2019 no se han registrado activos de esta categoría.
- iii. **Activos financieros disponibles para la venta:** se trata de instrumentos de patrimonio de otras empresas. En esta categoría se incluyen los valores representativos de deuda e instrumentos de patrimonio que no se clasifican en ninguna de las categorías anteriores. Se incluyen en activos no corrientes a menos que el Grupo pretenda enajenar la inversión en los 12 meses siguientes a la fecha del Balance. Se valoran por su valor razonable, registrando los cambios que se produzcan directamente en el patrimonio neto hasta que el activo se enajene o deteriore, momento en que las pérdidas y ganancias acumuladas en el patrimonio neto se imputan a la cuenta de pérdidas y ganancias, siempre que sea posible determinar el mencionado valor razonable. En caso contrario, se registran por su coste menos pérdidas por deterioro del valor. En el caso de los activos financieros disponibles para la venta, se efectúan correcciones valorativas si existe evidencia objetiva de que su valor se ha deteriorado como resultado de una reducción o retraso en los flujos de efectivo estimados futuros en el caso de instrumentos de deuda adquiridos o por la falta de recuperabilidad del valor en libros del activo en el caso de inversiones en instrumentos de patrimonio. La corrección valorativa es la diferencia entre su coste o coste amortizado menos, en su caso, cualquier corrección valorativa previamente reconocida en la cuenta de pérdidas y ganancias y el valor razonable en el momento en que se efectúe la valoración. En el caso de los instrumentos de patrimonio que se valoran por su coste por no poder determinarse su valor razonable, la corrección de valor se determina del mismo modo que para las inversiones en el patrimonio de empresas del grupo, multigrupo y asociadas. Si existe evidencia objetiva de deterioro, el Grupo reconoce en la cuenta de pérdidas y ganancias las pérdidas acumuladas reconocidas previamente en el patrimonio neto por disminución del valor razonable. Las pérdidas por deterioro del valor reconocidas en la cuenta de pérdidas y ganancias por instrumentos de patrimonio no se revierten a través de la cuenta de pérdidas y ganancias. Los valores razonables de las inversiones que cotizan se basan en precios de compra corrientes. Si el mercado para un activo financiero no es activo (y para los títulos que no

cotizan), el Grupo establece el valor razonable empleando técnicas de valoración que incluyen el uso de transacciones recientes entre partes interesadas y debidamente informadas, referencias a otros instrumentos sustancialmente iguales, métodos de descuento de flujos de efectivo futuros estimados y modelos de fijación de precios de opciones haciendo un uso máximo de datos observables del mercado y confiando lo menos posible en consideraciones subjetivas del Grupo.

- iv. Efectivo y otros activos líquidos equivalentes:** Se trata del efectivo en caja y bancos y los depósitos y otros activos financieros que sean convertibles en efectivo cuyo vencimiento, en el momento de su adquisición, no sea superior a tres meses, no estén sujetos a un riesgo significativo de cambio de valor y formen parte de la política de gestión normal de tesorería de la Entidad. Estos activos financieros se registran inicialmente al valor razonable de la contraprestación entregada más los costes de la transacción que le sean directamente atribuibles a la misma.

Los activos financieros se dan de baja en el Balance cuando expiran o se han cedido los derechos sobre los flujos de efectivo del correspondiente activo financiero y se han transferido sustancialmente todos los riesgos y beneficios inherentes a la propiedad del activo. En el caso concreto de cuentas a cobrar se entiende que este hecho se produce en general si se han transmitido los riesgos de insolvencia y de mora. Los activos que se designan como partidas cubiertas están sujetos a los requerimientos de valoración de la contabilidad de cobertura.

La baja de un activo financiero en su totalidad implica el reconocimiento de resultados por la diferencia existente entre su valor contable y la suma de la contraprestación recibida, neta de gastos de la transacción, incluyéndose los activos obtenidos o pasivos asumidos y cualquier pérdida o ganancia diferida en ingresos y gastos reconocidos en patrimonio neto.

Los criterios de reconocimiento de la baja de activos financieros en operaciones en las que la Entidad ni cede ni retiene de manera sustancial los riesgos y beneficios inherentes a su propiedad se basan en el análisis del grado de control mantenido.

Pasivos financieros

Esta categoría incluye débitos por operaciones comerciales y débitos por operaciones no comerciales. Estos recursos ajenos se clasifican como pasivos corrientes, a menos que el Grupo tenga un derecho incondicional a diferir su liquidación durante al menos 12 meses después de la fecha del Balance.

Los débitos y partidas a pagar se valoran inicialmente por el valor razonable de la contraprestación recibida, ajustada por los costes de la transacción directamente atribuibles. Con posterioridad, dichos pasivos se valoran de acuerdo con su coste amortizado.

No obstante, los débitos por operaciones comerciales con vencimiento no superior a un año y que no tienen un tipo de interés contractual se valoran, tanto en el momento inicial como posteriormente, por su valor nominal cuando el efecto de no actualizar los flujos de efectivo no es significativo.

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

Instrumentos derivados

El Grupo utiliza instrumentos financieros derivados para cubrir los riesgos a los que se encuentran expuestos sus flujos de efectivo futuros. Fundamentalmente, estos riesgos son originados por las variaciones de los tipos de cambio y tipos de interés.

Para que un instrumento financiero sea calificado como de cobertura contable, debe haber sido designado inicialmente como tal documentándose la relación de cobertura. Asimismo, se verifica inicialmente y de forma periódica a lo largo de su vida (como mínimo en cada cierre contable) que la relación de cobertura es eficaz, es decir, que es esperable prospectivamente que los cambios en el valor razonable o en los flujos de efectivo de la partida cubierta (atribuibles al riesgo cubierto) se compensen casi completamente por los del instrumento de cobertura y que, retrospectivamente, los resultados de la cobertura hayan oscilado dentro de un rango de variación del 80% al 125% respecto del resultado de la partida cubierta.

Los instrumentos financieros derivados calificados, de acuerdo con el párrafo anterior, como de cobertura se registran como activo o pasivo, según su signo, por su valor razonable, con contrapartida en la cuenta "Operaciones de Cobertura" del patrimonio neto, hasta que tiene lugar su vencimiento, momento en que se imputan en la Cuenta de Pérdidas y Ganancias a la vez que el elemento cubierto.

La contabilización de coberturas es interrumpida cuando el instrumento de cobertura vence, o es vendido, finalizado o ejercido, o deja de cumplir los criterios para la contabilización de coberturas. En ese momento, cualquier beneficio o pérdida acumulada correspondiente al instrumento de cobertura se transfiere a los resultados del período.

5.8 Existencias

Las existencias incluyen los repuestos y materiales diversos existentes en los Almacenes Centrales y en el Depósito de Apoyo Logístico de Aena S.M.E., S.A. y en el Centro de Apoyo Logístico de la Entidad Pública Empresarial dominante, y se valoran inicialmente al precio de adquisición. Posteriormente, si el valor neto de reposición de las existencias es inferior al precio de adquisición, se efectúan las correspondientes correcciones valorativas. Si las circunstancias que causaron la corrección del valor de las existencias dejan de existir, el importe de la corrección es objeto de reversión.

Los derechos de emisión de gases de efecto invernadero recibidos gratuitamente conforme a los correspondientes planes de asignación se han registrado dentro del epígrafe de "Existencias" del Balance, tal y como se establece en la disposición adicional primera del RD 602/2016, de 2 de diciembre. Su valoración se realiza al precio de mercado vigente en el inicio del período para el cual se conceden, registrando como contrapartida una subvención, dentro del epígrafe "Subvenciones, donaciones y legados recibidos" del Patrimonio Neto. La imputación a resultados

se realiza en función del consumo efectivo de los derechos de emisión, como contrapartida se registra una provisión para riesgos y gastos la cual se mantendrá hasta el momento en que se haga efectiva la entrega al Registro Nacional de Derechos de Emisión (RENADE).

5.9 Transacciones en moneda extranjera

Moneda funcional y de presentación

Las partidas incluidas en los estados financieros de cada una de las entidades del Grupo se valoran utilizando la moneda del entorno económico principal en que la entidad opera (“moneda funcional”). Las Cuentas Anuales consolidadas se presentan en Euros, que es la moneda funcional y de presentación del Grupo ENAIRe.

Transacciones y saldos

Las transacciones en moneda extranjera se convierten a la moneda funcional utilizando los tipos de cambio vigentes en las fechas de las transacciones. Las pérdidas y ganancias en moneda extranjera que resultan de la liquidación de estas transacciones y de la conversión a los tipos de cambio de cierre de los activos y pasivos monetarios denominados en moneda extranjera se reconocen en la cuenta de resultados, excepto si se difieren en el otro resultado global como las coberturas de flujos de efectivo y las coberturas de inversiones netas. Las pérdidas y ganancias por diferencias de cambio relativas a préstamos y efectivo y equivalentes al efectivo se presentan en la cuenta de resultados consolidada en la línea de Otros ingresos/ gastos financieros netos. El resto de pérdidas y ganancias por diferencias de cambio se presentan en el mismo epígrafe. La conversión a moneda de presentación de los resultados de las sociedades a las que se aplica el método de puesta en equivalencia se realiza convirtiendo todos los bienes, derechos y obligaciones utilizando el tipo de cambio vigente en la fecha de cierre de las Cuentas Anuales consolidadas y convirtiendo las partidas de las cuentas de resultados consolidada de cada sociedad extranjera a moneda de presentación utilizando el tipo de cambio medio anual, calculado como media aritmética de los tipos de cambio medios de cada uno de los doce meses del año, que no difieren significativamente del tipo a la fecha de la transacción. La diferencia entre el importe del patrimonio neto, incluido el resultado calculado como en el punto anterior, convertido al tipo de cambio histórico, y la situación patrimonial neta que resulta de la conversión de los bienes, derechos y obligaciones, se registra, con signo positivo o negativo según corresponda, en el patrimonio neto en el epígrafe Diferencias de Conversión.

5.10 Impuesto sobre beneficios

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

El impuesto corriente es la cantidad que el Grupo satisface como consecuencia de las liquidaciones fiscales del impuesto sobre el beneficio relativas a un ejercicio. Las deducciones y otras ventajas fiscales en la cuota del impuesto generadas en el propio ejercicio, excluidas las retenciones y pagos a cuenta, dan lugar a un menor importe del impuesto corriente.

El gasto o el ingreso por impuesto diferido se corresponde con el reconocimiento y la cancelación de los activos y pasivos por impuesto diferido que incluyen las diferencias temporarias que se identifican como aquellos importes que se prevén pagaderos o recuperables derivados de las

diferencias entre los importes en libros de los activos y pasivos y su valor fiscal. Las bases imponibles negativas pendientes de compensación y los créditos por deducciones fiscales no aplicadas fiscalmente del propio ejercicio se registran como ajustes positivos del impuesto. Dichos importes se registran aplicando a la diferencia temporaria o crédito que corresponda el tipo de gravamen al que se espera recuperarlos o liquidarlos.

Sin embargo, las bases imponibles negativas y deducciones fiscales de ejercicios anteriores que se aplican al impuesto no suponen un mayor o menor gasto al estar activadas en ejercicios anteriores.

Se reconocen pasivos por impuestos diferidos, en general, para todas las diferencias temporarias imponibles.

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

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

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

Como consecuencia de la aplicación de la resolución del Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas (ICAC) de 9 de febrero de 2016, en el ejercicio 2017 se registró una corrección de 86,1 millones de euros, minorando el saldo de los activos por impuesto diferido. En el ejercicio 2018, realizada de nuevo la planificación fiscal a diez años, concretamente del periodo 2019-2028, actualizando la evolución del tráfico aéreo y tarifas, hubo que volver ajustar los activos fiscales disminuyéndolos en 1.412 miles de euros. En el ejercicio 2019 realizada la planificación fiscal para el periodo 2020-2029, se aumentaron los activos fiscales en 611 miles de euros.

Una vez estimado el Impuesto de sociedades, dadas las pérdidas del ejercicio 2020 y al resultar una base imponible negativa, resultaría la activación teórica de créditos fiscales (Bases imponibles negativas, Diferencias Temporarias y deducciones). No obstante, al realizar la planificación fiscal ha habido que minorarlos en 33.368 miles de euros, por lo que el incremento de los créditos fiscales del ejercicio ha sido de 106.504 miles de euros (incluye la generación de un Activo por Impuesto Diferido de 11.523 miles de euros correspondiente a las deducciones generadas en el ejercicio 2020 pendientes de compensar a cierre de dicho ejercicio).

5.11 Ingresos y gastos

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

Los ingresos ordinarios se valoran por el valor razonable de la contraprestación recibida o a recibir, y representan los importes a cobrar por los bienes vendidos, netos de descuentos, devoluciones y del impuesto sobre el valor añadido.

Los ingresos más importantes que obtiene la Entidad Matriz por los Servicios de Navegación Aérea provienen principalmente de las tasas de navegación aérea en Ruta que se rigen por un sistema regulado a nivel europeo, establecido por Reglamentos comunitarios (Reglamentos nº 391/2013 UE por el que se establece un sistema común de tarificación de los servicios de navegación aérea y nº 390/2013 UE por el que se establece un sistema de evaluación del rendimiento de los servicios de navegación aérea y de las funciones de red). En 2019 se ha aprobado el nuevo Reglamento sobre rendimientos y tarificación (Reglamento UE 2019/317) que deroga a los dos anteriores a partir del 1 de enero de 2020.

El funcionamiento del sistema de tasas se fundamenta en tarifas reguladas y en el principio de compartición de riesgos entre los proveedores del servicio de navegación aérea y los usuarios (compañías aéreas) y parte de la elaboración de un Plan de Rendimientos por un periodo que contempla un escenario de costes y tráfico, así como objetivos de coste-eficiencia.

El mecanismo de determinación de las tasas unitarias anuales parte de los datos de costes y tráfico incluidos en el Plan de Rendimientos vigente (elaborado en el año 2014), que es corregido por una serie de ajustes que plasman en la realidad la citada compartición de riesgos y que nacen para subsanar en parte las desviaciones entre los datos reales de cada año y los datos del Plan realizado en 2014. En 2019 se ha elaborado el Nuevo Plan Nacional de Rendimientos para el tercer periodo de referencia, RP3 (años 2020-2024), que fue enviado a la UE el 30 de septiembre para su revisión y aprobación.

En el caso de las desviaciones de los costes reales frente a los planificados, las mismas son asumidas (a favor o en contra) por los proveedores de servicio, con ánimo de promover la mayor eficiencia en la gestión, mientras que las desviaciones del tráfico real frente al planificado son compartidas por los proveedores del servicio y los usuarios del mismo, de forma que una parte de los menores o mayores ingresos por tasas en un año, debidos a diferencias de tráfico, serán considerados en el cálculo de las tasas de los años siguientes.

Adicionalmente, existen otros conceptos de ajuste, habitualmente con menos incidencia, como son las desviaciones entre la inflación planificada y la prevista, y también la posible existencia de variaciones de costes (a favor o en contra) originadas por causas fuera del control del proveedor de servicio (por ejemplo, cambios en una Ley, variaciones en normas tributarias).

De forma resumida, se podría decir que el cálculo de la tasa unitaria de un año obedece al importe de la suma de los costes planificados para ese año más (o menos) los ajustes de años anteriores, dividido por el tráfico (unidades de servicio) planificado.

En el caso español, mientras que en el primer periodo RP1 (2012-2014) del sistema regulado el tráfico real fue menor que el planificado, debido al impacto de la crisis económica en esos años, durante el periodo vigente RP2 (2015-2019) y a partir de 2016, por un mejor entorno económico, así como por la situación geopolítica existente, se está registrando un tráfico muy por encima del inicialmente previsto para el cálculo de tarifa.

Es decir, los menores ingresos registrados durante 2012-2014 ya se vienen aplicando en la determinación de las tasas de años posteriores mientras que la parte correspondiente de los mayores ingresos que los planificados producidos a partir de 2016 se empezaron a devolver a las compañías a partir del año 2018, año en que las tasas descendieron en un 3%. Dicho descenso continuó en 2019 con una bajada de tasas de un 12%, siendo la rebaja aprobada para el 2020 de un 16,7% en Península y un 12,5% en Canarias. Por tanto, en la determinación de las tasas anuales, los ajustes van corrigiendo las desviaciones de la realidad del periodo 2015-2019 frente a la planificación realizada a inicios del año 2014, de forma que el exceso de ingresos por tasas en unos ejercicios se compensará con minoraciones en años futuros.

El 11 de marzo de 2020 la Organización Mundial de la Salud declaró como pandemia el COVID-19, lo que motivó que se produjeran continuas medidas restrictivas decretadas por los distintos países del mundo para contener el virus, que han tenido un impacto muy negativo en la evolución del tráfico aéreo. En este sentido, España decretó el Estado de Alarma con la promulgación del Real Decreto-ley 8/2020, de 17 de marzo, de medidas urgentes extraordinarias para hacer frente al impacto económico y social del COVID-19 (B.O.E. 17/03/2020), prorrogándose hasta el 21 de junio.

En el segundo semestre de 2020, con la propagación de la segunda ola de contagios y la inexistencia de vacuna o tratamientos contra el virus, se han vuelto a activar en cierta medida muchas de las restricciones llevadas a cabo por los países en la primera fase de la Pandemia, lo que limita y arroja mucha incertidumbre sobre la recuperación del Tráfico Aéreo.

Las medidas adoptadas tanto por España como por la mayoría de los países del mundo han supuesto, y en muchos casos continúan suponiendo, restricciones de la movilidad de las personas, restricción a las operaciones aéreas, cierre de fronteras y confinamiento de la población. Teniendo en cuenta este contexto, el tráfico registrado en el ejercicio 2020 medido en Unidades de Servicio, ha descendido en un -61% con respecto al año anterior, mostrando un comportamiento sin precedentes.

En años previos a 2020, antes de la Crisis Sanitaria del COVID-19, la evolución del tráfico respecto al considerado en el Plan Nacional de Rendimientos y la aplicación de los propios mecanismos de cálculo que obligaban a la reducción de las tasas por ese exceso de tráfico, anticipaban una reducción de las tarifas en los siguientes años que afectarían a los resultados.

Sin embargo, la situación actual provocada por la Pandemia ha llevado a la aprobación el 12 de octubre de 2020 de una revisión excepcional del Reglamento de Rendimientos y Tarifas (UE 2019/317) motivada por estas circunstancias especiales.

En dicha revisión se contempla la necesidad de un nuevo Plan de Rendimientos RP3 (2020-2024), que sustituya al actual de 2019, con un nuevo calendario de elaboración y nuevos objetivos, en el que los años 2020-2021 se considerarán como un solo periodo agregado a efectos de coste-eficiencia.

Las principales modificaciones e impactos son los siguientes:

- Las tasas de 2020 y 2021 se determinan con los datos de costes y tráfico del borrador de Plan elaborado en 2019, lo que supone unas menores tasas de las que serían

necesarias para recuperar los costes del servicio en la situación actual de drástica caída del tráfico. En el caso español, está prevista una rebaja del 11,4% de la tarifa de 2021.

- A partir del año 2022, las tasas se estimarían con los datos del nuevo Plan de Rendimiento RP3, con notable incertidumbre sobre la evolución de las tasas futuras.
- El objetivo de coste-eficiencia del periodo 2020-2021 será informado por la Comisión a mediados de 2021 y los Planes de los Estados aprobados a finales del mismo año, por lo que estaremos ante unos objetivos que se aplicarán con retroactividad.
- La aplicación de objetivos 2020-2021 con retroactividad supone un riesgo inherente para la recuperación del total de costes de 2020 y 2021.
- A partir del año 2023 se establece un periodo de recuperación de cinco a siete años para los derechos por las pérdidas de 2020 y 2021. Además, existe la obligación de recuperar por partes anuales iguales, lo que impide que cada Estado pueda gestionar la política tarifaria nacional.
- La aplicación de la nueva normativa supone un esfuerzo para los proveedores, si comparamos con la situación actual en la que la recuperación de los ingresos perdidos podría ser a los dos años y sin limitación del importe.
- Adicionalmente, se contempla la obligación de que los Estados informen a la Comisión de las acciones adoptadas con motivo de la pandemia, con detalle de las medidas de reducción de costes y su cuantificación.

La mayoría de los ingresos del Grupo por los Servicios Aeroportuarios provienen de los servicios aeroportuarios prestados, los cuales corresponden principalmente al uso de la infraestructura aeroportuaria por líneas aéreas y pasajeros (incluye prestaciones públicas patrimoniales y precios privados). Asimismo, el Grupo tiene ingresos comerciales que consisten principalmente en el alquiler del espacio en las terminales aeroportuarias para tiendas, restauración y publicidad, y fuera de la terminal como lo son el alquiler de locales y terrenos, aparcamiento de vehículos y coches de alquiler.

Aeronáuticos (Prestaciones públicas patrimoniales):

La fijación de las tarifas de las prestaciones públicas patrimoniales se realiza de acuerdo con la Ley 1/2011, de 4 de marzo, por la que se establece el Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil y modifica la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea. Asimismo, en el artículo 68 de la Ley 21/2003 se definen los siguientes conceptos como prestaciones patrimoniales de carácter público:

- Utilización de las pistas de los aeropuertos civiles y de utilización conjunta y de las bases aéreas abiertas al tráfico civil por las aeronaves y la prestación de los servicios precisos para dicha utilización, distintos de la asistencia en tierra a las aeronaves, pasajeros y mercancías.
- Servicios de tránsito aéreo de aeródromo que facilite el gestor aeroportuario, sin perjuicio de que tales servicios se presten a través de los proveedores de servicios de tránsito

aéreo debidamente certificados que hubieren sido contratados por aquel y designados al efecto por el Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana.

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

El 5 de julio de 2014 se publicó en el Boletín Oficial del Estado el Real Decreto-ley 8/2014, de 4 de julio, que fue posteriormente refrendado por la Ley 18/2014, de 15 de octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia. Esta normativa contempla:

- El régimen de la red de aeropuertos de interés general como servicio de interés económico general, con el objeto de garantizar la movilidad de los ciudadanos y la cohesión económica, social y territorial, para asegurar la accesibilidad, suficiencia e idoneidad de la capacidad de las infraestructuras aeroportuarias, la sostenibilidad económica de la red, así como la continuidad y adecuada prestación de los servicios aeroportuarios básicos. La gestión en red, por otra parte, garantiza la sostenibilidad económica de los aeropuertos integrados en ella al permitir, en condiciones de

transparencia, objetividad y no discriminación, el sostenimiento de las infraestructuras deficitarias.

- Se prohíbe el cierre o la enajenación, total o parcial, de cualquiera de las instalaciones o infraestructuras aeroportuarias necesarias para mantener la prestación de servicios aeroportuarios, salvo autorización del Consejo de Ministros o del Secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda. (Según corresponda por importe).
- Reglamentariamente se podrá desarrollar el procedimiento mediante el cual se instrumentaría el posible cierre o venta de cualquiera de las instalaciones o infraestructuras aeroportuarias. Dicho desarrollo reglamentario podrá contemplar así mismo las transferencias al Estado por las plusvalías generadas durante el proceso de enajenación.
- Se crea el Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA) con vigencia quinquenal, el cual determinará el ingreso máximo por pasajero de Aena S.M.E., S.A. en el período, las condiciones de calidad de la prestación de los servicios, la capacidad de las instalaciones y las inversiones a realizar.
- En cuanto a los ingresos del gestor aeroportuario ligados a los servicios aeroportuarios básicos, éstos tienen naturaleza de prestaciones patrimoniales públicas. Su regulación respeta la reserva de ley en su creación por Ley 21/2003, de Seguridad Aérea, modificada por Ley 1/2011, y en la determinación de sus elementos esenciales. Los servicios aeroportuarios no esenciales, así como la gestión comercial de las infraestructuras o su explotación urbanística queda sujeta al libre mercado.
- De acuerdo con la Ley 18/2014, corresponde a la DGAC elaborar el Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA) y elevarlo ante los órganos competentes del Ministerio de Fomento para su posterior aprobación por el Consejo de Ministros.
- Los ingresos del gestor aeroportuario asociados a los servicios aeroportuarios básicos estarán condicionados por el cumplimiento de un ingreso máximo anual por pasajero, cuya determinación estará basada en la recuperación de costes eficientes así reconocidos por el regulador junto con las previsiones de tráfico. El ingreso máximo anual por pasajero recogido en el DORA se ajustará anualmente en función de una serie de incentivos o penalizaciones establecidos en función del grado de cumplimiento de los niveles de calidad de servicio, y de unas penalizaciones por el retraso en la ejecución de las inversiones de carácter estratégico. Aena S.M.E., S.A., estima haber cumplido durante 2019 con los niveles de calidad exigidos, así como haber ejecutado las inversiones de carácter estratégico planificadas, de modo que no espera que el ingreso máximo anual por pasajero sea penalizado por estos motivos.
- Para el periodo 2015-2025 el incremento máximo de tarifas será cero. Solamente se podrán incrementar las tarifas por encima de este incremento máximo si durante el segundo DORA por causas excepcionales, tales como inversiones normativas imprevisibles e inaplazables, se incrementase la inversión media anual por encima del aprobado y previo acuerdo del Consejo de Ministros. Para el primer DORA, que deberá entrar en vigor como máximo en tres años desde la fecha de publicación de la Ley

18/2014, se establece que a su finalización el déficit tarifario acumulado junto con el correspondiente a años anteriores no podrá ser trasladado al siguiente DORA.

Con fecha 27 de enero de 2017, el Consejo de Ministros aprobó el Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA) para el período 2017-2021. Este documento establece una reducción del 2,2 % anual en el Ingreso Máximo Anual por Pasajero (IMAP) para dicho periodo.

En aplicación del Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA) para el período 2017-2021, con fecha 1 de marzo de 2018 entró en vigor la reducción, sobre las tarifas en ese momento vigentes, del 2,22 % de las tarifas aeroportuarias, afectando a los meses de enero y febrero de 2019.

Con fecha 1 de marzo de 2019 entraron en vigor las tarifas aeroportuarias de 2019, basadas en la congelación del ingreso máximo anual ajustado por pasajero (IMAAJ) de 2019 respecto al ingreso máximo anual ajustado por pasajero (IMAAJ) de 2018.

Con fecha 28 de enero de 2020, el Consejo de Administración de la Sociedad Dependiente Aena S.M.E., S.A., aprobó las tarifas correspondientes al año 2020, que entraron en vigor el 1 de marzo de 2020. De acuerdo a los criterios fijados por la CNMC, el IMAAJ que debe aplicarse a las tarifas de 2020 es de 10,27 euros por pasajero, lo que supone una reducción media del -1,44% sobre las tarifas de Aena S.M.E., S.A., vigentes en el ejercicio tarifario 2019.

Por otra parte, cabe señalar que el 10 de abril de 2019 fue publicado el Real Decreto 162/2019 de 22 de marzo, que desarrolla el mecanismo de cálculo del índice P de actualización de las tarifas aeroportuarias. El índice P contempla las variaciones anuales del precio de inputs fuera del control de operador (personal, servicios de navegación aérea, seguridad, reparaciones, limpieza, atención a personas con movilidad reducida (PMR), servicios intensivos en mano de obra, electricidad, tributos locales etc.), pero que afectan a su actividad, conforme a los principios de eficiencia económica y buena gestión empresarial. El valor del índice P no se concreta en el DORA puesto que su cuantía se determina anualmente durante el proceso de establecimiento de las tarifas aeroportuarias para el siguiente año. El Real Decreto citado establece el mecanismo de cálculo del índice P mediante una fórmula que depende de unos índices específicos aplicables para la revisión de los costes del gestor aeroportuario y que se definen en su texto, así como el procedimiento para la determinación de su valor anual.

La CNMC es el organismo encargado de aprobar el valor del índice P de acuerdo con la normativa vigente. Con fecha 7 de noviembre de 2019, la CNMC aprobó la Resolución sobre el índice P aplicable a las tarifas aeroportuarias de Aena S.M.E., S.A. en el ejercicio 2020, fijándolo en el 0,8 %.

Con fecha 19 de noviembre de 2020 la CNMC aprobó la Resolución sobre el índice P aplicable a las tarifas aeroportuarias de Aena S.M.E., S.A. en el ejercicio 2021, fijándolo en el 0,72 %.

Tomando este hecho en consideración y con fecha 22 de diciembre de 2020, el Consejo de Administración aprobó las tarifas correspondientes al año 2021, que entrarán en vigor el 1 de marzo de 2021, basadas en la congelación del ingreso máximo anual ajustado por pasajero (IMAAJ) de 2021 respecto al ingreso máximo anual ajustado por pasajero (IMAAJ) de 2020, quedando establecido en 10,27 euros por pasajero.

Se está a la espera de la Resolución de la CNMC sobre la supervisión de las tarifas aeroportuarias del Grupo y su propuesta de actualización, dado que, a raíz de las circunstancias generadas por la crisis sanitaria actual, el Grupo se vio obligado al aplazamiento del inicio del proceso de consultas hasta de octubre de 2020.

Toda esta nueva normativa regulatoria no ha dado lugar a ningún cambio en la política de reconocimiento de ingresos de la Sociedad, que sigue sujeta a lo explicado al principio de esta nota. En particular, los ingresos regulados en el período DORA se han reconocido en 2020 de acuerdo al mismo criterio que en anteriores periodos, cuando el servicio es prestado, con base en las tarifas reguladas aprobadas.

Para el resto de servicios aeroportuarios de Aena S.M.E., S.A. no regulados, y para los servicios aeroportuarios prestados por el resto de las empresas del grupo, se aplica el mismo principio, reconociendo los ingresos en el momento de la prestación de los mismos, a los precios y tarifas aplicables en cada caso.

Se reconocerá un pasivo por reembolso si se reciben contraprestaciones de un cliente y se espera reembolsarle toda o parte de la contraprestación. Un pasivo por reembolso se mide al importe de la contraprestación recibida (o por recibir) a la cual la entidad no espera tener derecho (es decir, los importes no incluidos en el precio de la transacción). El pasivo por reembolso (y el cambio correspondiente en el precio de la transacción y, por ello, el pasivo del contrato) se actualizará al final de cada periodo de presentación para tener en cuenta los cambios en las circunstancias.

Por tanto, para cualquier importe recibido (o por recibir) sobre el que el Grupo no espera tener derecho, la entidad no reconoce ingresos de actividades ordinarias cuando transfiera los productos a los clientes, sino que reconoce dichos importes recibidos (o por recibir) como un pasivo por reembolso. Posteriormente, al final de cada periodo de presentación, la entidad actualizará su evaluación de los importes a los que espera tener derecho a cambio de los productos transferidos y realizará el cambio que corresponda en el precio de la transacción y, por ello, en el importe de los ingresos de actividades ordinarias reconocidos.

Comercial:

Los ingresos por alquileres de espacios comerciales localizados dentro de las infraestructuras aeroportuarias se reconocen linealmente, siempre y cuando otro criterio no refleje mejor la sustancia económica de los acuerdos de alquiler estipulados con las contrapartes. La parte contingente de los ingresos por alquileres relacionada con los niveles variables de ingresos generados por los espacios comerciales, se reconoce como ingreso en el periodo en que se devenga. Los ingresos por aparcamientos se reconocen a medida que los servicios son prestados.

Servicios inmobiliarios:

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

5.12 Provisiones y contingencias

El Grupo, en la formulación de las Cuentas Anuales consolidadas, diferencia entre:

Provisiones

El Grupo registra provisiones en su Balance cuando tiene una obligación presente, ya sea por una disposición legal, contractual, o por una obligación implícita o tácita, como resultado de un suceso pasado, se puede realizar una estimación fiable de la obligación y es probable que la misma suponga una salida futura de recursos para su liquidación.

Para aquellas provisiones realizadas para hacer frente a obligaciones sin vencimiento definido, o con vencimiento inferior o igual a un año y cuyo efecto financiero no sea significativo, no se lleva a cabo ningún tipo de descuento. Para el resto de obligaciones, las provisiones se registran por el valor actual de la mejor estimación posible del importe necesario para cancelar o transferir a un tercero la obligación, registrándose los ajustes que surjan por la actualización de la provisión como un gasto financiero conforme se vayan devengando, con el objetivo de reflejar la mejor estimación actual del pasivo correspondiente en cada momento.

Cuando, en base a la experiencia, el Grupo vea reducida la incertidumbre en cuanto al cálculo del importe y a la fecha de pago de los importes provisionados, la Entidad clasifica los pasivos en el epígrafe correspondiente en base a su naturaleza (Nota 19).

Pasivos contingentes

Obligaciones posibles surgidas como consecuencia de sucesos pasados, cuya materialización futura está condicionada a que ocurra, o no, uno o más eventos futuros independientes de la voluntad del Grupo. Dichos pasivos contingentes no son objeto de registro contable presentándose detalle y explicación de los mismos en la nota 19.2.1.

Las principales estimaciones realizadas por el Grupo han sido las siguientes:

Provisiones para compromisos laborales adquiridos

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

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

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

Premios de permanencia

El artículo 138 del I Convenio Colectivo de Grupo de Empresas ENAIRe (Entidad Pública Empresarial ENAIRe y Aena S.M.E., S.A.) y el artículo 141 del II Convenio de Controladores Aéreos establecen unos premios de permanencia por los servicios efectivamente prestados durante un período de 25 y 30 años, en el primer caso y de 25 y 35 años, en el segundo. El Grupo provisiona el valor actual de la mejor estimación posible de las obligaciones comprometidas a futuro, en base a un cálculo actuarial. Las hipótesis más relevantes tenidas en cuenta para la obtención del cálculo actuarial son las siguientes:

	2020	2019
Tipo de Interés Técnico:	0,15% - 0,41%	0,50% - 0,68%
Crecimiento de la cuantía de premios:	1,00% y 0,90%, 0,90% en 2021 y 2,00% siguientes	2,00% - 3,85% en 2020 y 2,00% siguientes
Tabla de Mortalidad:	PERMF 2020 de 1º Orden	PERMF 2000 NP
Sistema Financiero utilizado:	Capitalización Individual	Capitalización Individual
Método de devengo:	Projected Unit Credit	Projected Unit Credit
Edad de jubilación:	Conforme Ley 27/2011	Conforme Ley 27/2011
Tablas de invalidez:	OM 1977	OM 1977

Premio de Jubilación Anticipada

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

En el año 2014 la Entidad Matriz realizó un estudio actuarial para el cierre de dicho ejercicio, del que se desprendía que el pasivo que puede surgir por el valor actual de las retribuciones comprometidas era prácticamente nulo, unido al hecho de que la nueva regulación de la jubilación ordinaria, hace muy poco probable que algún trabajador se acoja a este derecho la Entidad considera que en el cierre de los ejercicios 2020 y 2019 no existe ningún pasivo por este concepto.

Retribuciones Colectivo de Control

En dicho epígrafe se registran conceptos salariales devengados y no abonados correspondientes a retribuciones derivadas de acuerdos celebrados entre ENAIRe y la Unión Sindical de Controladores Aéreos en ejercicios anteriores. Estas provisiones se encuentran valoradas a su valor nominal, por no diferir significativamente de su valor actual.

Licencia Especial Retribuida (LER) y situación de Reserva Activa (RA)

Esta provisión recoge el pasivo actuarial que valora los compromisos adquiridos con aquellos empleados del colectivo de controladores aéreos que se encuentran acogidos a la situación de Licencia Especial Retribuida o Reserva Activa, así como la mejor estimación de los empleados que podrían acogerse a futuro a la situación de Reserva Activa.

Las principales hipótesis actuariales utilizadas para el cálculo son las siguientes:

	2020	2019
Tipo de interés:	0,00% (Pasivos); 0,43% (Activos)	0,00% (Reserva); 0,70% (Activo)
Crecimiento salarial largo plazo:	1,00%	1,00%
Crecimiento de bases máximas	2,50%	2,50%
Tabla de mortalidad:	PERMF 2020 de 1º Orden	PERMF 2000 NP
Sistema Financiero utilizado:	Capitalización Individual	Capitalización Individual
Método de devengo:	Projected Unit Credit	Projected Unit Credit
Edad de jubilación:	Conforme Ley 27/2011	Conforme Ley 27/2011

Al no tratarse de una retribución post-empleo, los impactos generados por cambios en las hipótesis actuariales son registrados en la Cuenta de Pérdidas y Ganancias.

Plan de Pensiones London Luton Airport Operations Limited (LLAOL)

Las principales hipótesis actuariales utilizadas han sido las siguientes:

	2020	2019
Tipo de interés técnico:	1,25%	2,00%
Inflación:	2,60%	2,85%
Tasa de crecimiento de la pensión:	2,50%	2,75%
Método de devengo:	Projected Unit Credit	Projected Unit Credit
Edad de jubilación:	65 años	65 años

La tasa de descuento utilizada del 1,25% está basada en el tipo de interés de mercado de bonos corporativos de alta calidad y años de vencimiento consistentes con el vencimiento esperado de las obligaciones post-empleo.

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

- Hombres: 21,2 (2019: 21,7)
- Mujeres: 23,5 (2019: 24,1)

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

- Hombres: 22,1 (2019: 23,1)
- Mujeres: 24,8 (2019: 25,6)

5.13 Indemnizaciones por despido

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

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

Al cierre del ejercicio no existe plan alguno de reducción de personal que haga necesaria la creación de una provisión por este concepto.

5.14 Actividades con incidencia en medio ambiente

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

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

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

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

5.15 Subvenciones, donaciones y legados recibidos

Las subvenciones, donaciones y legados de capital no reintegrables se contabilizan como tales cuando existe un acuerdo individualizado de concesión de la subvención, se hayan cumplido las condiciones establecidas para su concesión y no existan dudas razonables sobre su recepción. Desde el ejercicio 2009, como consecuencia de la aprobación de la Orden EHA/733/2010, de 25 de marzo, por la que se aprueban aspectos contables de empresas públicas que operan en determinadas circunstancias, en el caso de subvenciones concedidas para la construcción de un activo cuya ejecución no se haya completado, la subvención se califica como no reintegrable en proporción a la obra ejecutada siempre que no existan dudas razonables de que concluirá la construcción según las condiciones establecidas en el acuerdo de concesión. Con carácter general, se valoran por el valor razonable del importe o del bien concedido y se contabilizan en el patrimonio neto, deducido el efecto fiscal, imputándose a resultados en proporción a la

depreciación experimentada por los activos financiados por dichas subvenciones, salvo que se trate de activos no depreciables, en cuyo caso se imputan a resultados del ejercicio en que se produzca la enajenación o la corrección valorativa de los mismos.

Las subvenciones oficiales concedidas para compensar costes se reconocen como ingresos sobre una base sistemática, a lo largo de los períodos en los que se extiendan los costes que pretenden equilibrar.

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

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

5.16 Planes de participación en beneficios y retribución variable

El Grupo reconoce un pasivo y un gasto para retribución variable y participación en beneficios en base a los resultados de la evaluación de desempeño anual de los trabajadores. El Grupo reconoce una provisión cuando está contractualmente obligada o cuando la práctica en el pasado ha creado una obligación implícita.

5.17 Negocios conjuntos

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

Los negocios conjuntos pueden ser:

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

Explotaciones y activos controlados conjuntamente

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

Hasta la inauguración el 15 de enero de 2019 del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia, la base aérea de Murcia San Javier estuvo abierta al tráfico civil, pasando desde dicha fecha a ser de uso exclusivamente militar.

Los intereses del Grupo en estos activos se reconocen por su porción de los activos controlados de forma conjunta, clasificados de acuerdo con su naturaleza, cualquier pasivo en que haya incurrido; su parte de los pasivos en los que haya incurrido conjuntamente con los otros partícipes, en relación con el negocio conjunto; cualquier ingreso por venta o uso de su parte en la producción del negocio conjunto, junto con su porción de cualquier gasto en que haya incurrido el negocio conjunto, y cualquier gasto en que haya incurrido en relación con su participación en el negocio conjunto.

Puesto que los activos, pasivos, gastos e ingresos del negocio conjunto ya se encuentran reconocidos en los estados financieros del Grupo, no son precisos ajustes ni otros procedimientos de consolidación con respecto a esas partidas, al elaborar y presentar los estados financieros consolidados.

5.18 Transacciones con vinculadas

La Entidad Pública Empresarial y sociedades dependientes realizan todas sus operaciones con vinculadas a valor razonable. Los Administradores de la Entidad Pública Empresarial y sociedades dependientes consideran que no existen riesgos significativos por este aspecto de los que puedan derivarse pasivos de consideración en el futuro.

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

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

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

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

El 30 de abril de 2018, la Entidad Matriz y la Fundación ENAIRe firmaron un documento de autorización de uso gratuito del inmueble en el que la Fundación desarrolla su actividad y que es propiedad de ENAIRe. Teniendo en cuenta la Norma de Registro y Valoración 21, la cual indica que la diferencia entre el precio acordado en una operación y su valor razonable debe registrarse atendiendo a la realidad económica de la operación y con el objeto de valorar la operación a precios de mercado, para dar cumplimiento al artículo 18 de la Ley del Impuesto de Sociedades, el Grupo ha registrado la prestación de servicios del ejercicio 2020 a valor de mercado, como un autoconsumo por importe de 72,6 miles de euros (72,6 miles de euros en 2019), registrándose un ingreso 60 miles de euros correspondiente al valor antes de impuestos (60 miles de euros en 2019) y 12,6 miles de euros como IVA repercutido (12,6 miles de euros en 2019).

El 27 de enero de 2020, el Grupo, a través de su Matriz, cedió de manera gratuita a la Fundación ENAIRe un conjunto de bienes muebles en uso por parte de la Fundación para el desarrollo de su actividad, tras previa solicitud de ésta y concurriendo los requisitos previstos en el artículo 143.3 de la Ley 33/2003 de 3 de noviembre, del Patrimonio de las Administraciones Públicas.

El Grupo ha registrado dicha cesión gratuita a valor de mercado como un gasto por importe de 13,5 miles de euros, registrándose un ingreso 11,2 miles de euros correspondiente al valor antes de impuestos y 2,3 miles de euros como IVA repercutido.

5.19 Combinaciones de negocios

Las operaciones de fusión, escisión y aportación no dineraria de un negocio entre empresas del grupo se registran conforme con lo establecido para las transacciones entre partes vinculadas (nota 5.18).

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

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

5.20 Estado de Flujos de Efectivo consolidado

El Estado de Flujos de Efectivo consolidado recoge los movimientos de tesorería realizados durante el ejercicio. En estos estados de flujos de efectivo se utilizan las siguientes expresiones en el sentido que figura a continuación:

- Flujos de Efectivo: entradas y salidas de efectivo o de otros medios equivalentes, entendiéndose por estos las inversiones a plazo inferior a tres meses de gran liquidez y bajo riesgo de alteraciones en su valor.

- Actividades de Explotación: son las actividades que constituyen la principal fuente de ingresos ordinarios del Grupo, así como otras actividades que no pueden ser calificadas como de inversión o financiación.
- Actividades de Inversión: las de adquisición, enajenación o disposición por otros medios de activos a largo plazo y otras inversiones no incluidas en el efectivo y sus equivalentes.
- Actividades de Financiación: actividades que producen cambios en el tamaño y composición del Patrimonio Neto y de los pasivos de carácter financiero. Se incluyen las comisiones de novación de deuda pagadas como mayor valor de la financiación recibida.

Los cobros y pagos en inversiones por Otros Activos Financieros recogen los movimientos de tesorería, fruto de las Imposiciones a plazo fijo de plazo superior a tres meses.

Las correcciones valorativas por deterioro de los ajustes al resultado, incluyen la pérdida por deterioro por importe de 110.069 miles de euros correspondiente al deterioro de activos no financieros, principalmente de AIRM y ANB (nota 5.5).

6. Fondo de Comercio de consolidación

La adquisición, por parte del Grupo, del control de la sociedad LLAHL III a través de Aena Internacional S.M.E., S.A., generó un Fondo de Comercio cuyo valor a cierre del ejercicio 2020 es de 936 miles de euros (2019: 1.123 miles de euros). Ver detalle de la conciliación entre el saldo de apertura y cierre de esta partida en la nota 10.

7. Socios externos

La composición de los Socios Externos es la siguiente:

Sociedad	Miles de euros					
	Segmento	País	% Grupo ENAIRE	% Socios Minoritarios	2020	2019
AENA S.M.E., S.A.	Aeropuertos	España	51%	49%	3.175.461	3.324.320
CRIDA	Investigación y Desarrollo	España	66,66%	33,33%	570	558
LUTON LLAHLIII	Internacional	Reino Unido	51%	49%	(53.596)	(23.972)
Total					3.122.435	3.300.906

Los movimientos habidos en el epígrafe Socios externos de cada sociedad dependiente han sido los siguientes:

Ejercicio 2020

Sociedad	Miles de euros							Saldo a 31.12.20
	Saldo a 31.12.19	Reservas	Ajustes por Cambios de Valor y Dif. de Conversión	Subvenciones	Dividendos	Particip. en Resultados	Otros	
AENA S.M.E., S.A	3.324.320	1.617	(79.962)	(13.493)	-	(56.908)	(113)	3.175.461
CRIDA	558	-	-	-	-	12	-	570
LUTON LLAHIII	(23.972)	-	3.831	-	-	(33.455)	-	(53.596)
Total	3.300.906	1.617	(76.131)	(13.493)	-	(90.351)	(113)	3.122.435

Ejercicio 2019

Sociedad	Miles de euros							Saldo a 31.12.19
	Saldo a 31.12.18	Reservas	Ajustes por Cambios de Valor y Dif. de Conversión	Subvenciones	Dividendos	Particip. en Resultados	Otros	
AENA S.M.E., S.A	3.154.098	(1.631)	(10.378)	(12.302)	(509.355)	706.420	(2.532)	3.324.320
CRIDA	535	-	-	-	-	23	-	558
LUTON LLAHIII	(11.340)	-	(3.712)	-	(11.730)	2.810	-	(23.972)
Total	3.143.293	(1.631)	(14.090)	(12.302)	(521.085)	709.253	(2.532)	3.300.906

8. Negocios conjuntos

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

A continuación, se muestran las participaciones del Grupo en los activos y pasivos y las ventas y resultados del negocio conjunto, sin incluir la imputación de costes indirectos, que se han incluido en el Balance y en la Cuenta de Resultados:

	31 de diciembre de	
	2020	2019
- Activos no corrientes	178.119	187.022
Activos netos	178.119	187.022
- Ingresos	9.893	14.541
- Gastos	(36.265)	(35.680)
Beneficio después de impuestos	(26.372)	(21.139)

A 31 de diciembre 2020 y 2019 no existen pasivos contingentes correspondientes a la participación del Grupo en los negocios conjuntos, ni tampoco pasivos contingentes propios de los negocios conjuntos.

9. Participaciones en Sociedades puestas en equivalencia

El detalle y movimiento de los ejercicios 2020 y 2019 del epígrafe “Participaciones en sociedades puestas en equivalencia” es el siguiente:

Ejercicio 2020

Miles de euros								
Sociedad	Saldo a 31.12.19	Reducción de Capital	Participación en resultados de Sociedades Puestas en equivalencia	Dividendos Repartidos	Diferencias de Conversión	Particip. resultado global de asociadas	Otros	Saldo a 31.12.20
SACSA	3.922	-	(931)	-	(460)	-	(133)	2.398
AMP (*)	55.326	-	4.672	-	(6.547)	(39)	(205)	53.207
AEROCALI	3.684	-	(2.671)	-	(461)	-	-	552
INECO (**)	45.550	-	4.651	(9.914)	-	-	152	40.439
	108.482	-	5.721	(9.914)	(7.468)	(39)	(186)	96.596

(*) “Otros” incluye la amortización por 212 miles de euros del Fondo de comercio implícito de AMP (213 miles de euros en 2019) por valor de 2.125 miles de euros que se amortiza en 10 años en aplicación del RD 602/2016 (véase nota 5.2).

(**) “Otros” incluye principalmente la diferencia entre los dividendos reales recibidos en el ejercicio 2020 y la participación en resultados del ejercicio 2019. Esta diferencia deriva de la eliminación del margen en los activos adquiridos por el Grupo a INECO S.M.E.M.P., S.A.

Ejercicio 2019

Miles de euros								
Sociedad	Saldo a 31.12.18	Reducción de Capital	Participación en resultados de Sociedades Puestas en equivalencia	Dividendos Repartidos	Diferencias de Conversión	Particip. resultado global de asociadas	Otros	Saldo a 31.12.19
SACSA	3.339	-	5.350	(4.570)	987	-	(1.184)	3.922
AMP (*)	56.170	(5.230)	14.417	(12.703)	4.641	(4)	(1.965)	55.326
AEROCALI (**)	5.286	-	2.679	(4.391)	1.397	-	(1.287)	3.684
INECO (***)	39.039	-	9.351	(3.401)	-	-	561	45.550
	103.834	(5.230)	31.797	(25.065)	7.025	(4)	(3.875)	108.482

(*) “Otros” incluye la amortización por 213 miles de euros del Fondo de comercio implícito de AMP (213 miles de euros en 2018) por valor de 2.125 miles de euros que se amortiza en 10 años en aplicación del RD 602/2016 (véase nota 5.2). El impacto que la reducción de capital de AMP

explicada en la Nota 2 ha tenido en ganancias acumuladas ha sido de (350) miles de euros (2018: 116 miles de euros). El 19 de diciembre de 2018 AMP vendió 250.000 acciones de la serie B de GAP, las cuales representan un 0,04% del total de acciones de GAP. De conformidad con lo anterior, a 31 de diciembre de 2018 AMP posee una participación total en GAP del 17,37%. El impacto que esta operación ha tenido en el valor de la inversión de AMP se refleja en el epígrafe “Otros”. También se recogen en este epígrafe las diferencias de conversión de dividendos repartidos en años anteriores y que representan reservas de sociedades consolidadas por el método de la participación.

*(**) Inversión con control conjunto, a raíz de la adquisición de acciones en esta empresa y la obtención del 50% de participación, el Grupo evaluó los derechos en la misma concluyendo que existe control conjunto ya que las decisiones son tomadas por unanimidad entre los socios. Con esta adquisición no se modificaron los Estatutos de la sociedad, donde se definen los derechos de los socios, asimismo en el periodo no se ha realizado ningún acuerdo entre los socios. No existe ningún pasivo contingente en relación con la participación del Grupo en el negocio conjunto. Esta sociedad explota el Aeropuerto de Barranquilla. “Otros” incluye el pago por el impuesto sobre la riqueza reconocido directamente contra patrimonio.*

*(***) “Otros” incluye principalmente la diferencia entre los dividendos reales recibidos en el ejercicio 2019 y la participación en resultados del ejercicio 2018. Esta diferencia deriva de la eliminación del margen en los activos adquiridos por el Grupo a INECO S.M.E.M.P., S.A.*

10. Inmovilizado intangible

Los movimientos habidos en el epígrafe Inmovilizado intangible en los ejercicios 2020 y 2019 han sido los siguientes:

Ejercicio 2020

Movimientos	Miles de Euros						
	Desarrollo	Acuerdo Concesiones de Servicio	Concesión LLAHIII	Otro Inmovilizado Intangible	Aplicaciones Informáticas	Fondo de Comercio	Total
Coste:							
Saldo Inicial	144.547	573.931	507.094	120.468	761.232	1.872	2.109.144
Ajustes	-	(2.592)	-	-	-	-	(2.592)
Entradas/ Altas	8.820	2.703	-	3.305	62.370	-	77.198
Salidas/ Bajas	(1.880)	(429)	-	318	(2.331)	-	(4.322)
Trasposos (nota 11)	2	31	-	(481)	10.193	-	9.745
Diferencias de conversión	-	(146.488)	(27.203)	-	-	-	(173.691)
Saldo final	151.489	427.156	479.891	123.610	831.464	1.872	2.015.482
Amortización:							
Saldo Inicial	(109.221)	(13.017)	(161.348)	(82.410)	(602.619)	(749)	(969.364)
Dotación	(11.124)	(12.946)	(29.389)	(1.316)	(41.185)	(187)	(96.147)
Salidas/ Bajas	1.773	-	-	(373)	2.308	-	3.708
Trasposos (nota 11)	-	-	-	655	73	-	728
Diferencias de conversión	-	841	8.960	-	-	-	9.801
Saldo final	(118.572)	(25.122)	(181.777)	(83.444)	(641.423)	(936)	(1.051.274)
Deterioro	-	(111.039)	-	-	-	-	(111.039)
Neto:	32.917	290.995	298.114	40.166	190.041	936	853.169

Ejercicio 2019

Movimientos	Miles de Euros						
	Desarrollo	Acuerdo Concesiones de Servicio	Concesión LLAHIII	Otro Inmovilizado Intangible	Aplicaciones Informáticas	Fondo de Comercio	Total
Coste:							
Saldo Inicial	137.893	65.866	482.305	117.742	689.523	1.872	1.495.201
Ajustes	-	(1.824)	-	-	-	-	(1.824)
Entradas/ Altas	14.166	514.732	-	3.306	62.891	-	595.095
Salidas/ Bajas	(11.859)	-	-	(912)	(6.596)	-	(19.367)
Trasposos (nota 11)	4.347	3.774	-	332	15.414	-	23.867
Diferencias de conversión	-	(8.617)	24.789	-	-	-	16.172
Saldo final	144.547	573.931	507.094	120.468	761.232	1.872	2.109.144
Amortización:							
Saldo Inicial	(113.006)	(8.069)	(124.230)	(82.137)	(559.612)	(562)	(887.616)
Dotación	(8.074)	(2.694)	(29.788)	(931)	(45.886)	(187)	(87.560)
Salidas/ Bajas	11.859	-	-	579	6.246	-	18.684
Trasposos (nota 11)	-	(2.254)	-	79	(3.367)	-	(5.542)
Diferencias de conversión	-	-	(7.330)	-	-	-	(7.330)
Saldo final	(109.221)	(13.017)	(161.348)	(82.410)	(602.619)	(749)	(969.364)
Deterioro	-	-	-	-	-	-	-
Neto:	35.326	560.914	345.746	38.058	158.613	1.123	1.139.780

10.1 Principales adiciones

Las principales adiciones del ejercicio 2020 y 2019 en el epígrafe de “Aplicaciones Informáticas” corresponden a adquisiciones, así como mejoras y desarrollos, de nuevas tecnologías para aplicaciones informáticas, relativas a la Navegación Aérea, así como relativas a aeropuertos y sus servicios centrales. Destacando los desarrollos evolutivos del Sistema Automatizado de Control de Tráfico Aéreo (SACTA), al sistema de supervisión operativa de red SYSRED H24 EYWA y a diversas herramientas de gestión empresarial.

Las adiciones del epígrafe de Desarrollo también están relacionadas con proyectos para ampliar las funcionalidades del Sistema SACTA.

Las altas más importantes del ejercicio 2019 se correspondían con la concesión administrativa relativa al Grupo de Aeropuertos del Nordeste de Brasil (ver nota 1.2). El importe activado como activo intangible se refería a los 1.900.000.000 de reales brasileños correspondientes al importe de la oferta, así como a 334.026.771 de reales brasileños de gastos de la concesión a pagar a Infraero (asesores, gastos de la subasta y plan de desvinculación de trabajadores de Infraero), en concepto de costes necesarios para la obtención del contrato. Adicionalmente, los importes anteriores se vieron incrementados en 14.601.360 reales brasileños correspondientes a la asunción por parte de Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. de gastos de licitación derivados de la obtención de la concesión registrada en ANB, que se consideraron como una aportación de fondos propios de la matriz con contrapartida en el activo intangible. Dichos importes al tipo de cambio efectivo de la operación arrojaron la cifra de 505.504 miles de euros.

El Grupo calificó, tal como ya hizo con la concesión para la gestión, explotación, mantenimiento y conservación del Aeropuerto Internacional de Murcia, la contraprestación recibida como inmovilizado intangible (ver nota 5.2), dado que dicha contraprestación consiste en el derecho a cobrar las correspondientes tarifas en función del grado de utilización del servicio público prestado, asumiendo el riesgo de demanda. Así se ha valorado el activo intangible derivado del acuerdo de concesión por la contraprestación pagada o por pagar, sin considerar los pagos de naturaleza contingente asociados a la operación, es decir, por el valor actualizado de los cánones mínimos garantizados.

Del 14 de marzo al 30 de junio de 2020, no fue posible la ejecución parcial del contrato de concesión del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia como consecuencia de la crisis sanitaria de la COVID-19 y las medidas adoptadas por las administraciones públicas para combatirlo. AIRM presentó solicitud de reequilibrio del contrato al amparo del artículo 34.4 del Real Decreto-ley 8/2020, de 17 de marzo, calculando que la cantidad a compensar por este periodo, asciende a 2.592 miles de euros. El pago de esta compensación, conforme a lo establecido en la adenda al contrato de concesión formalizada el 30 de diciembre de 2020, se ha instrumentado mediante una subvención por concesión directa publicada en el Boletín Oficial de la Región de Murcia el Decreto n.º 224/2020, de 23 de diciembre, por el que se establecen las normas especiales reguladoras de dicha subvención, como mecanismo excepcional de compensación para el restablecimiento del equilibrio económico por el impacto que la crisis de la COVID-19 ha tenido sobre el contrato de gestión, explotación, mantenimiento y conservación del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia durante el periodo de tiempo indicado anteriormente.

Esta subvención no estaba inicialmente prevista en el citado contrato de concesión e implica un cambio de naturaleza de la contraprestación para cubrir el déficit de explotación. Por ello, en el ejercicio 2020 se ha procedido a reclasificar el importe de la compensación minorando el activo intangible que recoge el acuerdo de concesión y registrando un activo financiero por importe de 2.592 miles euros. El cobro efectivo de la compensación se ha producido con fecha 1 de febrero de 2021.

En el ejercicio 2020 se han realizado diversas inversiones en mejoras en las infraestructuras afectas a los acuerdos de concesión por valor de 2.200 miles de euros (2019: 3.534 miles de euros).

En cuanto al Acuerdo de Concesión y en relación con los gastos financieros correspondientes a financiación ajena específica directamente atribuibles a la infraestructura, en que se incurren una vez la infraestructura está en condiciones de explotación, el Grupo analiza anualmente el cumplimiento de los requisitos incluidos en el Marco conceptual de la Contabilidad para el reconocimiento de un activo, al objeto de proceder a su activación contable.

Debido a las circunstancias acaecidas como consecuencia de la crisis derivada de la pandemia de COVID-19, se realizó un test de deterioro de los activos fijos de AIRM resultando el deterioro de la totalidad de este activo.

Dada la incertidumbre derivada de la crisis ocasionada por la pandemia, el análisis sobre la procedencia de la activación de los gastos financieros se ha vuelto a realizar conforme a las proyecciones de negocio actualizadas para las estimaciones de cierre de 2020, resultando que no existe evidencia razonable ni es probable que los ingresos futuros permitan recuperar el importe activado de los gastos financieros, por lo que se ha considerado que no procede su activación conforme a los requisitos establecidos en la Orden EHA/3362/2010, de 23 de diciembre, por la que se aprueban las normas de adaptación del Plan General de Contabilidad a las empresas concesionarias de infraestructuras públicas, por tanto, durante el segundo semestre de 2020 ya no se activan los gastos financieros consecuencia de la financiación del acuerdo de concesión.

La carga financiera activada durante el ejercicio 2020 ha ascendido a 453 miles de euros (808 miles de euros en 2019).

10.2 Inmovilizado intangible en curso

Del total de los costes activados a 31 de diciembre de 2020 y 2019 en las distintas clases de inmovilizado intangible, se incluyen activos en curso de acuerdo con el siguiente detalle:

Descripción	Miles de Euros	
	2020	2019
Desarrollo	9.360	12.318
Acuerdo Concesiones de Servicio	2.117	-
Aplicaciones informáticas	68.063	40.233
Otro inmovilizado intangible	40.359	41.373
Total	119.899	93.924

10.3 Bienes totalmente amortizados

A 31 de diciembre de 2020 existe inmovilizado intangible en uso con un coste original de 706 millones de euros (678 millones de euros a 31 de diciembre de 2019), que está totalmente amortizado. El detalle de los ejercicios 2020 y 2019 es el siguiente:

Descripción	Miles de euros	
	2020	2019
Concesiones	732	732
Desarrollo	101.583	96.853
Aplicaciones informáticas	517.276	496.973
Otro inmovilizado intangible	86.273	83.848
Total	705.864	678.406

10.4 Acuerdo de concesión. Activo regulado

El Grupo explota el aeropuerto de London Luton, los aeropuertos del Nordeste de Brasil (aeropuertos de Recife, Maceió, Aracajú, Campina Grande, João Pessoa y Juazeiro do Norte), el Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia y los helipuertos de Ceuta y Algeciras bajo contratos de concesiones administrativas, las principales condiciones se describen a continuación:

Concesión de servicios helipuerto de Ceuta

El Grupo a través de la Sociedad Dependiente Aena S.M.E., S.A. explota el helipuerto civil de Ceuta con todos sus servicios bajo un contrato de concesión administrativa efectuado con la Autoridad Portuaria de Ceuta. Esta concesión tiene fecha de inicio el 28 de marzo de 2003 con un vencimiento de 30 años. La Sociedad Dependiente Aena S.M.E., S.A. paga un canon anual de 39 miles de euros por la ocupación del dominio público portuario. Igualmente, y de acuerdo con el artículo 69 bis de la Ley 27/92 Aena S.M.E., S.A. abona a la Autoridad Portuaria un canon en función del movimiento que tengan con respecto al pasaje que será de 0,823386 €/pasajero.

Concesión de servicios helipuerto de Algeciras

El Grupo a través de la Sociedad Dependiente Aena S.M.E., S.A. posee un contrato de concesión administrativa con el Puerto Bahía de Algeciras para la ocupación de las instalaciones que se destinarán a las actividades de instalación y explotación del helipuerto de titularidad pública en el Puerto de Algeciras. Esta concesión tiene fecha de inicio el 3 de febrero de 2009 con una duración de 25 años. El contrato establece una tasa de ocupación privativa del dominio público portuario de 82 miles de euros anuales y una tasa de aprovechamiento especial del dominio público de 1 euro por cada pasajero embarcado o desembarcado en las instalaciones.

Concesión administrativa de London Luton

En el perímetro de consolidación del grupo se integra globalmente, desde el 16 de octubre de 2014 las cuentas de la sociedad London Luton Airport Holdings III Limited (“LLAHL III”), creada con el objetivo, a través de su subsidiaria al 100% London Luton Airport Holdings II Limited (“LLAHL II”), quien a su vez posee al 100% de London Luton Airport Holdings I Limited (“LLAHL

l”), de llevar a cabo la adquisición, con fecha 27 de noviembre de 2013, de London Luton Airport Group Limited, sociedad gestora y concesionaria del aeropuerto de Luton en el Reino Unido. El aeropuerto de Luton está gestionado, en régimen de concesión, por la sociedad London Luton Airport Operations Limited (“LLAOL”). El contrato de concesión se suscribió el 20 de agosto de 1998 y finaliza el 31 de marzo de 2031. El contrato de concesión contempla la existencia de la sociedad London Luton Airport Group Limited (“LLAGL”) como garante de la operadora. La concesión del aeropuerto de Luton no cumple los requisitos del Plan sectorial de empresas concesionarias de infraestructuras públicas para ser considerada una concesión de servicio (véase Nota 5.2), por lo que se contabiliza como un arrendamiento operativo.

Concesión administrativa del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia:

En el perímetro de consolidación del grupo se integra globalmente, desde el 1 de enero de 2018 las cuentas de la sociedad AIRM, S.M.E., S.A, creada con el objetivo de gestionar en régimen de concesión el Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia. Las líneas principales resumidas del acuerdo de concesión son:

- Una vez finalizado el plazo total de la concesión, la plena e ilimitada posesión de los terrenos y la totalidad de las instalaciones existentes (incluidos los gastos útiles realizados por el concesionario y las mejoras que hayan podido ser incorporadas por éste) revertirán a la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia sin que exista derecho a indemnización alguna a favor del Concesionario.
- Obligación de explotar, mantener y conservar el Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia.
- Derecho a percibir una retribución en concepto de precio por la utilización de las instalaciones y por la prestación de servicios y actividades de tráfico y transportes aéreos (tarifas de aterrizaje, explotación económica de la terminal y servicios de pasajeros, mercancías y empresas de transportes aéreo) o vinculadas con la gestión del aeropuerto, así como de las actividades relacionadas.
- Antes de la puesta en servicio del Aeropuerto, la Concesionaria propondrá a la Administración concedente para su aprobación las tarifas máximas a aplicar por los servicios aeroportuarios, así como por cualquier otro servicio y actividad que desarrolle en el Aeropuerto. Igualmente, antes del inicio de cada año natural, deberá proponer para su aprobación la actualización de las mismas.
- Por su parte, la Administración recibe un canon de explotación por tráfico de pasajeros, que será el resultante de aplicar una determinada cantidad en concepto de tarifa por pasajero/año al volumen de tráfico que refleje el Acta Anual de Tráfico. En la Oferta Económica se fija el Umbral de Tráfico de un millón de pasajeros, a partir del cual la Sociedad retribuirá el tráfico de pasajeros, desde el primero de ellos. La Administración también tendrá derecho a la percepción de un canon mínimo garantizado y a la participación en los ingresos derivados del tráfico de mercancías.

Concesión administrativa del Grupo Aeroportuario del Nordeste de Brasil

Tal como se menciona en la nota 1.2, en el perímetro de consolidación del grupo se integran globalmente desde 2019, las cuentas del grupo de la sociedad “Aeroportos do Nordeste do Brasil, S.A.”, creada con el objetivo de gestionar en régimen de concesión los aeropuertos de Recife, Maceió, Aracajú, Campina Grande, João Pessoa y Juazeiro do Norte, de los que el Grupo resultó adjudicatario el 15 de marzo de 2019. Las líneas principales resumidas del acuerdo de concesión son:

- La concesión, que tiene un período de 30 años ampliable 5 años adicionales, es del tipo BOT (Construir, operar y transferir), no incluye los servicios ATC (Air Traffic Control) y sigue un modelo Dual-Till, en el que los ingresos de la actividad aeronáutica están regulados (el ingreso máximo por pasajero para los aeropuertos con más de 1 millón de pasajeros es de aproximadamente 8 euros y para el resto de aeropuertos se establecen por acuerdo con las aerolíneas) y la actividad comercial no está regulada.
- La Agencia Nacional de Aviación Civil (ANAC) estimó en el pliego de licitación un importe de inversión de 2.153 millones de reales brasileños (equivalente a 486,6 millones de euros al tipo de cambio 4,4239 EUR/BRL) distribuido entre inversiones obligatorias destinadas a adecuar las infraestructuras al tráfico (el 25,6% del total estimado por la autoridad brasileña que deberán ser ejecutadas en los primeros 3/4 años); inversiones discrecionales (31,7%) no obligatorias, principalmente destinadas a las áreas comerciales; y de mantenimiento de infraestructuras, pistas y equipamientos (42,7%).
- La contraprestación económica variable se fija en el 8,16% sobre los ingresos brutos, con 5 años iniciales de carencia y 5 años progresivos que comenzarían en 2025 al 1,63% y se incrementan gradualmente a 3,26% en 2026, 4,90% en 2027, 6,53% en 2028, llegando al 8,16% contractual aplicable en 2029 y en años sucesivos.
- La oferta realizada por Aena Internacional representa 141 reales brasileños por pasajero (31,9 euros), y el importe de la inversión por pasajero se sitúa en 159 reales brasileños por pasajero (35,9 euros).

10.5 Deterioro inmovilizado intangible

Tal y como se indica en la nota 5.5, a 31 de diciembre de 2020 el Grupo ha realizado el test de deterioro de los activos intangibles, realizando las siguientes dotaciones en el ejercicio 2020:

	Dotación Deterioro 2020
Concesiones de servicios	(103.994)
Obras e instalaciones infraestructura concesionada	(5.785)
Activación financiera, acuerdo de concesión	(1.260)
Aplicaciones informáticas	(1)
Total en miles de euros	(111.040)

10.6 Diferencias de Conversión

En el ejercicio 2020 se han registrado diferencias de conversión negativas dentro del inmovilizado intangible, por importe de 163,9 millones de euros, asociadas a la evolución desfavorable de las divisas del real brasileño (145,6 millones de euros) y de la libra esterlina (18,2 millones de euros) en la valoración de las concesiones del Grupo aeroportuario del Nordeste de Brasil y del aeropuerto de Luton.

10.7 Cesión de uso no gratuita

Con fecha 24 de julio de 2015, se firmó el contrato de la licencia de uso no gratuita hasta su amortización total de la aplicación informática GESLOT, propiedad de la Entidad, por la Asociación Española de Coordinación y Facilitación de Franjas Horarias (AECFA).

Las principales condiciones del contrato se detallan a continuación:

Fecha de Inicio de Cesión	24 de julio de 2015
Duración	1 año natural prorrogable trimestralmente hasta el quinto año incluido
Datos en miles de euros	
Valor Contable a 15-09-2015	351
Importe Primer Pago	43
Importe Pago Trimestral	16
Importe Ingresado en 2015	91
Importe Ingresado en 2016	65
Importe Ingresado en 2017	65
Importe Ingresado en 2018	65
Importe Ingresado en 2019	65

En el ejercicio 2020, con la aplicación informática GESLOT totalmente amortizada, no se ha ingresado ningún importe por la cesión de uso no gratuita de dicha aplicación, de acuerdo a lo expuesto en el contrato.

11. Inmovilizado material

Los movimientos habidos en las cuentas incluidas en Inmovilizado material en los ejercicios 2020 y 2019 han sido los siguientes:

Ejercicio 2020

Miles de euros							
	Terrenos y construcciones	Instalaciones Técnicas y Maquinaria	Otras Instalaciones Utillaje y Mobiliario	Anticipos de inmovilizado material	Inmovilizado en curso	Otro Inmovilizado	Total
Coste:							
Saldo Inicial	17.358.296	2.183.508	4.634.698	700	577.738	493.659	25.248.599
Entradas por combinación de negocio	-	-	-	-	-	107	107
Entradas/ Altas	54.643	18.335	48.322	19.730	325.604	8.859	475.493
Salidas/ Bajas	(57.697)	(60.825)	(54.092)	-	(3.955)	(15.293)	(191.862)
Trasposos (notas 10 y 12)	99.824	54.652	86.397	(700)	(278.277)	24.459	(13.645)
Diferencias de conversión	(14.272)	(3.655)	(47)	-	(352)	40	(18.286)
Saldo final	17.440.794	2.192.015	4.715.278	19.730	620.758	511.831	25.500.406
Amortización							
Saldo Inicial	(6.702.991)	(1.589.303)	(3.441.667)	-	-	(405.793)	(12.139.754)
Dotación	(414.371)	(113.347)	(233.634)	-	-	(25.383)	(786.735)
Salidas/ Bajas	45.935	59.191	52.298	-	-	15.231	172.655
Trasposos (10 y 12)	1.722	1.720	(2.236)	-	-	(177)	1.029
Diferencias de conversión	3.516	818	5	-	-	(39)	4.300
Saldo Final	(7.066.189)	(1.640.921)	(3.625.234)	-	-	(416.161)	(12.748.505)
Deterioro	(109)	(67)	(67)	-	-	(59)	(302)
Neto:	10.374.496	551.027	1.089.977	19.730	620.758	95.611	12.751.599

Ejercicio 2019

Miles de euros							
	Terrenos y construcciones	Instalaciones Técnicas y Maquinaria	Otras Instalaciones Utillaje y Mobiliario	Anticipos de inmovilizado material	Inmovilizado en curso	Otro Inmovilizado	Total
Coste:							
Saldo Inicial	17.202.909	2.107.338	4.606.228	-	516.267	491.845	24.924.587
Entradas/ Altas	96.649	42.757	48.083	700	414.390	8.365	610.944
Salidas/ Bajas	(131.401)	(64.745)	(68.651)	-	(5.482)	(15.758)	(286.037)
Trasposos (notas 10 y 12)	178.026	95.122	49.038	-	(348.833)	9.207	(17.440)
Diferencias de conversión	12.113	3.036	-	-	1.396	-	16.545
Saldo final	17.358.296	2.183.508	4.634.698	700	577.738	493.659	25.248.599
Amortización							
Saldo Inicial	(6.354.601)	(1.537.359)	(3.272.094)	-	-	(397.593)	(11.561.647)
Dotación	(410.031)	(113.119)	(234.757)	-	-	(23.796)	(781.703)
Salidas/ Bajas	68.189	60.284	64.201	-	-	15.356	208.030
Trasposos (notas 10 y 12)	(3.682)	1.485	982	-	-	240	(975)
Diferencias de conversión	(2.866)	(594)	1	-	-	-	(3.459)
Saldo Final	(6.702.991)	(1.589.303)	(3.441.667)	-	-	(405.793)	(12.139.754)
Deterioro	(109)	(37)	(3)	-	-	(7)	(156)
Neto:	10.655.196	594.168	1.193.028	700	577.738	87.859	13.108.689

El Grupo posee inmuebles cuyos valores netos por separado de la construcción y del terreno, al cierre de los ejercicios 2020 y 2019, son los siguientes:

Inmuebles	Miles de euros	
	2020	2019
Terrenos	3.550.110	3.557.699
Construcciones (*)	6.824.386	7.097.497
Total	10.374.496	10.655.196

(*) El importe de Construcciones incluye amortización

11.1 Adiciones de Inmovilizado

Las principales adiciones que se han registrado en el ejercicio 2020 se detallan a continuación:

Terrenos y construcciones

En 2020 las adiciones en terrenos y construcciones ascienden a 54.643 miles de euros. Las principales altas del periodo han sido los trabajos relacionados con la unión de la plataforma con la calle de rodaje paralela y con las calles de salida rápida, la adecuación del pavimento de la plataforma y cabeceras de pista, y de franjas y calles de rodaje en el aeropuerto de Ibiza.

Las actuaciones puestas en explotación más importantes han sido: la adaptación del edificio terminal a nuevo diseño funcional del aeropuerto de Reus; el recrecido de pista del aeropuerto de Sevilla; las actuaciones en el balizamiento del aeropuerto de Málaga para el cumplimiento de las normas técnicas; las actuaciones de aislamiento térmico del edificio terminal y módulos, y el nuevo solado del edificio terminal del aeropuerto de Palma de Mallorca; y los trabajos de saneamiento de las calles de rodaje T1 A2 A3 A4 y A5 y de ampliación de la plataforma comercial de aeronaves del aeropuerto de Zaragoza.

En 2019 las adiciones en terrenos y construcciones ascendían a 96.649 miles de euros. Las principales altas del periodo fueron la “Regeneración de pista 32R-14L” del aeropuerto de Adolfo Suárez-Madrid Barajas, el “Nuevo solado del edificio terminal” del aeropuerto de Palma de Mallorca”, la “Mejora y adecuación de obra civil e instalaciones de las salas VIP” del aeropuerto de Barcelona-El Prat, los trabajos de adecuación de plataforma y calles de rodaje para aero-taxis del aeropuerto de London Luton, las actuaciones previstas relacionadas con los “Planes de Aislamiento Acústico” de los aeropuertos de Gran Canaria y Tenerife Norte, y la “Adecuación plataforma de aviación general” del aeropuerto de Ibiza.

Las puestas en explotación más significativas fueron la “Adecuación de la plataforma” del aeropuerto de Tenerife Sur, la “Adecuación de pavimento en plataforma” del aeropuerto de Girona, el “Suministro. con instalación de pasarelas y equipos de asistencia a aeronaves para terminal 2 fase II” del aeropuerto de Málaga, el “Recrecido de pavimento pista 12-30” del aeropuerto de Bilbao, y la “Ampliación de anillo de climatización de módulos C” del aeropuerto de Palma de Mallorca.

Instalaciones y Otro Inmovilizado

Las adiciones más representativas del ejercicio 2020 son:

- Instalaciones técnicas de vigilancia (radares MSSR-S de Randa, Barcelona y Espiñeiras, y estaciones ADS-B).
- Equipos de detección de explosivos (EDS), integrados en el sistema de tratamiento de equipajes en varios aeropuertos de la red.
- Traslado del Centro de Procesamiento de Datos de los servicios centrales de Aeropuertos a la Terminal 4 del aeropuerto de Madrid.
- Implantación de sistemas de control de pasaporte automáticos en varios aeropuertos.
- Equipos de infraestructuras hiperconvergentes y remodelación de la infraestructura de los servidores orientados al modelo nube para los aeropuertos y los servicios centrales de Aeropuertos.
- Pasarelas de embarque del aeropuerto de Barcelona.

Las adiciones más representativas del ejercicio 2019 fueron:

- Vehículos auto-extintores 6X6 DE 10000L en los aeropuertos de Gran Canaria, Málaga, Tenerife Norte y Zaragoza, entre otros.
- Actuaciones relacionadas con el balizamiento del campo de vuelo del aeropuerto de Ibiza.
- Puestos desatendidos de control de pasaportes de los aeropuertos de Bilbao, Lanzarote, Fuerteventura y Gran Canaria.

Inmovilizado en curso

Los principales activos que se encuentran en curso y en algunos casos en ejecución a 31 de diciembre de 2020 son los trabajos relacionados con la “Remodelación y ampliación del edificio dique sur” del aeropuerto de Barcelona, los trabajos relacionados con la “Plataforma de remotos de la T4S” del aeropuerto de Madrid, la “Ampliación del SATE” del aeropuerto de Palma de Mallorca, las “Mejoras funcionales del edificio terminal” del aeropuerto de Tenerife Sur, y de forma destacable las adquisiciones de “Equipos de detección de explosivos (EDS) integrados en el sistema de tratamiento de equipajes” en varios aeropuertos de la red, las “Mejoras en el Edificio Terminal según nuevo diseño funcional” en el aeropuerto de Sevilla, la “Regeneración de la pista 06L-24R y nuevas calles salida rápida” del aeropuerto de Palma de Mallorca, instalaciones de navegación aérea relacionadas con el Sistema Automatizado de Control de Tráfico Aéreo SACTA, los Sistemas de Comunicaciones Voz basados en IP SCVoIP, y en el aeropuerto de Luton, las inversiones en el Proyecto Curium, cuyo desarrollo se ha visto pospuesto por la crisis provocada por la COVID-19.

Los principales activos que se encontraban en curso y en algunos casos en ejecución a 31 de diciembre de 2019 son los trabajos relacionados con la “Remodelación y ampliación edificio dique sur” del aeropuerto de Barcelona- El Prat, la “Adaptación del Sistema de Inspección de Equipajes en Bodega a nuevas EDS estándar 3” de varios aeropuertos de la red, el “Recrecido de pista de vuelo” en el aeropuerto de Sevilla, las “Mejoras funcionales en el edificio terminal” del aeropuerto de Tenerife Sur, “Sistemas SICA” en varios aeropuertos de la red, las “Actuaciones en balizamiento para cumplimiento de las normas técnicas”, la “Remodelación del edificio terminal Picasso T-2” del aeropuerto de Málaga, así como instalaciones de navegación aérea relacionadas con el Sistema Automatizado de Control de Tráfico Aéreo SACTA, los Sistemas de Comunicaciones Voz basados en IP SCVoIP y los Sistemas de Vigilancia Radar. Y en el aeropuerto de Luton, las inversiones en el Proyecto Curium, que estaba progresando significativamente en todas sus áreas.

Anticipos a Proveedores

El saldo de las cuentas del epígrafe “Anticipos a proveedores de inmovilizado material” al cierre del ejercicio 2020 asciende a 19.730 miles de euros (700 miles de euros en 2019) y recoge los anticipos por inmovilizado a las compañías INDRA Sistemas, S.A (19.375 miles de euros en 2020) y Telefónica Soluciones de Informática y comunicaciones de España S.A.U (355 miles de euros en 2020 y 700 miles de euros en 2019).

11.2 Bajas

En 2020 las bajas más representativas se derivan de la reposición de diversas instalaciones y equipamiento de varios aeropuertos de la red y de servicios centrales de Aeropuertos, demoliciones por sustitución de infraestructuras aeroportuarias y las relacionadas con abonos de proveedores de inmovilizado sobre importes activados en ejercicios anteriores, así como las derivadas de la renovación de sistemas de navegación aérea como radares secundarios y de la Red de Datos de Navegación Aérea (REDAN).

Asimismo, en el ejercicio 2020 se ha producido, según el acuerdo adoptado en Consejo de Administración celebrado el 1 de octubre de 2020, la desafectación del inmueble situado en la calle Arturo Soria, 109 (Madrid), exceptuando la planta sótano -1, mediante mutación demanial aprobada por la Dirección General de Patrimonio del Estado a favor del Ministerio de Interior. Se prevé que en 2021 también quede desafectada la planta sótano -1 mediante el mismo procedimiento.

En 2019 se produjo la baja definitiva de los elementos del aeropuerto de Murcia-San Javier que no habían sido cedidos al aeropuerto de Murcia – Corvera, operado también por el Grupo a través de la Sociedad Dependiente Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia (AIRM, S.M.E., S.A.) por un valor neto contable de 46.223 miles de euros, a los que correspondía un deterioro, registrado en el ejercicio 2018, de 45.849 miles de euros, aplicado en el ejercicio. Además, se dieron de baja por sustitución antiguos activos en la realización de su renovación, como los trabajos de regeneración de pista 32R-14L en el aeropuerto de Adolfo Suárez Madrid-Barajas, sistemas de navegación aérea como radares secundarios, sistemas de comunicaciones voz y redes de comunicaciones, los recrecidos de las pistas de vuelo de los aeropuertos de Tenerife Norte y Tenerife Sur, y la red multiservicio del aeropuerto de Menorca.

11.3 Resultado por enajenación del inmovilizado material

El resultado negativo total de 5.338 miles de euros reflejado en la cuenta de resultados corresponde en su mayoría a las bajas de inmovilizado material producidas durante el ejercicio 2020 con imputación a resultados.

Dentro de las bajas se incluyen los siguientes conceptos cuyo importe no ha sido imputado a la cuenta de pérdidas y ganancias:

- Reversiones de provisiones dotadas en ejercicios anteriores por diferencias de justiprecio originadas, fundamentalmente, en procesos expropiatorios de terrenos, por inversiones medioambientales estimadas para cumplir con la normativa vigente, y por litigios relacionados con obras, que han sido realizadas con cargo a cuentas de provisiones de riesgos y gastos (véase Nota 19) por importe total de 880 miles de euros.
- Abonos de proveedores de inmovilizado sobre importes activados en ejercicios anteriores.

Las bajas de inmovilizado material producidas durante el ejercicio 2019 con imputación a resultados dieron lugar a un resultado negativo total de 11.192 miles de euros, (el resultado negativo de 11.259 miles de euros que figura en la cuenta de pérdidas y ganancias adjunta incluye también 67 miles de euros de pérdidas en bajas de inversiones inmobiliarias).

Adicionalmente, dentro de las bajas se incluían los siguientes conceptos cuyo importe no ha sido imputado a la cuenta de pérdidas y ganancias:

- Reversiones de provisiones dotadas en ejercicios anteriores por diferencias de justiprecio originadas, fundamentalmente, en procesos expropiatorios de terrenos, por inversiones medioambientales estimadas para cumplir con la normativa vigente, y por litigios relacionados con obras, que han sido realizadas con cargo a cuentas de provisiones de riesgos y gastos (véase Nota 19) por importe total de 13.090 miles de euros.
- Abonos de proveedores de inmovilizado sobre importes activados en ejercicios anteriores.

11.4 Deterioro

En el ejercicio 2020 las dotaciones por deterioro del inmovilizado Material del año ascendieron a 146 miles de euros, llegando a la cifra acumulada a 31 de diciembre de 2020 de 302 miles de euros (109 miles de euros en terrenos y construcciones, 67 miles de euros en Instalaciones Técnicas, 67 miles de euros en Otras instalaciones, utillaje y mobiliario, y 59 miles de euros en Otro Inmovilizado Material).

11.5 Subvenciones recibidas

A 31 de diciembre de 2020, el Grupo ha percibido subvenciones afectas a su inmovilizado material e intangible por un importe acumulado de 363,7 millones de euros neto de impuestos y teniendo en cuenta la parte imputable a socios externos (388,8 millones de euros en 2019) (véase nota 25). El coste bruto de los activos afectos a estas subvenciones es de 2.535,8 millones de euros, de los cuales 2.494,3 millones de euros corresponden a inmovilizado material y 41,5 millones de euros a inmovilizado intangible (en 2019, 2.537,6 millones de euros, de los cuales 2.505,1 millones de euros corresponden a inmovilizado material y 32,5 millones de euros a inmovilizado intangible).

11.6 Limitaciones

Los bienes adscritos al Grupo consolidado correspondientes a la Entidad Pública Empresarial ENAIRe, son bienes de dominio público, respecto de los cuales ENAIRe no tiene la titularidad, ni la facultad de enajenación sin declaración de innecesidad o gravamen.

Los terrenos, edificios y construcciones aportados a la Sociedad Dependiente Aena S.M.E., S.A. han perdido la condición de bienes de dominio público por efecto de la desafectación realizada por el artículo 9 del Real Decreto-ley 13/2010, de 3 de diciembre, en el que se establece que todos los bienes de dominio público estatal adscritos a la entidad pública empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" que no estén afectos a los servicios de navegación aérea, incluidos los destinados a los servicios de tránsito aéreo de aeródromo, dejarán de tener naturaleza de bienes de dominio público, sin que por ello se entienda alterado el fin expropiatorio, por lo que no procederá su reversión.

Existen determinadas limitaciones a la venta de activos aeroportuarios, acordadas en la novación modificativa y no extintiva de los acuerdos de financiación suscritos por Aena S.M.E., S.A., y ENAIRe con las entidades de crédito, de fecha 29 de julio de 2014 (ver Nota 15.2.3).

Los activos de London Luton Airport Holdings I Limited (“LLAH I”), de London Luton Airport Group Limited (“LLAGL”) y London Luton Airport Operations Limited (“LLAOL”), por un importe de 218.785 miles de euros a 31 de diciembre de 2020 (260.907 miles de euros en 2019), garantizan la deuda bancaria del Grupo London Luton Airport Holdings III Limited (“LLAH III”).

11.7 Bienes totalmente amortizados

A 31 de diciembre de 2020 existe inmovilizado material en uso con un coste original de 4.208,7 millones de euros (3.975,1 millones de euros a 31 de diciembre de 2019), que está totalmente amortizado y que sigue en uso, con el siguiente detalle:

Descripción	Miles de euros	
	2020	2019
Construcciones	1.373.244	1.291.270
Instalaciones técnicas y maquinaria	959.241	913.218
Otras instalaciones, utillaje y mobiliario	1.805.072	1.712.915
Otro inmovilizado	71.184	57.711
Total	4.208.741	3.975.114

11.8 Compromisos

Las inversiones pendientes de ejecutar a 31 de diciembre de 2020 ascienden a 1.530,7 millones de euros (1.453,6 millones de euros a 31 de diciembre de 2019), aproximadamente, entre las que se encuentran las pendientes de formalizar y las firmes pendientes de ejecutar.

11.9 Pólizas de seguro

La política del Grupo es formalizar pólizas de seguro para cubrir adecuadamente los posibles riesgos a que están sujetos los diversos elementos de su inmovilizado material. A 31 de diciembre de 2020 y 2019 no existía déficit de cobertura.

11.10 Arrendamientos

El grupo arrienda parte de su inmovilizado material a terceros para la explotación comercial. Asimismo, presenta activos de su inmovilizado material que se encuentran bajo contratos de arrendamiento financiero (nota 13).

11.11 Costes de rehabilitación y acondicionamiento

Conforme a la política contable descrita en la Nota 5.3, el Grupo activa como mayor valor del inmovilizado, la estimación inicial de los costes de rehabilitación o acondicionamiento del lugar sobre el que se asienta, cuando constituyan obligaciones en las que incurre tanto la sociedad dependiente Aena S.M.E., S.A. como la entidad matriz ENAIRe como consecuencia de utilizar el elemento. Así, se capitalizan como mayor valor de los activos aeroportuarios, en el caso de

Aena S.M.E., S.A., todas las obligaciones previstas para llevar a cabo las obras de aislamiento acústico e insonorización de zonas residenciales para cumplir con la normativa vigente en materia de ruidos generados por las infraestructuras aeroportuarias (véase Nota 19.1.4).

12. Inversiones inmobiliarias

Las inversiones inmobiliarias se corresponden principalmente con inmuebles destinados a su explotación en régimen de alquiler.

El movimiento habido en este capítulo del Balance en los ejercicios 2020 y 2019 así como la información más significativa que afecta a este epígrafe han sido los siguientes:

Ejercicio 2020

	Miles de euros			
	Terrenos inmobiliarios	Edificios y otras Construcciones	Otras Instalaciones	Total
Coste:				
Saldo Inicial	42.887	170.422	3.187	216.496
Entradas/ Altas	-	75	-	75
Salidas/ Bajas	-	-	-	-
Trasposos (nota 11)	14	3.738	148	3.900
Saldo final	42.901	174.235	3.335	220.471
Amortización				
Saldo Inicial	-	(66.269)	(3.056)	(69.325)
Dotación	-	(4.983)	(104)	(5.087)
Salidas/ Bajas	-	-	-	-
Trasposos (nota 11)	-	(1.707)	(50)	(1.757)
Saldo Final	-	(72.959)	(3.210)	(76.169)
Deterioro	(4.402)	(724)	-	(5.126)
Neto:	38.499	100.552	125	139.176

Ejercicio 2019

	Miles de euros			
	Terrenos inmobiliarios	Edificios y otras Construcciones	Otras Instalaciones	Total
Coste:				
Saldo Inicial	42.921	165.421	3.239	211.581
Entradas/ Altas	-	7.661	-	7.661
Salidas/ Bajas	-	(131)	(52)	(183)
Traspasos (nota 11)	(34)	(2.529)	-	(2.563)
Saldo final	42.887	170.422	3.187	216.496
Amortización				
Saldo Inicial	-	(64.084)	(3.071)	(67.155)
Dotación	-	(5.195)	(37)	(5.232)
Salidas/ Bajas	-	64	52	116
Traspasos (nota 11)	-	2.946	-	2.946
Saldo Final	-	(66.269)	(3.056)	(69.325)
Deterioro	(6.243)	-	-	(6.243)
Neto:	36.644	104.153	131	140.928

Este epígrafe recoge, principalmente, inmuebles destinados a su explotación en régimen de alquiler (terrenos, oficinas, naves). En los casos en que dichos inmuebles se componen de una parte que se tiene para ganar rentas, y otra parte que se utiliza en la producción o suministro de bienes o servicios o bien para fines administrativos, tales inmuebles se consideran inversiones inmobiliarias cuando se utiliza una porción insignificante de los mismos para la producción o suministro de bienes o servicios o para fines administrativos.

12.1 Adiciones de inversiones inmobiliarias

En el ejercicio 2020 las principales altas en inversiones inmobiliarias se corresponden con mejoras realizadas en las construcciones inmobiliarias, y los traspasos están motivados por el cambio de uso de distintas edificaciones.

En el ejercicio 2019 las altas en inversiones inmobiliarias han ascendido a 7.661 miles de euros, de los que 7.112 miles de euros corresponden a dos hangares del aeropuerto de Santiago de Compostela construidas por un tercero y entregadas al principio del contrato, 154 miles de euros a reversiones a la finalización del contrato de activos construidos por terceros en parcelas arrendadas, y 393 miles de euros a la inversión en trabajos de acondicionamiento en diversos edificios.

Durante el ejercicio 2019 y 2020 el Grupo no ha adquirido construcciones inmobiliarias a ninguna sociedad vinculada.

12.2 Valor Razonable de inversiones inmobiliarias

El valor razonable de las inversiones inmobiliarias teniendo en cuenta los valores actuales a las fechas presentadas es el siguiente:

	2020	2019
Terrenos	331.874	303.476
Construcciones	499.580	588.807
Total	831.454	892.283

El Grupo ha encargado a una empresa de tasación independiente (Gloval Valuation, S.A.U.) la revisión y valoración del porfolio inmobiliario a 31 de diciembre de 2020.

12.3 Garantías

Al cierre de los ejercicios 2020 y 2019 no existen elementos de inversiones inmobiliarias sujetas a garantías.

12.4 Pólizas de seguros

La política del Grupo es formalizar pólizas de seguros para cubrir los posibles riesgos a que están sujetos a los diversos elementos de sus inversiones inmobiliarias. Al cierre de los ejercicios 2020 y 2019 el Grupo tiene razonablemente cubierto estos riesgos.

12.5 Inversiones inmobiliarias totalmente amortizadas

A 31 de diciembre de 2020 y 2019 existen inversiones inmobiliarias que están totalmente amortizadas y que sigue en uso, de acuerdo con el siguiente detalle:

	Miles de euros	
	2020	2019
Construcciones inmobiliarias	14.007	13.878
Instalaciones Inmobiliarias	2.832	2.767
Total	16.839	16.645

13. Arrendamientos

Arrendamientos financieros

Al cierre del ejercicio 2020 y 2019 el Grupo a través de la Sociedad Dependiente Aena S.M.E., S.A. y en algunos casos a través de Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A., tiene suscritos contratos de arrendamiento financiero de los que destacan: una central de cogeneración eléctrica del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid Barajas, determinado equipamiento informático y una plataforma de estacionamiento de aeronaves en el aeropuerto de London Luton, que se encuentran bajo contratos de arrendamiento financiero en los que el Grupo es el arrendatario.

Los importes se muestran a continuación:

	2020	2019
Coste- Arrendamientos financieros capitalizados	27.282	27.944
Amortización acumulada	(15.853)	(12.233)
Importe neto en libros	11.429	15.711

A 31 de diciembre de 2020 y 2019 el importe de las cuotas mínimas de arrendamiento a pagar en el futuro, sin incluir incrementos de inflación u otras cuotas contingentes, derivado de dichos contratos de arrendamiento financiero es el siguiente (en miles de euros):

Arrendamiento Financiero Cuotas Mínimas	Miles de euros	
	2020	2019
Menos de un año	3.088	3.151
Entre uno y cinco años	12.562	12.745
Más de cinco años	2.800	6.201
Total	18.450	22.097

A 31 de diciembre de 2020 y 2019 el importe de los intereses de estos contratos, incluidos en las cifras anteriores, que vencerán en los próximos ejercicios es el siguiente:

Intereses- Vencimiento	Miles de euros	
	2020	2019
Menos de un año	730	812
Entre uno y cinco años	1.639	2.205
Más de cinco años	188	436
Total	2.557	3.453

Arrendamientos operativos

El Grupo utiliza en régimen de arrendamiento operativo a terceros diversos activos entre los que destacan los detallados a continuación junto con las principales características de los contratos correspondientes (miles de euros):

Activo	Localización	Fecha de vencimiento	Renta anual sin IVA (miles de euros)	Observaciones
Edificio en Pegaso City	Madrid	15/03/2022	863	Existe un contrato para el Edificio Allende y otro para la cafetería del Edificio Lamela.
Edificio Piovera	Madrid	31/01/2024	3.551	Renta revisable anualmente en función de las condiciones del contrato
Edificio en el Parque Empresarial Las Mercedes	Madrid	30/11/2021	1.378	

Los pagos mínimos totales futuros por los arrendamientos operativos no cancelables son los siguientes:

Arrendamientos Operativos	Miles de euros	
	2020	2019
Menos de un año	5.892	9.997
Entre uno y cinco años	8.371	33.069
Más de cinco años	-	20.853
Total	14.263	63.919

El Grupo, a través de la Sociedad Dependiente Aena S.M.E., S.A., cede en alquiler varias tiendas y almacenes bajo contratos no cancelables de arrendamiento operativo. Estos contratos tienen una duración de entre cinco y diez años, siendo la mayor parte de los mismos renovables a su vencimiento en condiciones de mercado.

Los cobros mínimos totales futuros por los arrendamientos operativos no cancelables son los siguientes:

Arrendamientos Operativos	Miles de euros	
	2020	2019
Menos de un año	701.756	797.758
Entre uno y cinco años	2.514.572	3.197.262
Más de cinco años	25.777	80.108
Total	3.242.105	4.075.128

14. Instrumentos financieros

14.1 Activos financieros

El valor en libros de cada una de las categorías de Activos Financieros señalados en la norma de registro y valoración 9ª del Plan General de Contabilidad, es el siguiente:

Categorías	Miles de euros							
	Clases						Total	
	Instrumentos Financieros a Largo Plazo				Instrumentos Financieros a Corto Plazo			
	Instrumentos de Patrimonio		Créditos Derivados Otros		Créditos Derivados Otros			
	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019
Préstamos, Efectivo y Partidas a Cobrar	-	-	98.416	85.123	2.392.309	1.343.295	2.490.725	1.428.418
Activos Disponibles para la Venta valorados a coste	693	911	-	-	-	-	693	911
Derivados de cobertura	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	693	911	98.416	85.123	2.392.309	1.343.295	2.491.418	1.429.329

El detalle de los activos financieros a 31 de diciembre de 2020 y a 31 de diciembre de 2019, por epígrafes de Balance, es el siguiente:

Epígrafe	Activo no Corriente		Activo Corriente		Total	
	2020	2019	2020	2019	2020	2019
Inversiones Financieras	99.109	86.034	233.291	126.629	332.400	212.663
Instrumentos de patrimonio (nota 14.1.1)	693	911	-	-	693	911
Derivados de Cobertura (nota 14.1.1- 14.3)	-	-	-	-	-	-
Depósitos y fianzas (nota 14.1.1)	93.161	80.760	-	-	93.161	80.760
Créditos a empresas (nota 14.1.2)	-	-	2.609	172	2.609	172
Otras inversiones financieras empresas asociadas	-	-	7	-	7	-
Otras inversiones financieras (nota 14.1.1)	5.255	4.363	230.675	126.457	235.930	130.820
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	-	-	842.950	600.119	842.950	600.119
Cientes por ventas y prestaciones de servicios	-	-	818.563	580.374	818.563	580.374
Empresas puestas en equivalencia	-	-	1.983	5.164	1.983	5.164
Deudores varios	-	-	21.255	13.203	21.255	13.203
Personal	-	-	1.149	1.378	1.149	1.378
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	-	-	1.316.068	616.547	1.316.068	616.547
Total	99.109	86.034	2.392.309	1.343.295	2.491.418	1.429.329

14.1.1 Inversiones financieras a largo plazo

El saldo de las cuentas del epígrafe “Inversiones financieras a largo plazo” al cierre de los ejercicios 2020 y 2019 es el siguiente:

Inversiones financieras a largo plazo	Miles de euros	
	2020	2019
Instrumentos de patrimonio	693	911
Depósitos y fianzas a largo plazo	93.161	80.760
Otras cuentas por cobrar	5.255	4.363
Total	99.109	86.034

Instrumentos de patrimonio

El detalle de los instrumentos de patrimonio más significativos es el siguiente:

Nombre y Domicilio	Actividad	Fracción del Capital Directo (%)		Titular de la Participación
		2020	2019	
Barcelona Regional Agencia Metropolitana de Desarrollo Urbanístico e Infraestructuras, S.A. Edificio Centreservei, Zona Franca Carrer 60, 25-27 Barcelona	Realización de análisis y prospecciones sobre aspectos urbanísticos, territoriales y medioambientales. Proyección, promoción, gestión, desarrollo, dirección, asesoramiento, ejecución y explotación de todo tipo de obras, edificaciones e infraestructuras y sistemas urbanos en el área metropolitana.	-	11,76	Aena S.M.E., S.A.
GroupEAD Europe S.L Edificio Francia Avda Castilla 2 San Fernando de Henares P.E. San Fernando Madrid	Explotación de un sistema de base de datos para sistemas de información aeronáuticas. Desarrollo e implantación de cambios y mejoras en la base de datos así como los servicios de consultoría afines.	36	36	ENAIRe
Grupo Navegación por Satélite Sistemas y Servicios, S.L. C\ Gobelas nº41 Madrid	Desarrollo, implantación, operación, explotación y comercialización de servicios del sistema de navegación global por satélite denominado en la actualidad Galileo.	19,3	19,3	ENAIRe
European Satellite Service Provider, SAS (ESSP SAS) Toulouse - Francia	Explotación del sistema de navegación por satélite.	16,67	16,67	Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A.

El detalle y movimiento de los instrumentos de patrimonio del Balance consolidado del ejercicio 2020 adjunto, en miles de euros, es el siguiente:

	Saldo a 31.12.19	Variación		Saldo a 31.12.20
		Deterioro	Enajenación	
Instrumentos de patrimonio				
Activos financieros disponibles para la venta valorados a coste:				
European Satellite Services Provider, SAS (ESSP SAS)	167	-	-	167
Barcelona Regional Agencia Metropolitana de Desarrollo Urbanístico e Infraestructuras, S.A.	180	-	(180)	-
GroupEAD Europe S.L.	360	-	-	360
Grupo Navegación por Satélite Sistemas y Servicios, S.L.	198	(38)	-	160
Empresa para la Gestión de Residuos Industriales, S.A.U. (EMGRISA)	6	-	-	6
Total inversiones en "Instrumentos de patrimonio"	911	(38)	(180)	693

En este epígrafe se incluyen los valores representativos de deuda e instrumentos de patrimonio de otras empresas, en las cuales el grupo no posee control ni influencia significativa en la toma de decisiones de éstas.

En octubre de 2020, Aena S.M.E., S.A. vendió al Ayuntamiento de Barcelona su participación en la sociedad Agencia Barcelona Regional, obteniendo un beneficio de 42 miles de euros registrado en el epígrafe de "Deterioro y resultado de enajenaciones de instrumentos financieros" de la cuenta de pérdidas y ganancias (Nota 22.5).

A 31 de diciembre de 2020 y 2019 no se ha podido estimar con fiabilidad el valor razonable de ESSP SAS. Por este motivo, esta participación se halla valorada a coste, habiéndose hallado la corrección valorativa aplicable, en su caso, como la diferencia entre el valor en libros de ésta y su valor recuperable.

En el ejercicio 2020, el Grupo ha recibido un dividendo de ESSP SAS de 417 miles de euros (2019: 417 miles de euros) y 186 miles de euros de Group EAD Europe, S.L. (2019: 134 miles de euros).

14.1.2 Inversiones financieras a corto plazo

El saldo de las cuentas del epígrafe "Inversiones financieras a corto plazo" al cierre de los ejercicios 2020 y 2019 es el siguiente:

Inversiones financieras a corto plazo	Miles de euros	
	2020	2019
Créditos a empresas	2.609	172
Fianzas y depósitos a corto plazo	230.675	126.457
Total	233.284	126.629

Los importes incluyen imposiciones a plazo fijo de plazo superior a 3 meses por 210.000 miles de euros en 2020 y 125.000 miles de euros en 2019, disponibles para ser utilizados en cualquier momento sin ninguna penalización.

14.1.3 Clientes por ventas y prestación de servicios

El saldo del epígrafe “Clientes por ventas y prestaciones de servicios” del Balance adjunto al cierre de los ejercicios 2020 y 2019 se desglosa de la siguiente manera:

Descripción	Miles de Euros	
	2020	2019
Cientes por Prestación de Servicios	845.306	601.382
Cientes de Dudoso Cobro	119.275	113.489
Provisión por Deterioro	(146.018)	(134.497)
Total	818.563	580.374

Dentro de este epígrafe, a 31 de diciembre de 2020 existen 46.243 miles de euros en moneda extranjera, de los cuales 19.732 miles de euros están denominados en libras esterlinas y 24.522 en reales brasileños (2019: 35.936 miles de euros en moneda extranjera, de los cuales 30.466 miles de euros estaban denominados en libras esterlinas).

Los saldos recogidos en el epígrafe de clientes por prestación de servicios pertenecen a las siguientes empresas:

Descripción	Miles de Euros	
	2020	2019
Eurocontrol	61.826	110.301
World Duty Free (DUFY)	335.045	123.464
Áreas, S.A	91.162	30.839
Pansfood S.A	29.159	11.889
Select Service Partner, S.A.	28.817	9.669
Air Europa Líneas Aéreas, S.A.	28.810	17.657
Lagardere Travel Retail S.A.	20.439	7.419
Sinapsis Trading	17.963	12.747
Eurodivisas S.A.	16.852	-
Vueling Airlines	12.721	59.764
Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A.	9.953	24.075
Autogrill Iberia SLU	7.900	5.474
UTE Exact Change 2	7.441	7.138
AB Servicios Selecta España S.A.	6.881	-
Gestión y Explotación de Restaurantes	6.791	-
Whsmith Spain S.L.	6.683	-
Easy Jet Airlines Co. Ltd.	6.496	5.081
Otros	123.624	154.857
Total	818.563	580.374

Deudores varios

El saldo del epígrafe “Deudores varios” recoge principalmente los anticipos de facturas de suministros y servicios a las compañías INDRA SISTEMAS, S.A., Telefónica España S.A.U., Telefónica Soluciones de Informática y Comunicaciones de España S.A.U. y Evolutio Cloud Enabler, S.A., que al cierre del ejercicio 2020 asciende a 13.177 miles de euros (5.301 miles de euros en 2019). Así como, el saldo pendiente de cobro correspondiente al incidente por invasión de las pistas en el Aeropuerto del Prat el 28 de julio de 2006, el Grupo mantiene dicho importe provisionado.

A estos anticipos hay que añadir los anticipos a proveedores de inmovilizado recogidos en la nota 11.

14.1.4 Efectivo y otros activos líquidos

El saldo del epígrafe “Efectivo y Otros Activos Líquidos Equivalentes” al cierre de los ejercicios 2020 y 2019 se desglosa de la siguiente manera:

Descripción	Miles de euros	
	2020	2019
Caja y Bancos	559.351	614.834
Imposiciones a Plazo < 3 meses	755.000	-
Cuentas Corrientes a la vista	1.717	1.713
Total	1.316.068	616.547

A 31 de diciembre de 2020 y 2019, todos los saldos de efectivo y otros activos líquidos equivalentes están disponibles para ser utilizados en cualquier momento sin ninguna penalización. Asimismo, el Grupo no tiene descubiertos bancarios.

14.2 Pasivos financieros

El valor en libros de cada una de las categorías de pasivos financieros señalados en la norma de registro y valoración 9ª, es el siguiente:

Categorías	Miles de euros											
	Clases										Total	
	Instrumentos financieros a largo plazo				Instrumentos financieros a corto plazo							
	Deudas con entidades de crédito		Derivados Otros		Deudas con entidades de crédito		Obligaciones y otros valores negociables		Derivados Otros		2020	2019
2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019			
Débitos y partidas a pagar	6.832.354	5.366.446	258.226	264.935	1.056.097	1.043.266	55.000	159.000	548.142	687.471	8.749.819	7.521.118
Derivados de Cobertura	-	-	101.656	95.672	-	-	-	-	31.645	31.662	133.301	127.334
Total	6.832.354	5.366.446	359.882	360.607	1.056.097	1.043.266	55.000	159.000	579.787	719.133	8.883.120	7.648.452

El detalle del epígrafe del Balance “Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar”, al cierre de los ejercicios 2020 y 2019, es el siguiente:

Epígrafe	Nota	Pasivo no Corriente		Pasivo Corriente		Total	
		2020	2019	2020	2019	2020	2019
Deudas		7.192.236	5.727.053	1.390.885	1.538.754	8.583.121	7.265.807
Obligaciones y otros valores negociables		-	-	55.000	159.000	55.000	159.000
Deudas con entidades de crédito	Nota 14.2	6.832.354	5.366.446	1.056.097	1.043.266	7.888.451	6.409.712
Otras Deudas	Nota 14.2	55.815	54.518	428	418	56.243	54.936
Acreedores por arrendamiento financiero	Nota 13	13.535	16.305	2.358	2.339	15.893	18.644
Derivados	Nota 14.3	101.656	95.672	31.645	31.662	133.301	127.334
Otros pasivos financieros		139.929	146.629	245.357	302.069	385.286	448.698
Entidades Públicas acreedoras por concesión		48.947	47.483	-	-	48.947	47.483
Deudas con empresas del grupo y asociadas	Nota 26	-	-	1.659	3.301	1.659	3.301
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar		-	-	298.340	379.344	298.340	379.344
Proveedores		-	-	1.683	483	1.683	483
Acreedores varios		-	-	153.799	234.916	153.799	234.916
Personal		-	-	90.026	83.977	90.026	83.977
Anticipos a Clientes		-	-	52.832	59.968	52.832	59.968
Total		7.192.236	5.727.053	1.690.884	1.921.399	8.883.120	7.648.452

Los importes incluidos en el epígrafe “Otras Deudas” corresponden en su totalidad a Préstamos con accionistas LLAHIII, concretamente a la deuda de LLAHIII con AMP.

Deudas con entidades de crédito a largo y corto plazo

El detalle de los epígrafes “Deudas con entidades de crédito a largo plazo” y “Deudas con entidades de Crédito a corto plazo” del pasivo del Balance consolidado a 31 de diciembre de 2020 y 2019 se muestra a continuación:

Descripción	Miles de Euros					
	2020			2019		
	Largo Plazo	Corto Plazo	Total	Largo Plazo	Corto Plazo	Total
Préstamos con entidades de Crédito	6.834.999	1.044.477	7.879.476	5.369.723	1.030.134	6.399.857
Ajuste saldo préstamo por criterio coste efectivo	(2.645)	(319)	(2.964)	(3.277)	(362)	(3.639)
Intereses devengados no vencidos	-	11.939	11.939	-	13.494	13.494
Total	6.832.354	1.056.097	7.888.451	5.366.446	1.043.266	6.409.712

Del total de los Préstamos con entidades de crédito a 31 de diciembre de 2020 por importe de 7.879.476 miles de euros (6.399.857 miles de euros en 2019), 4.706.032 miles de euros (5.341.582 miles de euros en 2019) corresponden a la deuda co-acreditada entre ENAIRe y Aena S.M.E., S.A., 3.173.444 miles de euros (1.058.275 miles de euros en 2019) a la deuda no co-acreditada contratada por Aena S.M.E., S.A. y sus sociedades dependientes.

El incremento de la Deuda directamente contratada por Aena S.M.E., S.A. y sus filiales se debe a la contratación de nueva financiación en el ejercicio 2020 con motivo del plan desplegado por el Grupo Aena para asegurar el fortalecimiento de su liquidez dada la gravedad e incertidumbre de la evolución de la pandemia

Un 41,69% aproximadamente de los préstamos y créditos de la deuda co-acreditada están formalizados a tipos de interés fijos que oscilan entre un 0,064% y 4,88% anual y el porcentaje restante está formalizado a tipos variables generalmente referenciados al Euribor 3 meses (en 2019, el 41,3% de los préstamos y créditos estaban formalizados a tipo de interés fijos o fijos revisables que oscilaban entre 0,064% y 4,88% anual y el restante a tipos variables generalmente referenciados al Euribor 3 meses).

La Entidad Matriz del Grupo se ha comprometido al cumplimiento de determinadas obligaciones de carácter general para evitar la cancelación anticipada de los mencionados préstamos y créditos. El Grupo considera que al cierre de los ejercicios 2020 y 2019 se cumplían todas las obligaciones relacionadas con estos préstamos.

La publicación de la Circular 2/2016 del Banco de España, en ejecución de lo previsto en el Reglamento (UE) nº 575/2013 (CRR), si bien no modificaba expresamente la ponderación de riesgo de ENAIRe, excluía en su Norma 5 a la Entidad matriz de la aplicación de la categoría de "exposiciones frente a entes del sector público" (ya que exclusivamente incluía en dicha categoría a los Entes incluidos en el Sector Administraciones Públicas en el Sistema Europeo de Cuentas Nacionales). Ello suponía que de forma tácita se hubiera excluido a ENAIRe de la categoría de riesgo 0%, modificándose al 100% la citada ponderación.

En los préstamos con varias Entidades Financieras se contienen una serie de cláusulas para el caso de que la ponderación de riesgo de la Matriz del Grupo no fuera del 0%, lo que podría suponer un incremento del coste de la financiación y en algunos casos la amortización anticipada.

Desde la Entidad matriz se considera que siguen con plena validez los Acuerdos de Préstamo en sus actuales términos y condiciones, ya que en definitiva no se ha producido ninguna disminución de la calidad crediticia de ENAIRe al no haberse producido ningún cambio en la naturaleza jurídica ni de ENAIRe ni de Aena S.M.E., S.A. como entidad co-acreditada, ni de las garantías implícitas.

El 20 de diciembre de 2019 el Consejo de Administración autorizó la cancelación de 30.600 mil euros de la deuda pendiente con el FMS, la cual se realizó con fecha 23 de diciembre de 2019.

A 31 de diciembre de 2020, Aena S.M.E., S.A. tiene una deuda no co-acreditada con entidades de crédito a largo plazo de 2.673.731 miles de euros, y a corto plazo de 53.370 miles de euros. Adicionalmente, las Deudas con Entidades de crédito de LLAH III ascienden a 435.482 miles de euros y su vencimiento es en el corto plazo. La filial brasileña ANB ha suscrito préstamos con

entidades de crédito en 2020 cuyo saldo al cierre de dicho ejercicio asciende a 3.620 miles de euros de deuda no corriente y 7.241 miles de euros de deuda corriente.

A 31 de diciembre de 2019, las Deudas con Entidades de crédito de LLAH III ascendían a 417.235 miles de euros, de los cuales 413.692 miles de euros son deuda no corriente y 3.543 miles de euros son deuda corriente. Adicionalmente, Aena S.M.E., S.A. tenía una deuda en dicha fecha con entidades de crédito a largo plazo de 250.000 miles de euros, y a corto plazo de 391.040 miles de euros.

El calendario de vencimiento de las cuotas pendientes de pago de los préstamos y pólizas de crédito al cierre de los ejercicios 2020 y 2019 es el siguiente:

Cuotas con Vencimiento	Miles de euros	
	2020	2019
2020	-	1.030.134
2021	1.044.477	548.384
2022	1.071.004	587.384
2023	995.384	565.384
2024	768.581	650.558
2025	1.205.803	-
Siguientes	2.794.227	3.018.013
Total	7.879.476	6.399.857

El detalle de importes dispuestos y no dispuestos de las deudas con entidades de crédito por entidad al cierre de los ejercicios 2020 y 2019 es el siguiente:

Entidad	Miles de euros	
	2020	2019
BANCO EUROPEO DE INVERSIONES	3.346.152	3.231.082
FMS	506.134	569.400
INSTITUTO DE CRÉDITO OFICIAL (ICO)	1.686.265	1.594.937
ABANCA	100.126	-
ATHENE	13.345	12.786
AVENIR B.V.	13.907	13.325
AVIVA	168.574	161.510
BANKIA	249.645	-
BANKINTER	74.962	48.875
BBVA	-	92.863
BTG PACTUAL	10.861	-
CAIXABANK	400.241	-
CAJAMAR	250.315	-
COMMONWEALTH BANK OF AUSTRALIA	28.096	26.918
CREDIT AGRICOLE-CIB	200.182	-
DBJ EUROPE LIMITED	14.048	13.459
GUARDIAN	49.167	47.107
IBERCAJA	-	24.437
KUTXABANK	199.924	148.891
MEDIOBANCA INTERNATIONAL (LUXEMBOURG) S.A.	140	135
MUTUAL OF OMAHA	14.048	13.459
SABADELL	74.937	48.875
SANTANDER	-	78.200
SOCIETE GENERALE	50.000	-
STANDARD LIFE	35.120	33.648
UNICAJA	350.441	198.899
VOYA	42.846	41.051
Total Préstamos	7.879.476	6.399.857

Los intereses devengados y no pagados al cierre de los ejercicios 2020 y 2019, de la deuda co-acreditada, ascienden a 11.939 miles de euros y 13.494 miles de euros, respectivamente.

Por otro lado, Aena S.M.E., S.A. posee un contrato de Línea de Crédito Sindicada Sostenible (ESG-linked RCF) por importe de 800 millones de euros según el siguiente detalle por entidades:

ENTIDAD BANCARIA	IMPORTE (miles de euros)
BBVA	190.000
SANTANDER	160.000
BANKINTER	100.000
SABADELL	100.000
UNICAJA	100.000
KUTXA	100.000
IBERCAJA	50.000
TOTAL	800.000

El vencimiento de esta línea es diciembre de 2025. No hay saldo dispuesto a 31 de diciembre de 2020 (391.000 miles de euros a 31 de diciembre de 2019). El tipo de interés es variable, con un spread inicial (0,275 % anual) sobre el Euribor a 1/3/6 meses.

Del total de deudas no comerciales a largo plazo del Grupo las siguientes, correspondientes a Luton (LLAH III) y a Aeroportos do Nordeste do Brasil S.A. (ANB), están denominadas o instrumentadas en moneda extranjera:

Descripción	31 de diciembre de	
	2020	2019
Miles de Libras Esterlinas (LLAH III)	391.511	354.983
Miles de Reales Brasileños (ANB)	69.225	-

A su vez, el importe en libras del préstamo con accionistas de LLAH III está también íntegramente denominado en Libras esterlinas por un importe de 50.564 miles, 56.243 miles de euros al tipo de cambio de cierre de 2020 (2019: 46.740 miles de libras, 54.936 miles de euros al tipo de cambio de cierre de 2019).

El desglose de la deuda bancaria total con las entidades financieras en la que ENAIRe y Aena S.M.E., S.A. son co-acreditadas a 31 de diciembre de 2020 y 2019 ("Deuda financiera en la que Aena S.M.E., S.A. figura como acreedor solidario con ENAIRe"), es el siguiente (en miles de euros):

		31.12.2019	Amortización calendario deuda	Amortización anticipada	31.12.2020
Deuda co-acreditada	BEI	3.231.082	(361.159)	-	2.869.923
	ICO	1.541.100	(211.125)	-	1.329.975
	FMS	569.400	(63.266)	-	506.134
Total Deuda		5.341.582	(635.550)	-	4.706.032

El calendario de vencimiento de las cuotas pendientes de pago de la deuda financiera total con las entidades financieras en la que ENAIRe y Aena S.M.E., S.A. son co-acreditadas al cierre de los ejercicios 2020 y 2019 es el siguiente:

Cuotas con Vencimiento	Miles de euros	
	2020	2019
2020	-	635.551
2021	548.384	548.384
2022	537.384	537.384
2023	515.384	515.384
2024	513.581	513.581
2025	650.803	461.003
Siguientes	1.940.496	2.130.295
Total	4.706.032	5.341.582

Covenants de la deuda:

Como se muestra en los cuadros anteriores, ENAIRe y Aena S.M.E., S.A., de forma co-acreditada, tienen vivos con BEI, ICO y FMS, préstamos por un importe total pendiente, a 31 de diciembre de 2020, de 4.706 millones de euros, que incluyen la obligación de cumplir con las siguientes ratios financieros (covenants) por ambas entidades:

$$\text{Deuda Financiera Neta} / \text{EBITDA} < \text{ó} = 7$$

$$\text{EBITDA} / \text{Gastos Financieros} < \text{ó} = 3$$

Estos covenants son revisados cada año en junio y diciembre teniendo en cuenta el EBITDA y los gastos financieros de los últimos 12 meses de Aena S.M.E., S.A. y la deuda financiera neta a cierre del periodo.

Como consecuencia de la reducción de la actividad aérea y aeroportuaria motivada por la crisis Sanitaria del COVID-19 y su efecto en los resultados del Grupo. Aena S.M.E., S.A. ha negociado con dichas Entidades Bancarias los contratos que incluyen Ratios Financieros (Covenants), con el objeto de evitar una reclasificación de la deuda a largo plazo en pasivo corriente conforme a lo dispuesto en los apartados 74 y 75 de la NIC1.

Con fecha 1 de diciembre de 2020 se han obtenido dispensas temporales de cumplimiento (waivers) hasta, al menos, junio de 2022, de las ratios establecidos en los vigentes contratos de financiación con las tres entidades, BEI, ICO y FMS.

En las negociaciones con las Entidades Bancarias y con el objetivo de conseguir dichas dispensas, ha sido necesario realizar una Novación Modificativa del Contrato de FMS, relativo a la deuda imputable a Aena S.M.E., S.A. con dicha Entidad por 506 millones de euros, reduciendo el plazo de amortización de junio de 2028 a diciembre de 2025.

Información sobre los aplazamientos de pago efectuados a proveedores. Disposición adicional tercera. “Deber de información” de la Ley 15/2010, de 5 de julio

A 31 de diciembre de 2020 hay pagos pendientes con proveedores por importe de 260.546 miles de euros, de los que se ha recibido factura por servicios prestados en el ejercicio (132.323 miles de euros en 2019).

Este saldo hace referencia a los proveedores que por su naturaleza son acreedores comerciales por deudas en concepto de suministro de bienes y servicios, de modo que incluye los datos relativos a las partidas “Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar”, “Deudas con empresas del grupo y asociadas a corto plazo” y “Proveedores de Inmovilizado incluidos en otros pasivos financieros” del pasivo corriente del Balance de situación.

El detalle de los pagos por operaciones comerciales realizados durante el ejercicio y pendientes de pago al cierre en relación con los plazos máximos legales previstos en la Ley 31/2014, de acuerdo con lo previsto en la Resolución de 29 de enero de 2016 del Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas (ICAC) es el siguiente:

	2020	2019
	Días	
Período medio de pago a proveedores	41,82	45,41
Ratio de operaciones pagadas	45,68	49,26
Ratio de operaciones pendientes de pago	22,80	14,69
	Importe (miles)	
Total pagos realizados	1.345.646	1.065.008
Total pagos pendientes	260.546	132.323

Estos parámetros han sido calculados de acuerdo a lo establecido en el Art. 5 de la Resolución de 29 de enero de 2016, del Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas (ICAC), sobre la información a incorporar en la memoria de las cuentas anuales en relación con el periodo medio de pago a proveedores en operaciones comerciales.

14.3 Instrumentos Financieros Derivados

La sociedad Dependiente Aena S.M.E., S.A. y sus filiales tienen contratados diversos Instrumentos Financieros Derivados de tipos de interés.

Derivados Aena S.M.E., S.A

Con fecha 10 de junio de 2015, la sociedad dependiente Aena S.M.E., S.A. suscribió con entidades financieras con rating crediticio igual o superior a BBB (Standard&Poors) una operación de cobertura de tipo de interés variable a fijo, a fin de evitar el riesgo de fluctuación de los tipos de interés de varios créditos por importe de 4.185,9 millones de euros.

Del importe contratado por 4.185,9 millones de euros, 290 millones de euros (0 millones de euros Nocial pendiente) son Swap de tipo de interés fijo al 0,144% contra tipo de interés variable (Eur6M); 854,1 millones de euros (569,4 millones de euros de Nocial pendiente) son Swap de

tipo de interés fijo al 1,1735% contra tipo de interés variable (Eur6M); y 3.041,8 millones de euros (1.553,3 millones de euros de Nocional pendiente) son Swap de tipo de interés fijo al 0,9384% contra tipo de interés variable (Eur3M). Con un vencimiento hasta el 15 de diciembre de 2020 en el primer caso y hasta el 15 de diciembre de 2026 en los otros dos casos.

Los importes del principal nocional de dichos contratos de permuta de tipo de interés pendientes a 31 de diciembre de 2020 ascienden a 2.122,7 millones de euros (31 de diciembre de 2019: 2.436,7 millones de euros).

El saldo reconocido en la reserva de cobertura del patrimonio neto en contratos de permuta de tipo de interés a 31 de diciembre de 2020 se irá transfiriendo a la cuenta de resultados de forma continua hasta que se reembolsen los préstamos bancarios. Durante el ejercicio 2020 se han imputado a la cuenta de pérdidas y ganancias 31,9 millones de euros en concepto de gastos financieros por liquidación de instrumentos de cobertura (en 2019: 33,7 millones de euros).

El valor razonable de estos derivados registrado en el Pasivo asciende a 128,5 millones de euros a 31 de diciembre de 2020 (31 de diciembre de 2019: 125,7 millones de euros).

Derivados LLAH III

Los swaps de LLAH III, cubren el 100 % de sus préstamos a tipo variable (80 millones de libras de principal nocional) y tienen vencimientos entre 7 y 12 años, un tipo de interés fijo medio al 1,09 % contra el tipo de interés variable usado como referencia (LIBOR 3 o 6 m) y su valor reconocido en pasivo a largo plazo a 31 de diciembre de 2020 asciende a 4,8 millones de euros al tipo de cambio de cierre de 2020 (31 de diciembre de 2019: activo a largo plazo de 1,6 millones de euros al tipo de cambio de cierre de 2019).

15. Información sobre naturaleza y nivel de riesgos operativos y financieros

Las actividades del Grupo están expuestas a diversos riesgos tanto operativos como financieros, el programa de gestión del riesgo global del Grupo se centra en la incertidumbre de los mercados y trata de minimizar los efectos potenciales adversos sobre la rentabilidad del Grupo.

15.1 Riesgos operativos

15.1.1 Riesgo de cambio regulatorio

Tanto la entidad ENAIRe como su Sociedad Dependiente Aena S.M.E., S.A. operan en sectores muy regulados, cambios o creación de nueva normativa, así como sus posibles interpretaciones podrían tener efectos negativos en los resultados de explotación y en la situación financiera del Grupo.

El Sistema de Navegación Aérea es un sistema muy regulado tanto a nivel nacional como internacional, por lo que cambios o creación de nueva normativa, así como sus posibles interpretaciones, podrían tener efectos negativos en los resultados de explotación y en la situación financiera de la Entidad matriz (la actividad de ENAIRe está económicamente regulada a través del Reglamento 390/2013 que establece un sistema de evaluación del rendimiento de

los servicios de navegación aérea y del Reglamento 391/2013 que establece un sistema común de tarificación de los servicios de navegación aérea) (nota 5.11).

Cambios notables y persistentes en las variables que condicionan el mecanismo de determinación de las tasas unitarias anuales, como podrían ser los costes o factores macroeconómicos como el tráfico o la inflación, afectarían en gran medida a la fijación de la tasa de ruta lo que tendría grandes consecuencias sobre el importe neto de la cifra de negocio y por tanto sobre los resultados y la situación de tesorería del Grupo.

En cuanto a la sociedad Dependiente Aena S.M.E., S.A., la Ley 18/2014 introduce el mecanismo que rige la determinación de las tarifas aeroportuarias para el primer Documento de Regulación Aeroportuaria (“DORA”), en el que se establecen las condiciones mínimas de servicio que prevalecerán en los aeropuertos de la red de Aena S.M.E., S.A., en el próximo quinquenio, proporcionando un marco de regulación predecible a medio plazo que posibilitará la mejora de los niveles de eficiencia y competitividad de las operaciones aeroportuarias.

Los incrementos anuales de tráfico de pasajeros en el conjunto de la red superiores en 10 puntos porcentuales al porcentaje de crecimiento inicialmente previsto, podrá dar lugar a una modificación del DORA.

Finalmente, la actividad del Grupo está regulada por normativa tanto nacional como internacional en materia de seguridad operacional, de personas o bienes y medioambiental, lo que podría limitar las actividades o el crecimiento y/o requerir importantes desembolsos.

15.1.2 Riesgos de explotación

La actividad del Grupo está directamente relacionada con los niveles de tráfico de pasajeros y de operaciones aéreas en sus aeropuertos, así como el tráfico referente a la navegación aérea, por lo que puede verse afectada por los siguientes factores:

- La evolución económica tanto en España como en los principales países que son origen/ destino del tráfico (Reino Unido, Alemania, Francia e Italia, entre otros).
- Tras el resultado del referéndum en Reino Unido a favor de su salida de la Unión Europea (Brexit) y su materialización a partir del 31 de enero de 2020 mediante el acuerdo de retirada alcanzado por ambas partes, se consideran los siguientes riesgos cuya concreción final está sujeta a los desarrollos normativos que tanto el Reino Unido como la Unión Europea puedan realizar a partir del 1 de enero de 2021:
 - En 2020, el 10,9% (16,3% en 2019) de los pasajeros de la red de aeropuertos de Aena S.M.E., S.A. en España, tuvo su origen/destino en el Reino Unido, cerrando con un descenso del 81,6% respecto a 2019. Factores macroeconómicos tales como un menor crecimiento económico en el Reino Unido y/o la Unión Europea, mayor volatilidad en los mercados de divisas o la introducción de nuevas barreras comerciales pueden afectar al volumen de pasajeros.
 - Desde el punto de vista operativo, el riesgo se centra en la legislación europea que impide operar entre países de la Unión Europea a las compañías aéreas sin una mayoría de propiedad y control de titularidad comunitaria, por lo que se podría cuestionar la titularidad europea de, entre otras, Iberia, Vueling, Iberia

Express y Easyjet para operar en España, tanto en rutas domésticas como europeas. El grupo IAG representó en 2020 el 31,4% del total del tráfico en la red de aeropuertos en España (28,7% en 2019), mientras que Easyjet supuso el 4,0% en 2020 (6,5% en 2019). Las aerolíneas mencionadas han tomado diferentes medidas encaminadas al cumplimiento de dichos criterios que han sido ratificados por diferentes reguladores nacionales. Adicionalmente, el acuerdo de retirada de Reino Unido de la Unión Europea contempla el análisis de estos requisitos de propiedad y control de cara a una posible liberalización recíproca de los mismos.

- En el marco tarifario, la salida de Reino Unido de la Unión Europea podría afectar a la estabilidad de las tarifas de los vuelos con Reino Unido, ya que dejarían de considerarse como vuelos con destino al Espacio Económico Europeo (E.E.E.) y se aplicaría una tarifa de pasajero embarcado con destino internacional, lo que podría suponer subidas de alrededor de un 25 %. En este sentido, la Ley de Presupuestos Generales de 2021 contempla una medida que permite mantener la consideración a efectos de la tarifa de salida de pasajeros de estos vuelos, hasta el 28 de febrero de 2022.
- Desde el punto de vista de los ingresos comerciales, la depreciación de la libra frente al euro implicaría una pérdida de poder adquisitivo de los pasajeros británicos, que podría afectar a las ventas de los concesionarios comerciales en los aeropuertos y, por lo tanto, a los ingresos de Aena S.M.E., S.A., si bien una parte importante de la actividad comercial de Aena S.M.E., S.A. está asegurada por los Mínimos Anuales Garantizados. Adicionalmente, los pasajeros británicos pasarían del régimen de Duty Paid al régimen de Duty Free.
- Inversiones, gastos y dificultades operativas causados por la reconfiguración de los flujos de pasajeros en los aeropuertos.

El Grupo ha evaluado los posibles escenarios derivados del Brexit concluyendo que es remota la probabilidad de que surja un deterioro derivado de la materialización de los riesgos descritos con anterioridad.

- Opera en un entorno competitivo, tanto respecto de otros aeropuertos, como respecto de otros medios de transporte que pueden afectar a sus ingresos.
- El negocio del Grupo está directamente relacionado con los niveles de tráfico de pasajeros y de operaciones aéreas. En este sentido, y agravado por los efectos de la pandemia COVID-19, el Grupo puede verse afectado por factores macroeconómicos, políticos o de otra índole con impacto negativo en España y otros países, tanto aquellos que son origen/destino del tráfico como otros que son destinos turísticos competidores. Entre estos factores externos con impacto en el negocio aeronáutico se incluyen los riesgos derivados de la dependencia de compañías aéreas, posibles quiebras y fusiones de aerolíneas en un contexto de crisis, así como la competencia de nuevos medios de transporte o aeropuertos alternativos.
- Se enfrenta a riesgos derivados de la concentración de las aerolíneas y depende de los ingresos de sus dos principales aeropuertos.

- Los ingresos de la actividad comercial están vinculados a las ventas de las empresas arrendatarias de los espacios comerciales, que pueden verse afectadas tanto por el volumen de pasajeros como por el mayor o menor capacidad de gasto de estos.
- En las operaciones de sus aeropuertos y de Navegación Aérea, el Grupo depende de los servicios prestados por terceros, que pueden tener un impacto en su actividad.
- Sucesos como atentados terroristas, guerras o epidemias globales podrían tener un impacto negativo en el tráfico aéreo internacional.
- Los conflictos laborales podrán tener un impacto en las actividades del Grupo.
- El Grupo depende de las tecnologías de la información y comunicaciones, y los sistemas e infraestructuras se enfrentan a ciertos riesgos.
- El Grupo está expuesto a riesgos relacionados con la operativa (seguridad operacional y física).
- El Grupo está expuesto al riesgo de un accidente importante de aviación.
- Los desastres naturales y las condiciones meteorológicas podrían afectar de forma adversa al negocio.
- Por otra parte, la actividad internacional del Grupo está sujeta a riesgos asociados al desarrollo de operaciones en terceros países y al hecho de que las perspectivas de rentabilidad puedan no ser las esperadas.
- La rentabilidad del Grupo podría verse afectada si no es capaz de mantener sus actuales niveles de eficiencia.
- Cambios en la legislación fiscal podrían dar lugar a impuestos adicionales u otros perjuicios para la situación fiscal del Grupo.
- El Grupo está, y podrá continuar estando en el futuro, expuesta a un riesgo de pérdida en los procedimientos judiciales o administrativos en los que incurso, (Nota 19).
- El Grupo podría verse afectado por una baja disponibilidad de recursos formados.
- Problemas con la ciberseguridad y Seguridad Física, así como con la disponibilidad de los sistemas.

Los órganos de gestión del Grupo han implantado mecanismos dirigidos a la identificación, cuantificación y cobertura de situaciones de riesgo. Con independencia de lo anterior, se realiza un estrecho seguimiento de las situaciones que pudieran suponer un riesgo relevante, así como de las medidas tomadas al respecto.

La actual crisis sanitaria impacta en el Riesgo de Explotación principalmente por los siguientes riesgos:

Riesgo de la Actividad y del negocio:

La actividad de ENAIRe y sus sociedades dependientes, en el ejercicio 2020, se ha visto sustancialmente afectada por las medidas de confinamiento y restricción de la movilidad

decretadas en la mayoría de los países del mundo para la contención de la pandemia COVID-19, que han provocado una drástica caída en el tráfico aéreo.

En el ámbito de la Navegación Aérea, el tráfico medido en Unidades de Servicio ha registrado una variación con respecto al ejercicio anterior sin precedentes, de un -61%, afectando significativamente a los resultados de la Entidad Matriz.

En los aeropuertos gestionados por la Sociedad Dependiente Aena S.M.E., S.A., el volumen de pasajeros ha registrado un descenso del 72,3%, alcanzando en el ejercicio 2020 los 75,8 millones de pasajeros frente a los 275,2 millones de 2019, lo que ha incidido especialmente en los ingresos aeroportuarios, pero también en los ingresos del segmento comercial.

En lo referente al negocio Comercial, cabe destacar que la Sociedad Dependiente Aena S.M.E., S.A. inició negociaciones con los arrendatarios de la actividad comercial para acordar modificaciones en las condiciones contractuales, incluyendo las de las rentas fijas y la renta mínima anual garantizada (RMGA).

Estas negociaciones, en las que Dependiente Aena S.M.E., S.A. ha formulado distintas propuestas comerciales de acuerdo con la evolución de la actividad y siempre bajo el marco legal existente en cada momento, se han visto afectadas por el continuo deterioro de las expectativas acerca de la recuperación del tráfico aéreo (ver nota 28).

En aquellas actividades no sujetas a RMGA, los ingresos del ejercicio 2020 reflejan las medidas adoptadas por el Grupo al objeto de colaborar con las empresas que prestan servicios en los aeropuertos, clientes y arrendatarios, ante la situación generada por el COVID-19.

Como Plan de Choque a los efectos de la crisis sanitaria, el Grupo está llevando a cabo medidas de eficiencia y restricciones presupuestarias, centrando los esfuerzos en la ejecución de gastos e inversiones imprescindibles, anulando o aplazando el resto.

Dentro de este Plan de Choque, el Grupo está estudiando la forma de mitigar cualquier riesgo derivado de la evolución del tráfico, analizando y modelizando los escenarios de tráfico con el resto de variables económico financieras, con el fin de asegurar la viabilidad económica.

En este sentido, destaca la creación de un observatorio estratégico de la crisis de la COVID-19 a nivel nacional e internacional, incluyendo la realización de pronósticos de tráfico aéreo para España con diferentes escenarios de evolución de la pandemia de la COVID-19.

Valoración de Activos:

Los riesgos de incorrección material relativos al importe recuperable de activos, las provisiones para pérdidas crediticias o los valores razonables, entre otros, han aumentado a causa del mayor nivel de incertidumbre en las estimaciones derivado de la situación económica actual.

El Grupo comprueba, siempre que haya un indicador de que estos activos podrían estar deteriorados, si el fondo de comercio, los activos intangibles, el inmovilizado material, las inversiones inmobiliarias y las inversiones financieras por puesta en equivalencia han sufrido alguna pérdida por deterioro del valor.

Las medidas adoptadas en cada país para detener la expansión del coronavirus han supuesto en todos los aeropuertos de la red de la Sociedad Dependiente Aena S.M.E., S.A. una reducción

extraordinaria de su actividad e ingresos que se ha traducido en una fuerte disminución de los flujos de efectivo de explotación. Dichas circunstancias se consideran como indicadores de deterioro.

En consecuencia, se ha procedido a la realización de dichos test de deterioro tal y como se indica en la nota 5.5.

Riesgo de la Salud:

Desde el comienzo de la crisis con el establecimiento del Estado de Alarma, el Grupo ha priorizado en la protección la seguridad y salud de sus trabajadores, proveedores, personal externo y pasajeros, en línea con las autoridades sanitarias, y ha asegurado la continuidad de los servicios a lo largo de todo el ejercicio 2020.

La Entidad Matriz ha llevado a cabo diferentes actuaciones operativas para garantizar la continuidad del servicio y la protección de la salud de sus empleados, incluidas en el Plan de actuación de ENAIRe frente al coronavirus, con el objetivo de asegurar una recuperación progresiva de la actividad de forma segura, rápida y eficiente, y la viabilidad económica futura de la compañía y del mantenimiento de todos sus puestos de trabajo.

En el ámbito aeroportuario se han creado Grupos de Recuperación Operativa (GRO) con objeto de identificar e implantar medidas para que los aeropuertos operen de manera segura y generen confianza a los pasajeros y trabajadores. Las medidas contempladas han sido coordinadas con el resto de actores del sector del transporte aéreo (compañías aéreas mediante sus principales asociaciones ALA e IATA, operadores de handling, concesionarios comerciales, etc.) y con los Ministerios de Transporte y Sanidad del Gobierno de España y la Comisión Europea. Además, la Sociedad Dependiente Aena S.M.E., S.A. forma parte de activa del proyecto Off the ground de la Asociación Europea de Aeropuertos (ACI Europe).

Respecto a los controles sanitarios y operativos en los aeropuertos gestionados por el Grupo, conforme a lo establecido en la disposición adicional primera del Real Decreto-ley 21/2020, de 9 de junio, de medidas urgentes de prevención, contención y coordinación para hacer frente a la crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19, la Sociedad Dependiente Aena S.M.E., S.A., como gestora de la red de aeropuertos de interés general, debe poner a disposición de los servicios centrales y periféricos de Sanidad Exterior de España, de modo temporal, los recursos humanos, sanitarios y de apoyo, necesarios con el fin de garantizar el control sanitario de la entrada de pasajeros de vuelos internacionales en los aeropuertos que gestiona, por lo que, en colaboración con el Ministerio de Sanidad, la Sociedad Dependiente Aena S.M.E., S.A. gestiona actualmente los medios personales y materiales que realizan, a todos los pasajeros que llegan a España desde cualquier otro país, un control primario, consiste en la toma de temperatura mediante cámaras termográficas, la recogida de los datos de localización del pasajero y una inspección visual, así como un control secundario a los pasajeros que presentan síntomas. Adicionalmente, el Gobierno de España anunció la exigencia en los aeropuertos desde el pasado 23 de noviembre, de test PCR en origen a los pasajeros procedentes de países cuya situación epidemiológica sea de riesgo. Para dar cumplimiento a esta decisión, Aena colaborará con el Ministerio de Sanidad aportando los medios técnicos y humanos necesarios para esta nueva función.

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

En cuanto a las medidas realizadas para la protección de los trabajadores se han desarrollado Planes de Actuación, de Desescalada y de Continuidad de los Servicios, acordes a la situación de la pandemia en cada momento, en cada uno de los centros de trabajo, llevando a cabo medidas higiénicas, organizativas, sociales y técnicas, con el objetivo de mantener y dar continuidad al servicio.

15.2 Riesgos financieros

15.2.1 Riesgo de mercado

Riesgo de tipo de cambio

El Grupo no realiza habitualmente transacciones comerciales significativas en divisa distinta del euro.

El Grupo está expuesto a fluctuaciones de tipo de cambio que pueden afectar a sus ventas, resultados, fondos propios y flujos de caja, derivados fundamentalmente de:

- Inversiones en países extranjeros (principalmente en Reino Unido, Brasil, México y Colombia) (véase nota 1.2).
- Operaciones realizadas por empresas asociadas y otras partes vinculadas que desarrollan su actividad en países cuya moneda es distinta del euro (principalmente en Reino Unido, Brasil, México y Colombia).
- Préstamos concedidos en moneda extranjera (véase nota 14.2). En relación al préstamo concedido a LLAHL III en libras, la Sociedad dependiente sigue regularmente la evolución del tipo de cambio y estudiará en su caso, la contratación de coberturas que eviten la fluctuación de la libra versus el euro.

En la inversión inicial realizada para la constitución de la sociedad brasileña Aeroportos do Nordeste do Brasil S.A. ("ANB"), se han formalizado contratos currency forward "NDF" que son los empleados como cobertura de valor razonable del riesgo de tipo de cambio de la moneda extranjera en los compromisos en firme de adquisición de un negocio en determinados países.

El riesgo de tipo de cambio sobre los activos netos de las operaciones en el extranjero del Grupo se gestiona, principalmente, mediante recursos ajenos denominados en las correspondientes monedas extranjeras. En particular, respecto a la operativa del aeropuerto de Luton, dado que sus cobros y pagos operativos se producen en libras, se da una cobertura natural de su negocio.

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

El objetivo del Grupo en la gestión de tipo de interés es la optimización del gasto financiero dentro de los límites de riesgo establecidos, siendo las variables de riesgo el Euribor a tres meses (utilizado para la deuda a largo plazo).

Adicionalmente, se calcula el valor del riesgo de gasto financiero para el horizonte del Programa de Actuación Plurianual (PAP) y se establecen escenarios de evolución de tipos para el periodo considerado.

Los Gastos Financieros se deben principalmente a la deuda financiera reconocida con las Entidades de crédito.

Como se indica en la nota 14.2 en el ejercicio 2020 se han firmado waivers de dispensa de cumplimiento de ratios y el waiver con FMS que implica una modificación del calendario de amortizaciones.

Durante el mes de abril de 2019 se renegotió el tipo de interés del contrato correspondiente al proyecto Airport Safety Infraestructure, por un importe de 25.573 miles de euros, pasando de un tipo de interés fijo revisable de 1,631% a tipo fijo de 0,719%.

Durante el 2019 el Consejo de Administración autorizó la cancelación total del capital pendiente (7,3 millones de euros), la cual se realizó con fecha 2 de diciembre de 2019 del crédito con el Banco de Sabadell contratado en 2018 para poder acceder a la Subvención CEF Blending.

Asimismo, el 20 de diciembre de 2019 el Consejo de Administración autorizó la cancelación de 30,6 millones euros de la deuda pendiente con el FMS, la cual se realizó con fecha 23 de diciembre de 2019.

El Grupo gestiona el riesgo de tipo de interés en los flujos de efectivo mediante permutas de tipo de interés variable a fijo.

Adicionalmente, Aena S.M.E., S.A. y LLAH III tienen contratadas operaciones de cobertura de tipo de interés que le protegen de posibles subidas de los tipos de interés (ver nota 14.3).

15.2.2 Riesgo de crédito

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

El Grupo no espera ninguna pérdida no provisionada por el incumplimiento de estas contrapartes y no se han excedido los límites de crédito durante el ejercicio.

La variable de riesgo es la calidad crediticia de la contraparte, por lo que el objetivo del Grupo se centra en minimizar el riesgo de incumplimiento de la contraparte. El Grupo mantiene su tesorería y activos líquidos equivalentes en Entidades financieras de alto nivel crediticio.

Como se indica en la nota 14.2 en el ejercicio 2020 se han firmado waivers de dispensa de cumplimiento de ratios y el waiver con FMS ha implicado una modificación del calendario de amortizaciones.

El riesgo de crédito relativo a las cuentas comerciales se ve reducido, puesto que los principales clientes son las compañías aéreas, y se suele cobrar al contado o por anticipado y se obtienen también avales y fianzas de los mismos. En cuanto a los clientes comerciales, que mantienen arrendados locales en los distintos aeropuertos, se gestiona el riesgo a través de la obtención de avales y fianzas.

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

No se han excedido los límites de crédito durante el ejercicio, por lo que el Grupo no espera ninguna pérdida no provisionada por el incumplimiento de estas contrapartes.

15.2.3 Riesgo de liquidez

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

Con el objetivo de mantener liquidez suficiente para cubrir un mínimo de doce meses de necesidades financieras se ha establecido una política de financiación a largo plazo, así como la posibilidad de contratar líneas de liquidez a corto y medio plazo.

Para poder atender a los compromisos de inversión y sus deudas en el corto plazo, el Grupo cuenta al cierre del ejercicio 2020 con una tesorería de 1.316 millones de euros (617 millones de euros) y 210 millones de euros en imposiciones a plazo fijo a 6 meses (125 millones de euros en 219), disponibles para ser utilizados en cualquier momento sin ninguna penalización, y sus propios flujos de explotación.

Por otro lado, en Consejo de Ministros de 11 de julio de 2014, se autoriza a la Entidad Pública Empresarial “ENAIRe” a iniciar los trámites para el proceso de venta del capital social de Aena S.M.E., S.A. y a enajenar hasta un 49 por 100 de su capital.

En dicho marco del proceso de apertura del capital social de Aena S.M.E., S.A. a inversores privados, y con la finalidad de hacer compatibles con dicho proceso los acuerdos de financiación (endeudamiento financiero a largo y corto plazo) y acuerdos de cobertura suscritos con la totalidad de las entidades financieras, con fecha de 29 de julio de 2014, la Entidad Pública Empresarial “ENAIRe”, Aena S.M.E., S.A. y las respectivas entidades financieras han acordado la novación modificativa y no extintiva de los correspondientes acuerdos de financiación.

El texto refundido de los nuevos acuerdos de financiación sustituye íntegramente y a todos los efectos los contratos originales y sus novaciones, con la finalidad de, entre otras modificaciones, eliminar cualquier restricción contractual que pueda afectar al proceso de privatización e incorporar a Aena S.M.E., S.A. como obligado solidario junto a la Entidad Pública Empresarial “ENAIRe” bajo los distintos Contratos de Financiación y realizar todos aquellos ajustes a los referidos contratos de financiación que sean necesarios a dichos efectos.

Mediante estas novaciones, no se alteraron las condiciones financieras de las operaciones de los préstamos concedidos en su momento a la Entidad Pública Empresarial “ENAIRe” ni por

tanto los reflejados en los préstamos espejo en su momento suscrito con Aena S.M.E., S.A. (entre otros: amortización de principal, fechas de vencimiento, régimen de tipos de intereses, plazos de amortización, etc.).

La crisis Sanitaria ha provocado una drástica reducción de los flujos de caja de las actividades de explotación el Grupo.

Con el objetivo de reforzar su liquidez, Sociedad Dependiente Aena S.M.E., S.A. procedió a la firma de préstamos con diversas entidades financieras, alcanzando el objetivo de su plan de reforzamiento de la liquidez en respuesta a los efectos derivados de la propagación del COVID-19. En este sentido, la emisión de deuda con entidades de crédito nueva por parte del Grupo en 2020, imputable en su totalidad a la Sociedad Dependiente Aena S.M.E., S.A. ascendió a 2.878 millones de euros tal y como se refleja en Estado de Flujos de Efectivo Consolidado.

Con fecha 1 de diciembre de 2020, el Grupo ha obtenido 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.

A 31 de diciembre de 2020, la Sociedad dependiente Aena S.M.E., S.A. dispone de 124.370 miles de euros de financiación disponible (no dispuesta) correspondientes a préstamos con BEI y con 800.000 miles de euros disponibles en una línea de crédito sindicada, con vencimiento a largo plazo. Esta disponibilidad de caja y facilidades crediticias de Aena S.M.E., S.A. asciende a un total de 2.065 millones de euros a los que se añade la posibilidad de realizar emisiones a través del programa de Euro Commercial Paper (ECP) hasta 900 millones de euros, de los que se encuentran disponibles 845 millones de euros, que, junto con la puesta en marcha de planes específicos para la gestión eficiente del Opex y Capex, permitirán afrontar futuras tensiones.

Por su parte, ENAIRE está tramitando una línea de crédito con el BEI por 200 millones de euros denominada “Proyecto BEI - ENAIRE AIR TRAFFIC CONTROL UPGRADE”, que pueden ampliarse hasta los 350 millones de euros.

A 31 de diciembre de 2019, la Sociedad dependiente Aena S.M.E., S.A. mantenía 409.000 miles de euros disponibles en una línea de crédito sindicada, con vencimiento a largo plazo; 741.000 miles de euros disponibles de su Programa de Pagarés a corto plazo (ECP) emitido el 30 de octubre de 2019; 400.000 y 86.460 miles de euros de financiación disponible (no dispuesta) correspondientes a préstamos con BEI y 150.000 miles de euros de financiación disponible con Unicaja prevista disponer en 15 de enero de 2020 de un préstamo bilateral firmado el 12 de diciembre de 2019.

Adicionalmente el subgrupo dependiente LLAH III ha dispuesto de la totalidad de la línea de crédito en 2020 (2019: 36 millones de libras esterlinas no dispuestas).

En estas circunstancias, los Administradores del Grupo consideran que no existirán problemas para satisfacer los compromisos de pago.

16. Existencias

El saldo del epígrafe de existencias se desglosa en las siguientes partidas:

Existencias	Miles de Euros	
	2020	2019
Repuestos	6.603	7.156
Otros Aprovisionamientos	301	-
Total	6.904	7.156

En el epígrafe “Otros Aprovisionamientos” se recogen los Derechos de Emisión de Gases Efecto Invernadero ver nota 5.8.

17. Moneda extranjera

Diferencias de conversión

Las diferencias de conversión que figuran en el epígrafe de “Ajustes por cambio de valor” del Patrimonio Neto, corresponden en su totalidad a Sociedades participadas por la Sociedad dependiente Aena Desarrollo Internacional. El desglose por compañía es el siguiente:

Descripción	Miles de euros	
	2020	2019
AMP	(18.560)	(12.013)
AEROCALI	(432)	29
SACSA	(537)	(77)
Imputado Socios Externos Sociedades Puesta en Equivalencia	9.569	5.910
Total Sociedades Puesta en Equivalencia	(9.960)	(6.151)
LUTON	2.177	525
ANB	(156.712)	(2.408)
Imputado Socios Externos Sociedades Dependientes	75.722	923
Total Sociedades Dependientes	(78.813)	(960)
Total	(88.773)	(7.111)

En el ejercicio 2019 hubo una transferencia a la cuenta de resultados de 2.963 miles de euros, contemplada dentro del saldo de cada sociedad.

18. Fondos Propios

18.1 Patrimonio y patrimonio en adscripción

En el momento de su constitución se adscribieron a la Entidad matriz, con la finalidad de prestar servicios de aeropuertos y navegación aérea, instalaciones e inmuebles procedentes principalmente del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones (hoy Ministerio de Fomento), del Ministerio de Defensa, así como del anterior Organismo Autónomo “Aeropuertos Nacionales”.

La salida a Bolsa en febrero de 2015 mediante OPV del 49% del capital de la Sociedad Dependiente Aena S.M.E., S.A., supuso que la Entidad ENAIRe pasara a disponer de una participación del 51% de Aena S.M.E., S.A., frente al 100% anterior.

En base a esta disminución de la participación en Aena S.M.E., S.A., el Consejo de Administración de ENAIRe acordó una reducción del patrimonio de la Entidad matriz por importe de 1.274.425 miles de euros, correspondiente al valor de coste del 49% de las acciones de Aena S.M.E., S.A. enajenadas por la Entidad matriz en la OPV.

Tal y como se indica en la nota 11.2, según el acuerdo adoptado en Consejo de Administración celebrado el 1 de octubre de 2020, en el ejercicio 2020 se ha producido la desafectación por parte de ENAIRe del inmueble situado en la calle Arturo Soria, 109 (Madrid), exceptuando la planta sótano -1 que no ha sido objeto de la desafectación, por mutación demanial aprobada por la Dirección General de Patrimonio del Estado a favor del Ministerio de Interior.

Esta desafectación ha supuesto una disminución del Patrimonio en adscripción de la Entidad de 6.931 miles de euros y de la Reserva Estatutaria de 521 miles de euros.

18.2 Reservas

El desglose de las Reservas a 31 de diciembre de 2020 y 2019 es el siguiente:

	Miles de euros	
	2020	2019
Reservas de la Entidad dominante	720.470	1.151.256
Legal y Estatutarias	517.021	517.542
Otras Reservas	203.449	633.714
Reservas en Sociedades consolidadas	1.982.190	1.255.506
Reservas en Sociedades Puestas en Equivalencia	28.826	17.197
Total reservas	2.731.486	2.423.959

Las Reservas Estatutarias han sido dotadas de conformidad con los Estatutos de la Entidad Pública Empresarial y tienen como finalidad financiar inversiones en infraestructuras.

Con fecha 26 de marzo de 2020, el Consejo de Administración de la Entidad acordaba la aplicación del Resultado del ejercicio 2019, que incluía la constitución de la Reserva Voluntaria por Superávit Tarifario por 94.116 miles de euros. Con ello, el importe al que asciende la reserva por este concepto a 31 de diciembre de 2020 es de 192.116 miles de euros.

El objetivo de esta reserva era, por un lado, atender a las bajadas tarifarias a realizar en el período 2021 y 2022, con el fin de asumir las futuras pérdidas resultantes, evitando de esta forma que la Entidad disminuya su Patrimonio Neto y mantenga una posición plenamente viable.

La situación actual, con una caída del tráfico en el ejercicio 2020 sin precedentes provocada por la crisis sanitaria de la COVID-19, hace necesario asumir con todo el importe de las Reservas Voluntarias propias de la Entidad Matriz (194.248 miles de euros), parte de las pérdidas incurridas por ENAIRe en el ejercicio 2020 motivadas por la Pandemia y propia bajada de tarifas realizada en el ejercicio 2020 (nota 4).

18.3 Pago a cuenta al Tesoro

El artículo 57 de los Estatutos de la Entidad establece que cuando la cuenta anual de resultados de la Entidad refleje un excedente, este se imputará, por acuerdo del Consejo de Administración y en función de lo previsto en el Programa de actuación, inversiones y financiación del Ente Público, a la financiación del plan de inversiones y a la reducción de su endeudamiento. El remanente resultante, en su caso, se ingresará en el Tesoro Público.

No obstante lo anterior, en 2020 no se ha cobrado el dividendo de la sociedad dependiente Aena S.M.E., S.A., como consecuencia de los efectos de la crisis sanitaria ocasionada por la COVID - 19 (ver nota 4).

Es por ello por lo que la Entidad no ha realizado ningún ingreso al Tesoro a lo largo de 2020.

19. Provisiones y contingencias

19.1 Provisiones

Los movimientos habidos en las cuentas recogidas bajo el epígrafe Provisiones sido los siguientes:

Provisiones	Compromisos Laborales	Expropiaciones e intereses de demora	Responsabilidades	Actuaciones Medioambientales	Otras Provisiones	Total
Saldo inicial 2020	206.062	8.012	37.443	72.301	47.404	371.222
Adiciones	30.617	75	6.940	2.766	35.234	75.632
Adiciones descuento	700	-	-	-	-	700
Rendimiento esperado fondos plan	(16.499)	-	-	-	-	(16.499)
Impacto del requisito de financiación mínima / límite del activo	4.023	-	-	-	-	4.023
Ganancias y pérdidas actuariales	4.265	-	-	-	-	4.265
Diferencias de conversión	(1.762)	-	(13)	(63)	(90)	(1.928)
Aportaciones plan	(405)	-	-	-	-	(405)
Reversiones/ Excesos	(1.189)	(314)	(10.462)	(294)	(10.885)	(23.144)
Aplicaciones	(15.323)	(115)	(16.078)	(2.430)	(42.013)	(75.959)
Gastos de administración	1.816	-	-	-	-	1.816
Saldo final 2020	212.305	7.658	17.830	72.280	29.650	339.723
Saldo Corto Plazo	24.509	4.648	15.836	13.504	23.568	82.065
Saldo Largo Plazo	187.796	3.010	1.994	58.776	6.082	257.658

19.1.1 Provisión para compromisos laborales

Los movimientos habidos en Provisiones para compromisos laborales han sido los siguientes:

Provisión para compromisos laborales	Premios y Otros Laborales	Licencia Especial Retribuida y Reserva Activa	Retribuciones Control	Total
Saldo inicial 2020	50.838	150.570	4.654	206.062
Adiciones	1.993	16.794	11.830	30.617
Adiciones descuento	700	-	-	700
Rendimiento esperado fondos plan	(16.499)	-	-	(16.499)
Impacto del requisito de financiación mínima / límite del activo	4.023	-	-	4.023
Ganancias y pérdidas actuariales	4.265	-	-	4.265
Diferencias de conversión	(1.762)	-	-	(1.762)
Aportaciones plan	(405)	-	-	(405)
Reversiones/ Excesos	(440)	-	(749)	(1.189)
Aplicaciones	(2.345)	(12.536)	(442)	(15.323)
Gastos de administración	1.816	-	-	1.816
Saldo final 2020	42.184	154.828	15.293	212.305
Saldo Corto Plazo	1.030	13.569	9.910	24.509
Saldo Largo Plazo	41.154	141.259	5.383	187.796

Premios de permanencia

El Grupo de Empresas ENAIRe establece unos premios de permanencia por los servicios efectivamente prestados durante un período de 25 a 35 años. El Grupo provisiona el valor actual de la mejor estimación posible de las obligaciones comprometidas a futuro, en base a un cálculo actuarial. El saldo a cierre del ejercicio 2020 ha ascendido a 14.347 miles de euros (14.543 miles de euros en 2019).

Planes de pensiones de aportación definida

El personal no controlador del Grupo ENAIRe se rige por lo dispuesto en el I Convenio Colectivo del Grupo Aena, que en el artículo 149 establece que todo trabajador que acredite un mínimo de 360 días naturales de servicio reconocido en alguna de las entidades y/o sociedades que constituyen el Grupo Aena podrá convertirse en partícipe del Plan de Pensiones de Promoción Conjunta de las Entidades del Grupo Aena. El Plan de Pensiones cubre las contingencias de jubilación, incapacidad (en sus grados de permanente total, absoluta y gran invalidez) y fallecimiento.

Mediante la publicación del Real Decreto-ley 20/2011, de 30 de diciembre, de medidas urgentes en materia presupuestaria, tributaria y financiera para la corrección del déficit público, en el apartado tres del artículo 2, se estableció la prohibición de realizar aportaciones a planes de pensiones de empleo, por lo que el Grupo no ha realizado aportaciones al Plan de pensiones desde el 1 de enero de 2012. No obstante, de acuerdo con lo indicado en LGPE, el Grupo ha negociado con la representación laboral que una parte de la subida salarial de 2018, 2019 y 2020

se destine a aportaciones al Plan de Pensiones por importe de 4.077 miles euros pendiente de abonar al cierre del ejercicio, registrado como remuneración pendiente de pago.

Planes de pensiones de prestación definida Luton

Con fecha 31 de enero de 2017, London Luton Airport Operations Limited (LLAOL), con el acuerdo de los empleados de dicha Sociedad y los fideicomisarios del plan (Trustees) ha llevado a cabo el cierre al devengo de beneficios futuros de su plan de pensiones de prestación definida (London Luton Airport Pension Scheme o LLAPS), que ha sido sustituido, a partir del 1 de febrero de 2017, por un plan de pensiones de aportación definida.

Este plan de pensiones de aportación definida es gestionado por un tercero seleccionado al efecto. Los activos del Plan son mantenidos en fondos individuales de ahorro, separadamente de los activos del grupo. Los empleados hacen contribuciones a dichos fondos individuales hasta un máximo de un 6% de su salario básico. Los empleados pueden decidir el importe de su aportación y como invertirla. El grupo realiza aportaciones en una proporción 2:1, hasta un máximo del 12% del salario básico. El coste de las aportaciones por el grupo al Plan de aportación definida a lo largo del ejercicio 2020 ha sido de 2.217 miles de euros (2019: 2.455 miles de euros).

A 31 de diciembre de 2020 el valor actual de las obligaciones asciende a 183.985 miles de euros (186.358 miles de euros en 2019) y el valor razonable de los activos del Plan a 157.811 miles de euros (151.358 miles de euros en 2019). Asimismo, se han reconocido en la cuenta de pérdidas y ganancias 1.558 miles de euros (1.689 miles de euros en 2019).

Licencia especial retribuida (LER) y situación de Reserva Activa (RA)

Parte del colectivo de controladores aéreos está acogido a la situación de Licencia Especial Retribuida de acuerdo con lo previsto en anteriores convenios colectivos, y por cumplir determinados requisitos los trabajadores acogidos a esta situación tienen derecho a recibir su retribución básica actualizada anualmente, hasta la edad de jubilación.

Como consecuencia de la publicación del laudo arbitral del 27 de febrero de 2011 y la aprobación de un nuevo convenio colectivo, la situación de Licencia Especial Retribuida fue sustituida por la situación de Reserva Activa. Los requisitos exigidos a los trabajadores para acogerse a esta situación son más restrictivos y, adicionalmente, las prestaciones a percibir se reducen a un 75% del salario ordinario fijo de los últimos doce meses sin incluir el Complemento Personal de Adaptación Fijo, no pudiendo exceder, la cuantía máxima a percibir, del doble del límite máximo anual de la percepción de las pensiones públicas que establezca para cada ejercicio la Ley de Presupuestos Generales del Estado.

De acuerdo con los estudios actuariales disponibles, el pasivo a 31 de diciembre de 2020 devengado por el colectivo acogido a la situación de Licencia Especial Retribuida (LER) y situación de Reserva Activa (RA) asciende a 43.630 miles de euros.

Asimismo, la Entidad ha estimado el porcentaje de trabajadores en activo que se acogerán a la nueva situación de Reserva Activa, en función de ello y del estudio actuarial correspondiente calculado, el pasivo actuarial por este concepto devengado a 31 de diciembre de 2020 asciende a 111.197 miles de euros.

A 31 de diciembre de 2020 existe una provisión registrada por este concepto de 141.259 miles de euros a largo plazo, así como 13.569 miles de euros a corto plazo.

Retribuciones Colectivo de Control

El Convenio Colectivo de Control establece una retribución garantizada para los controladores operativos con antigüedad anterior al 5 de febrero de 2010 de una media salarial de 200 mil euros brutos y un salario al menos equivalente al percibido durante el año 2010 para los no operativos, lo que suponía en su conjunto una masa salarial máxima de 480 millones de euros para el ejercicio 2010. Estos mismos criterios determinan la masa salarial correspondiente a cada ejercicio de vigencia del Convenio.

Para el cálculo de la masa salarial anual, además de los importes anteriormente referidos, se dotarán las nuevas incorporaciones de controladores en cada ejercicio.

La diferencia hasta alcanzar la masa salarial máxima garantizada de cada ejercicio respecto a la masa salarial realmente abonada generará el pago de un complemento de productividad por la diferencia.

No obstante, como consecuencia de la crisis sanitaria, para el ejercicio 2020 se ha negociado con la Comisión negociadora una reducción de la Masa Salarial del Colectivo de Control, concretamente en las partidas de Productividad y Complemento Personal de Adaptación Variable (CPAV).

El Grupo considera que el cálculo de masa salarial realizado es el correcto, no obstante, se han producido reclamaciones que afectan a los criterios aplicados y que se han estimado en 15,3 millones de euros, que se han clasificado 5,4 millones de euros en el largo plazo y 9,9 millones de euros en el corto plazo. En el año 2020 se han dotado provisiones por este concepto por importe de 5,4 millones de euros a largo plazo y 6,4 millones de euros a corto plazo, revirtiéndose del año 2019 provisiones por importe de 0,75 millones de euros mientras que el importe pagado por este concepto ha ascendido a 0,4 millones de euros.

19.1.2 Provisión para expropiaciones e intereses de demora

La provisión por expropiaciones e intereses de demora recoge la mejor estimación del importe correspondiente a la diferencia entre los justiprecios pagados en las expropiaciones de los terrenos adquiridos en las ampliaciones de los aeropuertos y las estimaciones de los precios que la Sociedad Dependiente Aena S.M.E., S.A. tendría que pagar, considerando que fuera probable que ciertas reclamaciones judiciales en curso sobre algunos de los justiprecios pagados tuvieran un éxito favorable para los reclamantes. En el importe estimado de dichas diferencias en los justiprecios la Sociedad Dependiente Aena S.M.E., S.A. ha tenido en cuenta los intereses de demora, tomando como base de cálculo el tipo de interés legal del dinero vigente en cada año.

A 31 de diciembre de 2020 existen dotadas provisiones que corresponden, principalmente, a procedimientos judiciales relacionados con expropiaciones de terrenos del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas. Entre estos procedimientos, cabe destacar, principalmente, diversas sentencias en retasación relativas a los procesos expropiatorios llevados a cabo en relación con la ampliación del aeropuerto de Adolfo Suárez Madrid-Barajas, así como el riesgo que supone la anulación de la delimitación del Dominio Público Hidráulico en vigor, que faculta a los antiguos

propietarios de los terrenos incluidos dentro de esa delimitación para reclamar el abono de la superficie en su día adquirida a coste cero. El conjunto de estas sentencias y riesgos ha dado lugar a una provisión por importe de 7.658 miles de euros a 31 de diciembre de 2020, de los cuales 6.360 miles de euros correspondían a diferencias de justiprecio, que han tenido como contrapartida mayor valor de terrenos, y 1.298 miles de euros a intereses de demora devengados a 31 de diciembre de 2020, que han tenido como contrapartida gasto por intereses de demora de expropiaciones (31 de diciembre de 2019: 8.012 miles de euros, de los cuales 6.630 miles de euros correspondían a diferencias de justiprecio, que tuvieron como contrapartida mayor valor de terrenos, y 1.382 miles de euros a intereses de demora devengados a 31 de diciembre de 2019, que tuvieron como contrapartida gasto por intereses de demora de expropiaciones).

El gasto financiero de intereses por expropiaciones a 31 de diciembre de 2020, una vez tenidas en cuenta las reversiones citadas, ha ascendido a 30 miles de euros (31 de diciembre de 2019: ingreso de 2.270 miles de euros).

19.1.3 Provisión para Responsabilidades

Dentro de este epígrafe se recogen, principalmente, provisiones realizadas sobre la base de las mejores estimaciones de la Sociedad Dependiente Aena S.M.E., S.A. para hacer frente a riesgos relacionados con litigios, reclamaciones y compromisos en curso conocidos a la fecha de cierre del ejercicio para los que se espera que sea probable una salida de recursos en el medio o largo plazo. A 31 de diciembre de 2020 y 2019 los saldos de la Provisión correspondían, principalmente, a sentencias desfavorables en reclamaciones efectuadas por arrendatarios, y a reclamaciones laborales y otras efectuadas por empresas contratistas y compañías aéreas.

Las dotaciones efectuadas por la Sociedad Dependiente Aena S.M.E., S.A. durante el ejercicio 2020, por un importe total de 6.940 miles de euros, corresponden principalmente a sentencias desfavorables en reclamaciones de arrendatarios comerciales (5.425 miles de euros) y a reclamaciones laborales (1.340 miles de euros).

Durante el ejercicio 2019 las dotaciones efectuadas por la Sociedad Dependiente Aena S.M.E., S.A., por un importe total de 19.034 miles de euros, correspondieron principalmente a sentencias desfavorables en reclamaciones de arrendatarios de terrenos (14.436 miles de euros) y a reclamaciones laborales (2.345 miles de euros).

Durante el ejercicio 2020, las reversiones por importe de 10.462 miles de euros corresponden, principalmente, con la resolución favorable al Grupo de contenciosos laborales y otros riesgos, que se han abonado en la cuenta de pérdidas y ganancias, principalmente en el epígrafe "Exceso de provisiones".

Durante el ejercicio 2019, las reversiones por importe de 2.332 miles de euros correspondieron, principalmente, a la resolución favorable al Grupo de contenciosos laborales por importe de 1.114 miles de euros. De dicho total de 2.332 miles de euros, 2.222 miles de euros se abonaron en la cuenta de pérdidas y ganancias, en el epígrafe "Exceso de provisiones", o disminuyendo los gastos de personal a causa de citadas sentencias laborales favorables obtenidas; y el resto, 110 miles de euros, con abono al valor del inmovilizado contra el que se dotaron en su día las provisiones.

El Grupo no estima que, del conjunto de responsabilidades en curso, puedan surgir pasivos adicionales que afectaran significativamente a estas cuentas anuales.

19.1.4 Provisión para Actuaciones Medioambientales

Dentro de este epígrafe se reconocen provisiones por importe de 69.539 miles de euros (31 de diciembre de 2019: 69.700 miles de euros) relacionadas con las obligaciones previstas para llevar a cabo las obras de aislamiento acústico e insonorización de zonas residenciales para cumplir con la normativa vigente en materia de ruidos generados por las infraestructuras aeroportuarias.

Adicionalmente, se reconoce, una provisión medioambiental por importe de 1.400 miles de euros (2019: 1.400 miles de euros) en relación con las medidas adicionales contempladas en la Resolución de 9 de abril de 2015, de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, por la que se modifica la condición novena de la Declaración de Impacto Ambiental del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas de 30 de noviembre de 2001, y que prevé actuaciones en la Gravera de Arganda, corredores biológicos y río Jarama. En la provisión de 2020 se recogen también los derechos de emisión de gases de efecto invernadero adquiridos por la Sociedad Dependiente Aena S.M.E., S.A., para su consumo, por un importe de 301 miles de euros, que se corresponden con la mejor estimación de los derechos consumidos durante 2020, realizado con base en las emisiones realmente producidas durante 2020.

En el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2020, se han dotado 2.279 miles de euros por la actualización de huellas acústicas de algunos Planes de aislamiento, lo que se ha traducido en el aumento de viviendas que pudieran requerir aislamiento acústico. En el cálculo de la provisión se ha mantenido la estimación de precios unitarios utilizada para 2019. La contrapartida de dichas dotaciones se encuentra recogida en el "Inmovilizado material".

La dotación de 16.148 miles de euros en la provisión para actuaciones medioambientales durante el ejercicio de 2019 se debió también, principalmente, a la actualización de huellas acústicas de algunos planes de aislamiento. En las Cuentas anuales del ejercicio 2019 se utilizó un coste medio unitario de 8.943 euros/vivienda (excepto para el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, para el que se estimó un coste de 15.311 euros debido a la tipología de las viviendas y edificios pendientes de aislar en este aeropuerto, y para otros 4 aeropuertos, cuyo importe medio estimado era de 4.880 euros/vivienda). Tal reversión se efectuó contra el valor del inmovilizado contra el que se dotó en su día la provisión.

La reversión acontecida durante el ejercicio 2019 por importe de 8.470 miles de euros se relacionó también, fundamentalmente, con un descenso en el importe medio del coste estimado de aislamiento por vivienda. En este sentido, los importes medios ascendieron a 8.943 euros/vivienda (excepto para el caso del aeropuerto Adolfo Suarez Madrid-Barajas, para el que se estimó un coste de 15.311 euros debido a la tipología de las viviendas y edificios pendientes de aislar en este aeropuerto, y para otros 4 aeropuertos, cuyo importe medio estimado fue de 4.880 euros/vivienda). En los Estados Financieros del ejercicio 2018 se utilizó un coste medio unitario de 16.743 euros debido a la tipología de las viviendas y edificios pendientes de aislar en este aeropuerto, y para otros 3 aeropuertos, cuyo importe medio estimado fue de 5.567 euros/vivienda). Tal reversión se efectuó contra el valor del inmovilizado contra el que se dotó en su día la provisión.

La normativa en materia de evaluación ambiental (actualmente Ley 21/2013), exige el sometimiento a evaluación de impacto ambiental de determinados proyectos de Aena S.M.E., S.A. (en particular las ampliaciones de pista superiores a 2.100 metros) y concluyen con la formulación por parte del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico de las correspondientes declaraciones de impacto ambiental, que recogen la obligación de llevar a cabo la elaboración y ejecución de Planes de Aislamiento Acústico (PAA).

En materia de ruidos, la Ley 5/2010, de 17 de marzo, por la que se modifica la Ley 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea, obliga a aprobar planes de acción, que incluyan las correspondientes medidas correctoras, cuando se establezcan servidumbres acústicas que permitan superar los objetivos de calidad acústica en el exterior de las edificaciones, los sobrevuelos, frecuencias e impactos ambientales asociados para aquellos aeropuertos que superen 50.000 operaciones/año.

El Grupo reconoce contablemente las provisiones correspondientes en el momento en que surja la obligación de aislar viviendas, esto es, bien en el momento en que se apruebe una nueva huella acústica con trascendencia en términos de aislamiento acústico, una servidumbre y su plan de acción (mediante Real Decreto), bien mediante la aprobación de una nueva Declaración de Impacto Ambiental como consecuencia de la evaluación ambiental de proyectos que así lo requieran. Dichas normas publicadas son las que se consideran a la hora de realizar las provisiones, independientemente de que sea con posterioridad cuando se ejecuten las actuaciones de aislamiento sobre las edificaciones afectadas, lo que provoca una diferencia temporal entre la provisión y la ejecución de las obras. Los administradores del Grupo no esperan que se produzcan pasivos o contingencias adicionales por este concepto que pudieran ser significativos.

19.1.5 Otras provisiones

Dentro de Otras provisiones destacan los siguientes epígrafes:

Provisiones para impuestos

Dentro de éste epígrafe se recogen principalmente aquellas provisiones dotadas en relación con recursos presentados por el Grupo por disconformidad con las liquidaciones recibidas por la Administración Fiscal de ciertos tributos locales ligados a los activos del grupo y que están pendientes de resolución, de los que se espera una salida probable de efectivo, cuyo importe definitivo y cuya fecha de liquidación definitiva son inciertos a la fecha de preparación de los estados financieros consolidados. Destaca el derivado de la tasa de ocupación de terrenos en el Ayuntamiento de Begues (Barcelona) por 1.842 miles de euros (1.989 miles de euros en 2019).

Otras provisiones de explotación

Este epígrafe recoge la provisión por bonificaciones aplicables a las prestaciones patrimoniales de aterrizaje y salida de pasajeros, devengadas por las compañías aéreas que operan durante determinados días de la semana en los aeropuertos de las islas Canarias.

Por otra parte, en el Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA) 2017-2021, se establece que Aena S.M.E., S.A. podrá establecer un esquema de incentivos que, siendo compatibles con

la Ley 18/2014, tengan un efecto positivo sobre la demanda y fomenten, entre otros, el establecimiento de nuevas rutas o el fortalecimiento de las ya existentes.

El impacto de la COVID-19 en la actividad aeroportuaria provocó que estos incentivos se quedarán sin efecto por lo que, con el fin de contribuir a la reactivación del tráfico aéreo en España, la Sociedad Dependiente Aena S.M.E., S.A. ofreció incentivos comerciales para estimular la programación de operaciones por parte de las aerolíneas, con independencia del número de pasajeros.

A 31 de diciembre de 2020 la cantidad estimada asciende a 15.841 miles de euros (31 de diciembre de 2019: 34.230 miles de euros).

Provisiones para actuaciones relacionadas con la infraestructura

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

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

A 31 de diciembre de 2020 la cantidad provisionada asciende a 3.054 miles de euros.

19.2 Contingencias

19.2.1 Pasivos contingentes

Al cierre de los ejercicios 2020 y 2019 el Grupo mantiene reclamaciones y controversias legales en su contra, en el transcurso normal de su negocio y como consecuencia natural de ello, que se consideran obligaciones posibles para las que no es probable que se produzca una salida de recursos.

Actividades comerciales

A 31 de diciembre de 2020, cabe señalar en primer lugar la demanda interpuesta por CEMUSA, Corporación Europea de Mobiliario Urbano, S.A. (participada al 100% por JCDECAUX EU-ROPE HOLDING) en la cual se reclama la cantidad de 55.215.000 euros con base en la cláusula “rebus sic stantibus”, no estando esta reclamación relacionada con la COVID-19. Esta cláusula es invocada para sustentar la pretensión de anular el contrato, alegando que con motivo de la crisis de 2008 se produjo un cambio fundamental en las circunstancias que motivaron el contrato y que por consiguiente imposibilita su cumplimiento. Presentada la contestación a la demanda, está pendiente la celebración de la audiencia previa sin que hasta el momento haya sido señalada. Considerando el Grupo que el riesgo es remoto.

Asimismo, a 31 de diciembre de 2020 se mantienen procedimientos judiciales con distintos arrendatarios de la red de Aena S.M.E., S.A. Al final del año 2020 se iniciaron por parte de los

arrendatarios algunos de esos procedimientos, solicitando, en esencia, la paralización por parte de Aena S.M.E., S.A., de la facturación de la renta mínima garantizada anual, así como la suspensión de la ejecución de los avales, todo ello motivado por la crisis sanitaria derivada del COVID-19. Hasta esa fecha, Aena S.M.E., S.A., ha sido emplazada ante los Juzgados con motivo de 7 demandas interpuestas por 3 arrendatarios, siendo éstos: ZEA RETAIL, S.L., AIRFOODS RESTAURACION Y CATERING, S.L. y BENICOCHES, S.L. El conjunto agregado de estas contingencias asciende a 3.069.044,75 euros.

Reclamaciones de constructoras

Adicionalmente a lo anterior, a 31 de diciembre de 2020 y 31 de diciembre de 2019 existen reclamaciones presentadas por diversas Sociedades de construcción frente a Aena S.M.E., S.A., derivadas de la ejecución de diversos contratos de obras realizadas en la red de aeropuertos. El Grupo no estima que se puedan derivar de dichas reclamaciones consecuencias económicas significativas en contra de la misma.

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

Debido a los efectos de la pandemia de COVID-19, el Grupo solicitó la activación del procedimiento de fuerza mayor especial (Special Force Majeure) contemplado en el Acuerdo de Concesión del Aeropuerto de Luton, que reconoce el derecho de la sociedad concesionaria al reequilibrio económico de la concesión. Conforme a lo establecido en aplicación de este procedimiento, el Grupo no ha pagado los cánones de la Concesión desde el 1 de abril de 2020. A la fecha de formulación de los presentes estados financieros consolidados, el procedimiento se encuentra suspendido mientras se están manteniendo conversaciones con el Municipio de Luton (LBC) sobre las condiciones de aplicación del mismo. Si se determina que la cláusula de fuerza mayor especial no resulta de aplicación, los derechos de concesión pendientes de pago ascenderían a 9,0 millones de libras esterlinas (aproximadamente, 10,01 millones de euros).

19.2.2 Activos contingentes

Recursos contenciosos administrativo contra el Acuerdo de la CNMC de 10 diciembre de 2018.

PO 215/2019

El objeto de este recurso contencioso-administrativo es la Resolución de la Sala de Supervisión regulatoria de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia de 10 diciembre de 2018 de las tarifas aeroportuarias aplicables por Aena, S.M.E., S.A., en el ejercicio 2019.

La Resolución Impugnada parte del Acuerdo del Consejo de Administración de Aena S.M.E., S.A., de 24 de julio de 2018. Mediante el citado Acuerdo, Aena S.M.E., S.A., aprobó la actualización de las tarifas aeroportuarias para el año 2019 en aplicación del Documento de Regulación Aeroportuaria 2017-2021 (DORA) y de conformidad con lo establecido en la Ley 18/2014, de 15 de octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia.

En esta Resolución, la CNMC corrige los Parámetros K, B y D determinados en el Acuerdo de 24 de julio para fijar el IMAAJ correspondiente al año 2019 a partir del IMAAJ previsto en el DORA;

pretende imponer una serie de criterios para la aplicación de la fórmula del IMAAJ –relativos al Parámetro K, B y D– que son contrarios a los criterios establecidos en la Ley 18/2014 –y, además, corrige e inaplica los instrumentos de determinación de las variables y los parámetros retributivos como el DORA 2017-2021 (en lo que se refiere al tráfico estimado o previsto) y en el Informe de Supervisión Técnica 2017 de AESA –en lo que se refiere a los Parámetros B y D–.

Con fecha 16 de mayo de 2019, Aena S.M.E., S.A., procedió a presentar la demanda que ha sido contestada por la Abogacía del Estado el 29 de julio de 2019.

Actualmente este procedimiento se encuentra pendiente de votación y fallo.

PO 490/2019

Este Recurso se dirige contra la Resolución de la Sala de Supervisión regulatoria de la CNMC de 10 diciembre de 2018 de los conflictos acumulados presentados por ALA, IATA y ACETA contra el Acuerdo del Consejo de Administración de Aena, S.M.E., S.A. de fecha 24 de julio de 2018 en el que se fijan las tarifas aeroportuarias para el ejercicio 2020.

La Resolución Impugnada tiene por objeto resolver los conflictos tarifarios presentados por determinadas asociaciones representativas de las aerolíneas –i.e. ALA, IATA y ACETA– que traen causa del Acuerdo del Consejo de Administración de Aena S.M.E., S.A., de 24 de julio de 2018.

Con arreglo a esos criterios, y contraviniendo los criterios legales para la determinación de las tarifas de la Ley 18/2014, la Resolución Impugnada corrige los Parámetros k y b recogidos en el Acuerdo de 24 de julio para fijar el IMAAJ correspondiente al año 2019 a partir del IMAAJ previsto en el DORA; razón por la cual debe ser anulada.

De esta manera, acoge íntegramente las pretensiones de las Asociaciones –como también hizo en el Informe de Supervisión– aun cuando van en contra de lo previsto en la Ley 18/2014; toda vez se exige que, para la determinación de los Parámetros k y b, se tenga en cuenta lo previsto en el DORA y el Informe de supervisión técnica anual (aprobado por AESA). No obstante, como se ha visto, la Resolución Impugnada aplica una serie de criterios de fijación del IMAAJ que se separan abierta y frontalmente de la Ley 18/2014; lo que hace necesario su corrección, para evitar la incorrecta aplicación de la Ley y las distorsiones para ejercicios futuros que podrían derivarse de la aplicación de los (arbitrarios) criterios de la CNMC.

Con fecha 4 de julio de 2019, Aena S.M.E., S.A., procedió a presentar la demanda que ha sido contestada por la Abogacía del Estado el 17 de enero de 2020.

Actualmente este procedimiento se encuentra pendiente de votación y fallo.

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

Con fecha 7 de febrero de 2020, Aena S.M.E., S.A., interpuso dos recursos contenciosos administrativos contra dos Resoluciones de la CNMC. Ambas Resoluciones son de fecha 11 de diciembre de 2019.

PO 121/2020

Este recurso se presentó contra la Resolución de supervisión de las tarifas aeroportuarias aplicables por Aena S.M.E., S.A. en el ejercicio 2019. Dicha Resolución tiene por objeto la

supervisión del procedimiento de transparencia y consulta en relación con la actualización de las tarifas aeroportuarias para el año 2019. El recurso de Aena S.M.E., S.A., se centra en torno al cálculo del parámetro K del IMAAJ –y, en particular, la determinación de la estimación de tráfico o Qt– y sobre la competencia que se ha arrogado la CNMC para determinar una estimación o previsión de tráfico diferente, y basada en sus propias fuentes, a la que figura en el DORA.

Con fecha 10 de noviembre de 2020 Aena S.M.E., S.A., presentó la demanda, por lo que a día de hoy está pendiente la contestación a la demanda de la Abogacía del Estado.

PO 119/2020

Este recuso se presentó contra la Resolución de los conflictos acumulados presentados por ALA, IATA, ACETA y Norwegian contra el Acuerdo del Consejo de Administración de Aena, S.M.E., S.A. de fecha 30 de julio de 2019 en el que se fijan las tarifas aeroportuarias para el ejercicio 2019. El objeto del recurso es similar al que se deriva de la impugnación de la Resolución de supervisión, esto es, impugnar el alcance de la competencia de la CNMC. Aena S.M.E., S.A., considera que la Comisión, con ocasión de esta Resolución, se extralimita aplicando unas estimaciones de tráfico distintas, sin perjuicio de que el resultado sea el mismo: la modificación de la actualización tarifaria establecida por Aena S.M.E., S.A.

Con fecha 12 de enero de 2021 la Abogacía del Estado presentó la contestación a la demanda, en la misma fecha se le da traslado al codemandado para que en el plazo de veinte días conteste la demanda.

Actualización de activos fiscales

En aplicación de la Resolución de 9 de febrero de 2016, del Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas (ICAC), por la que se desarrollan las normas de registro, valoración y elaboración de las cuentas anuales para la contabilización del Impuesto sobre Beneficios, una vez realizada la planificación fiscal, la entidad solo reconoce los activos por impuestos diferidos en la medida de que sean recuperables en los siguientes diez años de acuerdo con dicha planificación fiscal.

Dado que, sigue existiendo la posibilidad de aplicar dichos activos, ya que fiscalmente no tienen caducidad la Entidad Matriz considera que deben calificarse como activos contingentes, debido a que cuando se cumplan los criterios de la referida Resolución del ICAC, deberían reconocerse.

La valoración de este Activo Contingente a cierre del ejercicio 2020 es la diferencia entre el derecho fiscal y el saldo reconocido en el Balance de ENAIRe y asciende a:

- Bases Imponibles Negativas..... 76.566 miles de euros.
- Diferencias Temporarias..... 43.622 miles de euros.

Derecho de crédito contra la Administración General del Estado por Vuelos Exonerados

El Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317 de la Comisión, de 11 de febrero de 2019, siguiendo las prescripciones de los precedentes Reglamentos sobre tarificación en el cielo único europeo, establece el régimen de financiación de los servicios de navegación aérea de ruta a través de la tarifa por ayudas a la navegación aérea imponiendo a los Estados el deber de cubrir los costes de los servicios que los proveedores de servicios de navegación aérea presten a los vuelos exentos.

Hasta el día 1 de octubre de 2019 estaba vigente el Acuerdo de 27 de diciembre de 1995 en materia económica entre el Ministerio de Economía y Hacienda, el Ministerio de Obras Públicas, Transporte y Medio ambiente y el Ente Público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, actualmente ENAIRe. En dicho acuerdo se recogía que ENAIRe detraía del ingreso a efectuar al Tesoro Público los costes en los que incurría la Agencia Estatal de Meteorología y la Agencia Estatal de Seguridad Aérea el importe de los vuelos exonerados.

A partir del día 2 de octubre de 2019, este acuerdo perdió vigencia, no existiendo a cierre de cuentas del ejercicio 2020 una norma que regule cómo ENAIRe pueda recuperar los costes de los vuelos exonerados, por ello, el coste de los vuelos exonerados realizados entre el día 2 de octubre de 2019 y el 31 de diciembre de 2020 no se ha recogido en la cifra de ingresos ni del ejercicio 2019 ni del ejercicio 2020 ya que la Entidad considera que este activo no cumple todos los requisitos para poder ser reconocido en el Balance en la medida que se trata de un activo que depende de hechos futuros.

La valoración de este activo contingente se estima en 5.022 miles de euros (1.701 miles de euros del año 2019 y 3.321 miles de euros del año 2020).

Déficit Tarifario

Tal y como se explica en la nota 5.11, la Entidad Pública Empresarial ENAIRe, proveedor de servicios de navegación aérea, tiene como principal fuente de ingresos la tasa de navegación aérea en ruta.

Las tarifas aplicadas cada año se calculan a partir de los costes y el tráfico del año, previstos en el Plan de Rendimientos.

En el cálculo de las tasas de cada año se tienen en cuenta, entre otros aspectos, el importe de las desviaciones en variables económicas y de tráfico aéreo respecto a las previsiones que se consideraron en la planificación (Plan de Rendimientos).

En el caso de las desviaciones de los costes reales frente a los planificados, las mismas son asumidas por los proveedores de servicio, mientras que las desviaciones del tráfico real frente al planificado son compartidas por los proveedores del servicio y los usuarios del mismo, de forma que una buena parte de los menores o mayores ingresos por tasas en un año, debidos a diferencias de tráfico, serán considerados en el cálculo de las tasas de los años siguientes.

Hasta la crisis Sanitaria derivada de la COVID-19, el tráfico real era muy superior al previsto en el Plan de Rendimientos vigente en dicho momento, registrándose, en el ejercicio 2019, un 24% más de tráfico respecto a las cifras previstas para el cálculo de la tarifa. Por ello, a cierre del ejercicio 2019, se generó la obligación de disminuir la base de cálculo de las tarifas futuras (superávit).

Sin embargo, la situación actual, con una caída del tráfico en el ejercicio 2020 sin precedentes provocada por la Pandemia, ha supuesto un giro al punto de partida de Superávit Tarifario con el que la Entidad iniciaba el ejercicio 2020 pasando a una situación de Déficit Tarifario al cierre de dicho ejercicio.

Dicho déficit tarifario, al igual que sucedía con el Superávit Tarifario en el ejercicio 2019, no cumple la definición de activo del Marco Conceptual de la contabilidad del Plan General de

Contabilidad de 2007 (de acuerdo con el informe recibido de la Oficina Nacional de Contabilidad de la Intervención General de la Administración del Estado, previa consulta por parte de ENAIRe), por lo que no se ha registrado en el Balance de la Entidad. No obstante, si se produjera una modificación de las circunstancias podría llegar a calificarse como Activo. El importe de este activo contingente se estima en 135 millones de euros pendiente de determinar un Plan de Rendimientos para el 2020.

20. Administraciones Públicas y situación fiscal

20.1 Saldos con las Administraciones Públicas

La composición de los saldos con las Administraciones Públicas a 31 de diciembre de 2020 y 2019 es la siguiente:

20.1.1 Saldos deudores

	Miles de euros	
	2020	2019
Activos por impuesto diferido	159.009	124.491
Derechos por deducciones pendientes de aplicar	11.523	-
Créditos fiscales por bases imponibles negativas	64.906	4.444
Total "Activos por impuesto diferido" (nota 20.5)	235.438	128.935
Activos por impuesto corriente largo plazo	6	129.679
Activos por impuesto corriente corto plazo	137.568	117.219
Hacienda Pública deudora por IVA, IGIC, IPSI	84.060	15.144
Hacienda Pública/ U.E. deudora por subvenciones concedidas	16.635	12.236
Otros	60	88
Total "Otros créditos con las Administraciones Públicas"	100.755	27.468
Total Saldos deudores	473.767	403.301

El activo por impuesto corriente surge de la estimación de la liquidación del gasto por Impuesto sobre Sociedades correspondiente a los ejercicios 2020 y 2019.

El saldo deudor con Hacienda Pública por IVA refleja el saldo a cobrar de las Administraciones Públicas, relativos a las cuotas a devolver por el Impuesto sobre el Valor Añadido.

El saldo deudor por subvenciones concedidas surge por las subvenciones no reintegrables concedidas al Grupo, que al cierre del ejercicio 2020 y 2019 estaban pendientes de cobro.

20.1.2 Saldos acreedores

	Miles de euros	
	2020	2019
Pasivos por impuesto diferido L/P (Nota 20.7)	176.197	188.003
Total "Pasivos por impuesto diferido"	176.197	188.003
Pasivos por impuesto corriente C/P	216	-
Total "Pasivos por impuesto corriente"	216	-
Hacienda Pública acreedora por otros impuestos	27	4.609
Hacienda Pública acreedora por Impuesto de Sociedades	-	10.367
Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas	22.798	30.516
Impuesto sobre el Valor Añadido	777	(994)
Organismos de la Seguridad Social acreedores	22.263	20.689
Hacienda Pública acreedora por Subvenciones	794	646
Total "Otras deudas con las Administraciones Públicas"	46.659	65.833
Total Saldos Acreedores	223.072	253.836

20.2 Impuestos sobre Beneficios: Conciliación entre el Importe Neto de los Ingresos y Gastos del ejercicio y la Base Imponible Fiscal

La conciliación entre el resultado contable y la base imponible del Impuesto sobre sociedades en los ejercicios 2020 y 2019 es la siguiente:

Ejercicio 2020

Conciliación resultado contable y base imponible fiscal	Miles de euros						
	Cuenta de Pérdidas y Ganancias		Ingresos y Gastos directamente imputados al PN		Reservas		Total
Saldo de ingresos y gastos del ejercicio 2020	(437.128)		(181.244)		-		(618.372)
<i>(*)</i>	<i>A</i>	<i>D</i>	<i>A</i>	<i>D</i>	<i>A</i>	<i>D</i>	
Impuesto sobre Sociedades	-	(108.355)		(8.091)	-	-	(116.446)
Diferencias Permanentes de las sociedades individuales	21.690	(10.114)	-	-	-	-	11.576
Diferencias Temporarias de las sociedades individuales							
Con origen en el ejercicio	270.798	(90.866)	236.609	(47.274)	-	-	369.267
Con origen en ejercicios anteriores	1.989	(35.416)	-	-	-	-	(33.427)
Diferencias Temporarias de los ajustes por consolidación							
Con origen en el ejercicio	164.028	(159.776)	-	-	-	-	4.252
Con origen en ejercicios anteriores	-	-	-	-	-	-	-
Base Imponible Previa	(383.150)		-		-		(383.150)
Compensación BIN de ejercicios anteriores							-
Base Imponible (Resultado fiscal)							(383.150)

Ejercicio 2019

Conciliación resultado contable y base imponible fiscal	Miles de euros						
	Cuenta de Pérdidas y Ganancias		Ingresos y Gastos directamente imputados al PN		Reservas		Total
Saldo de ingresos y gastos del ejercicio 2019	1.545.268		(50.146)		-		1.495.122
(*)	<i>A</i>	<i>D</i>	<i>A</i>	<i>D</i>	<i>A</i>	<i>D</i>	
Impuesto sobre Sociedades	461.122	-	(18.089)	-	-	-	443.033
Diferencias Permanentes de las sociedades individuales	9.256	(599.387)	-	-	-	-	(590.131)
Diferencias Temporarias de las sociedades individuales							
Con origen en el ejercicio	137.160	(148.977)	125.534	(57.299)	-	-	56.418
Con origen en ejercicios anteriores	1.719	(34.408)	-	-	-	-	(32.689)
Diferencias Temporarias de los ajustes por consolidación							
Con origen en el ejercicio	711.661	(188.915)	-	-	-	-	522.746
Con origen en ejercicios anteriores	-	-	-	-	-	-	-
Base Imponible Previa	1.894.498		-		-		1.894.498
Compensación BIN de ejercicios anteriores							(29.408)
Base Imponible (Resultado fiscal)							1.865.090

(*) *A*: Aumentos

D: Disminuciones

Las principales diferencias permanentes se deben, principalmente, a gastos no deducibles. En cuanto a las principales diferencias temporales, corresponden a la diferencia entre la amortización fiscal y contable, dotación al deterioro de inmovilizado, dotación a la provisión de insolvencias y provisiones de riesgos y gastos de personal.

20.3 Conciliación entre Resultado Contable y Gasto por Impuesto sobre Sociedades

La conciliación entre el resultado contable y el gasto por Impuesto sobre Sociedades es la siguiente:

	2020	2019
Resultado contable antes de impuestos	(545.483)	2.006.389
Diferencias permanentes	11.576	(590.131)
Resultado contable ajustado	(533.907)	1.416.258
Cuota al 25%	(133.477)	354.065
Deducciones y bonificaciones	(11.523)	(24.170)
Impuesto resultante	(145.000)	329.895
Actualización Activos Fiscales	33.368	(611)
Ajustes a la imposición sobre beneficios	3.277	131.838
Impuesto reconocido en la cuenta de pérdidas y ganancias	(108.355)	461.122

En el ejercicio 2020 el Grupo ha generado unas deducciones de 11.523 miles de euros (en 2019 se generaron y aplicaron deducciones por 7.352 miles de euros) que no ha aplicado en el Impuesto sobre Sociedades al resultar una cuota íntegra negativa dadas las pérdidas incurridas principalmente como consecuencia de la pandemia de la COVID-19 y de la bajada de tarifas.

Estas deducciones han generado un activo fiscal de 11.523 miles de euros reconocido en el Balance Consolidado, cuya caducidad es de 18 años. Dichas deducciones son generadas fundamentalmente por I+D+i, inversiones en Canarias, amortizaciones y la aportación a la Fundación ENAIRe.

En aplicación de la Resolución de 9 de febrero de 2016, del Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas (ICAC), por la que se desarrollan las normas de registro, valoración y elaboración de las cuentas anuales para la contabilización del Impuesto sobre Beneficios que establece como requisito general para reconocer activos por impuesto diferido que resulte probable que la empresa disponga de ganancias fiscales futuras que permitan la aplicación de estos activos, fijando como plazo máximo para poder recuperar éstos un plazo de diez años respecto al cierre de ejercicio, una vez realizado el cálculo del Impuesto de Sociedades del ejercicio 2020, no se han podido registrar los 92.752 miles de euros de base imponible negativa generada en el ejercicio ya que en base a la planificación fiscal del periodo 2021-2030, sólo se ha podido realizar un incremento neto de 60.462 miles de euros, así mismo tampoco se han podido registrar 35.882 miles de euros de Diferencias Temporales pudiendo registrar de acuerdo a la planificación fiscal 34.804 miles de euros (a los que habría que sumar los 11.523 miles de euros de deducciones indicados anteriormente). Es decir, el ajuste de actualización reflejado en el cuadro anterior es la diferencia de estas cuantías. En el ejercicio 2019 la planificación fiscal para el periodo 2020-2029 indicó que se ajustaran los activos fiscales con un incremento neto de 611 miles de euros.

20.4 Desglose del gasto/ ingreso sobre beneficios

	Miles de euros			
	2020		2019	
	Imputados a PG	Imputados a PN	Imputados a PG	Imputados a PN
Impuesto corriente	-	-	311.416	-
Del ejercicio	-	-	335.586	-
Deducciones	-	-	(24.170)	-
Impuesto diferido	(145.000)	-	18.479	-
Variación de activos por impuestos diferidos		-		-
<i>Por diferencias temporarias deducibles</i>		-		-
Amortizaciones	(1.072)	-	(1.061)	-
Pérdidas Créditos Insolvencias	(864)	-	(2.190)	-
Provisiones	(5.427)	-	2.827	-
Deterioro inmovilizado	(29.257)	-	11.551	-
Dif. Imputación Ingresos y Gastos	-	-	-	-
Cambio en Criterios contables	-	-	-	-
Otros	(4.105)	-	-	-
<i>Activación / Compensación de BIN activadas</i>	(92.752)	-	7.352	-
<i>Deducciones pendientes de aplicar</i>	(11.523)	-	-	-
Variación de pasivos por impuestos diferidos	-	-	-	-
<i>Por diferencias temporarias imponibles</i>	-	-	-	-
Subvenciones en capital	-	-	-	-
Gasto por impuesto de sociedades	(145.000)	-	329.895	-

20.5 Activos por Impuesto Diferido registrados

Los activos por impuesto diferido registrados al 31 de diciembre de 2020 y 2019 se desglosan, según su naturaleza, de la siguiente forma:

Activos por impuesto diferido registrados	Miles de euros	
	2020	2019
Créditos fiscales por bases imponibles negativas	64.906	4.444
Deducciones pendientes de compensar	11.523	-
Diferencias temporarias activadas	159.009	124.491
Total activos por impuestos diferidos	235.438	128.935

El Grupo presenta un crédito fiscal a largo plazo ante la Hacienda Pública a 31 de diciembre de 2020 por importe de 64.906 miles de euros (4.444 miles de euros a 31 de diciembre de 2019).

Como se indica en la nota 20.3, en el ejercicio 2020 se ha generado un activo fiscal de 11.523 miles de euros correspondiente a las deducciones generadas en dicho ejercicio y que no ha sido posible aplicar en el mismo.

Los activos por impuesto diferido indicados han sido registrados en el Balance consolidado por considerar el Grupo que, conforme a la mejor estimación sobre los resultados futuros de la Entidad dominante y sociedades dependientes, incluyendo determinadas actuaciones de planificación fiscal, es probable que dichos activos sean recuperados.

20.5.1 Créditos fiscales por Bases Imponibles Negativas

Las bases imponibles negativas pendientes de compensar de la Entidad dominante al cierre de los ejercicios 2020 y 2019 y sus correspondientes importes y plazos máximos de compensación son los siguientes:

Ejercicio 2020

Ejercicio en que se generaron	Miles de euros	Plazo Máximo para compensar
2010	111.055	No hay plazo máximo
2011	83.824	
2020	371.006	
Total	565.885	

Ejercicio 2019

Ejercicio en que se generaron	Miles de euros	Plazo Máximo para compensar
2010	110.953	No hay plazo máximo
2011	83.824	
Total	194.777	

Tras la estimación de la liquidación del Impuesto de Sociedades del ejercicio 2020, se ha realizado la planificación fiscal para el periodo 2021-2030, la misma arroja que sólo se puedan incrementar las bases imponibles negativas en 60.462 miles de euros, pese a que las pérdidas registradas hubieran permitido un incremento de 92.752 miles de euros, lo que ha supuesto un gasto por la diferencia de dichos importes. En el ejercicio 2019 la planificación fiscal para el periodo 2020-2029, supuso una disminución de las bases imponibles negativas en 966 miles de euros, lo que supuso un gasto por dicho importe.

Esto supone que, de los 565.885 miles de euros de base imponible a recuperar a 31 de diciembre de 2020, sólo se reconozcan en Balance 259.624 miles de euros, que al tipo impositivo actual del 25% suponen los 64.906 miles de euros recogidos en el Balance Consolidado del Grupo.

20.5.2 Diferencias temporarias activadas

El detalle de las diferencias temporarias que han generado los activos por impuesto diferido registrados en el Balance consolidado es el siguiente:

Diferencias temporarias activadas	Miles de euros	
	2020	2019
Amortización de activos y provisión de activos	75.575	83.125
Provisión por deterioro de créditos comerciales	27.877	3.321
Provisión compromisos laborales	3.436	24.378
Actualización de provisiones	3.712	3.666
Derivados de cobertura	33.103	32.428
Deterioro de inmovilizado	33.775	11
Otros	25.153	20.215
Actualización Activos Fiscales	(43.622)	(42.653)
Total	159.009	124.491

Tras la estimación de la liquidación del Impuesto de Sociedades del ejercicio 2020, se ha realizado la planificación fiscal para el periodo 2021-2030, la misma arroja un incremento de las Diferencias Temporarias de 34.804 miles de euros, pese a que de la liquidación se derivaba un posible incremento de 35.882 miles de euros, lo que ha supuesto un gasto por la diferencia de dichos importes. En el ejercicio 2019, la planificación fiscal del periodo 2020-2029, supuso un incremento de las diferencias temporarias en 1.577 miles de euros, lo que significó un ingreso por dicho importe.

El importe de -43.622 miles de euros corresponden a la diferencia entre el activo fiscal reconocido por diferencias temporarias y el importe recuperable por este concepto en 10 años.

20.6 Activos por deducciones pendientes de aplicar

La Entidad dominante ENAIRe y sus sociedades dependientes no tienen, a cierre de los ejercicios 2020 y 2019, deducciones pendientes de compensar generadas en ejercicios anteriores.

A 31 de diciembre de 2020 el Grupo tiene unas deducciones pendientes de compensar generadas en el propio ejercicio 2020 de 11.523 miles de euros (ver nota 20.3 y 20.5).

En el ejercicio 2020, por tanto, no se han aplicado en el Impuesto de Sociedades deducciones fiscales con origen en ejercicios anteriores y tampoco deducciones generadas en el propio 2020 debido a la base imponible previa negativa (en 2019 se aplicaron deducciones por 24.170 miles de euros generadas en el propio ejercicio 2019), (ver nota 20.3).

20.7 Pasivos por impuesto diferido

El detalle de las diferencias temporarias que han generado los pasivos por impuesto diferido registrados en Balance consolidado es el siguiente:

	Miles de euros	
	2020	2019
Subvenciones	121.217	129.612
Amortizaciones	61.630	66.009
Fondo de Pensiones	(5.550)	(7.040)
Derivados de Cobertura	(1.100)	(578)
Total	176.197	188.003

Las cifras del apartado “Amortizaciones” tienen origen principalmente en la filial LLAH III de Reino Unido, derivado en su mayor parte, de la adquisición en 2014 por el Grupo de la sociedad dependiente LLAH III. Conforme a la norma de Combinación de negocios, se llevó a cabo la puesta a valor razonable de los activos y pasivos identificables adquiridos. El valor razonable de los activos identificables adquiridos y los pasivos asumidos se basa en las valoraciones encargadas a terceros en el contexto de la adquisición de la participación adicional del 11% en LLAH III el 16 de octubre de 2014. Dicho valor razonable y el valor razonable de la participación previa del 40% se calculó en función de los flujos de caja descontados determinados a partir de los planes de negocio de la compañía LLAH III. En este proceso de asignación del precio de compra, surge un Pasivo por impuesto diferido por la aplicación del tipo impositivo de Reino Unido a la diferencia entre el valor razonable de los activos adquiridos y su coste de adquisición (que es el aceptado fiscalmente para calcular el gasto deducible por amortizaciones). Este Pasivo por impuesto diferido está siendo revertido a medida que se van amortizando los activos revalorizados.

20.8 Ejercicios Pendientes de Comprobación y Actuaciones Inspectoras

Según establece la legislación vigente, los impuestos no pueden considerarse definitivamente liquidados hasta que las declaraciones presentadas hayan sido inspeccionadas por las autoridades fiscales o haya transcurrido el plazo de prescripción de cuatro años.

No obstante, el derecho de la Administración para comprobar o investigar las bases imponibles negativas compensadas o pendientes de compensación, las deducciones por doble imposición y las deducciones para incentivar la realización de determinadas actividades aplicadas o pendientes de aplicación, prescribe a los diez años a contar desde el día siguiente a aquel en que finalice el plazo establecido para presentar la compensación o aplicación. Transcurrido dicho plazo, se deberán acreditar las bases imponibles negativas o deducciones mediante la exhibición de la liquidación o autoliquidación y de la contabilidad, con acreditación de su depósito durante el citado plazo en el Registro Mercantil.

No existe ninguna inspección abierta en impuestos estatales ni locales.

A fecha de redacción de estas cuentas, los periodos abiertos de inspección son:

- Impuesto sobre sociedades: 2014 y de 2016-2019
- IRPF: 2017-2020
- IVA: 2017-2020
- IGIC: 2017-2020
- IPSI: 2017-2020

Los impuestos de los últimos 6 años de las sociedades del Reino Unido que componen el grupo LLAH III y los impuestos de los 2 últimos años de la sociedad brasileña ANB, están también abiertos a inspección por su autoridad fiscal.

Los Administradores del Grupo consideran que se han practicado adecuadamente las liquidaciones de los mencionados impuestos, por lo que, aún en caso de que surgieran discrepancias en la interpretación normativa vigente por el tratamiento fiscal otorgado a las operaciones, los eventuales pasivos resultantes, en caso de materializarse, no afectarían de manera significativa a las cuentas anuales adjuntas.

A partir del 1 de enero de 2005, la Entidad Pública Empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (actual ENAIRE) y las empresas participadas de la anterior que cumplieran los requisitos fiscales establecidos por la LIS para tributar bajo el régimen de consolidación fiscal, constituyeron el Grupo Fiscal 50/05 y acogieron el mismo al Régimen Especial de Consolidación Fiscal del Impuesto sobre Sociedades.

Desde dicho ejercicio 2005, ENAIRE vino tributando bajo el régimen de consolidación fiscal.

El 11 de febrero del 2015, y siendo ENAIRE accionista único de Aena S.M.E., S.A., mediante una Oferta Pública de Venta de Acciones se procedió a vender un 49% de su participación, manteniendo el 51% de participación en dicha compañía.

La venta referida en el punto anterior conllevó para ENAIRE la circunstancia de pérdida de Entidad Dominante del Grupo, al dejar de cumplir los requisitos estipulados en el artículo 58.2 de la Ley 27/2014 del Impuesto sobre Sociedades, siendo el Grupo Fiscal disuelto con fecha de efectos fiscales del 1 de enero de 2015.

Con motivo de dicha extinción, con fecha 1 de enero de 2015, del Grupo Fiscal ENAIRE al cual pertenecían, junto a ENAIRE, como sociedades dependientes Aena S.M.E., S.A., y Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A.U., y de acuerdo a la voluntad manifestada por los Consejos de ambas sociedades, con fecha 7 de abril del 2015 Aena S.M.E., S.A., comunicó a la Agencia Tributaria la solicitud de acogimiento al régimen de consolidación fiscal de las sociedades Aena S.M.E., S.A. y Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A.U.

El 5 de junio de 2015 la Agencia Tributaria comunicó la creación del nuevo Grupo Fiscal 471/15 compuesto por Aena S.M.E., S.A. como sociedad dominante y Aena Desarrollo Internacional como sociedad dependiente, pasando, por tanto, a tributar en el Impuesto de Sociedades en el ejercicio 2015 como Grupo Fiscal.

En cuanto a la matriz ENAIRE, la entidad comenzó a tributar bajo el Régimen de Tributación Individual, con fecha 1 de enero de 2015.

Como se indica en la nota 1.2, ENAIRE posee el 66,66% de la Agrupación de Interés Económico CRIDA (Centro de Referencia de Investigación, Desarrollo e Innovación ATM, A.I.E.). Atendiendo a la normativa fiscal, ENAIRE imputa en su base imponible del Impuesto sobre Sociedades la parte correspondiente de la base imponible de CRIDA.

CRIDA fue sometida a actuaciones de comprobación e investigación de carácter parcial iniciadas mediante comunicación de fecha 3 de octubre de 2017 sobre los ajustes positivos al resultado contable derivados de la aplicación de la libertad de amortización prevista en la Disposición

Adicional 11ª del Texto refundido de la Ley del Impuesto sobre Sociedades, aprobado por el Real Decreto Legislativo 4/2004, de 4 de marzo. El alcance de las actuaciones fue ampliado en fecha 4 de abril de 2018 a la deducibilidad de las retribuciones brutas percibidas por el Director de Crida.

El resultado de la inspección respecto a los ajustes positivos al resultado contable derivados de la aplicación de la libertad de amortización es que fueron practicados de forma correcta. En lo relativo a las retribuciones percibidas por el Director de Crida, considera que las correspondientes a los ejercicios 2013 y 2014 no pueden considerarse gasto deducible, mientras que las de 2015 entiende que fueron deducidas correctamente atendiendo a una modificación en la legislación que aclara el tratamiento que deben darse a estas retribuciones. El acta fue firmada por CRIDA en disconformidad el 18 de julio de 2018 y con fecha 26 de diciembre de 2018 se notificó a CRIDA acuerdo de liquidación provisional en relación con el Impuesto sobre Sociedades, para los periodos impositivos 2013, 2014 y 2015. Dicha liquidación provisional no arroja deuda tributaria para CRIDA sino un incremento de las bases imponibles a imputar a sus socios correspondientes a los ejercicios 2013 y 2014 por los siguientes importes: 82 miles de euros en el ejercicio 2013 y 83,2 miles de euros en el ejercicio 2014.

El ejercicio 2013 estaba prescrito para ENAIRe.

Adicionalmente la inspección abre expediente sancionador por importe de 66,1 miles de euros, importe provisionado por CRIDA en su contabilidad de 2018 y mantenido en el ejercicio 2019 dentro de su pasivo no corriente.

Con fecha 24 de enero de 2019 CRIDA interpuso Reclamación Económico Administrativa ante el Tribunal Económico-Administrativo Regional de Madrid sobre el acuerdo de liquidación provisional de la inspección.

Asimismo, con fecha 15 de febrero de 2019 CRIDA interpone Reclamación Económico Administrativa ante el Tribunal Económico-Administrativo Regional de Madrid sobre el acuerdo de liquidación provisional del expediente sancionador.

A fecha de cierre del ejercicio 2020 ambas reclamaciones siguen pendientes de resolución.

21. Periodificaciones

	Activo Largo Plazo		Activo Corto Plazo	
	2020	2019	2020	2019
Periodificaciones	18.788	-	34.198	17.148
Total	18.788	-	34.198	17.148

A 31 de diciembre de 2020, el saldo de las periodificaciones de activo corresponde, principalmente, a las reducciones de las cuotas de arrendamiento de los locales comerciales negociadas con los inquilinos como consecuencia de la COVID-19, las cuales se han considerado como un incentivo a distribuir linealmente durante la duración estimada del contrato de arrendamiento, reduciendo los ingresos netos por el alquiler del periodo correspondiente. Como consecuencia, al cierre del ejercicio 2020, el importe de los incentivos pendientes de

imputar a resultados asciende a 41.871 miles de euros, de los cuales 23.083 se han registrado en el corto plazo y 18.788 en el largo plazo.

Este activo también incluye, principalmente, primas de seguro anticipadas por importe de 5.252 miles de euros (2019: 4.882 miles de euros), periodificaciones de comisiones de apertura de líneas de crédito por importe de 488 miles de euros (2019: 557 miles de euros), así como otros gastos anticipados diversos.

	Pasivo Largo plazo		Pasivo Corto Plazo	
	2020	2019	2020	2019
Fianzas	8.843	9.378	14.554	31.039
Periodificaciones	-	-	19.373	38.251
Total	8.843	9.378	33.927	69.290

El 14 de febrero de 2013, Aena S.M.E., S.A. firmó tres contratos con World Duty Free Group España, S.A. para el alquiler de los locales comerciales de las tiendas Duty Free y Duty Paid de toda la red de aeropuertos de España. Estos contratos estuvieron vigentes hasta el 31 de octubre de 2020 y contemplan un anticipo por 332.442 miles de euros, el cual se compensa periódicamente con la facturación. En este sentido, a 31 de diciembre de 2020 la totalidad del anticipo está registrado a corto plazo, ascendiendo la cantidad a 19.373 miles de euros (2019: 38.251 miles de euros).

22. Ingresos y gastos

22.1 Distribución del importe neto de la cifra de negocios

El importe neto de la cifra de negocios correspondiente a las actividades ordinarias del Grupo ENAIRe se obtiene en el territorio nacional, salvo por las actividades de Desarrollo Internacional y sus filiales (véase nota 27), según el siguiente desglose:

	Miles de euros	
	2020	2019
Ingresos aeroportuarios	935.265	2.843.436
Prestaciones Patrimoniales	899.269	2.768.381
Aterrizajes	263.139	743.409
Estacionamientos	70.504	44.696
Pasajeros	349.985	1.284.743
Pasarelas telescópicas	45.199	101.183
Seguridad	115.030	440.930
Carburantes	11.360	32.980
Handling	40.555	108.591
Catering	3.497	11.849
Resto Servicios Aeroportuarios ⁽¹⁾	35.996	75.055
Servicios comerciales	1.030.180	1.236.939
Arrendamientos	33.699	34.452
Tiendas	104.340	114.805
Tiendas libres de impuestos	382.888	343.755
Restauración	224.894	224.344
Rent a car	100.493	154.362
Publicidad	20.975	26.043
Aparcamiento de vehículos	50.684	158.489
Servicios VIP ⁽²⁾	20.570	78.834
Resto ingresos comerciales ⁽³⁾	91.637	101.855
Servicios Inmobiliarios	76.243	78.659
Arrendamientos	15.122	14.672
Terrenos	24.882	29.908
Almacenes y hangares	8.742	8.092
Centros Logísticos de Carga	19.912	17.412
Explotaciones Inmobiliarias	7.585	8.575
Navegación Aérea	258.298	781.347
Ayudas a la Navegación en ruta	243.352	751.588
Ayudas a la Navegación en aproximación	9.364	24.113
Publicaciones y otros servicios	5.582	5.646
Otras líneas de negocio	135.418	279.642
Desarrollo Internacional	129.993	267.481
SCAIRM	5.304	12.035
I+D+i	121	126
Total cifra de negocios	2.435.404	5.220.023

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

⁽²⁾ Incluye Alquiler de Salas VIP, paquetes VIP, resto de Salas, Fast-track y Fast-lane.

⁽³⁾ Incluye Explotaciones Comerciales, Suministros Comerciales, Utilización de Salas y Filmaciones Grabaciones.

Las ventas en moneda extranjera que se han efectuado principalmente en libras GBP y otras monedas como: reales brasileños, pesos mexicanos, pesos colombianos, etc. tienen un contravalor de 129.976 miles de euros (267.508 miles de euros en 2019) (Nota 27).

22.2 Aprovisionamientos

El desglose del epígrafe de Aprovisionamientos de los ejercicios 2020 y 2019 es el siguiente:

	Miles de euros	
	2020	2019
Compras de otros aprovisionamientos	1.392	1.464
Variación de existencias de otros aprovisionamientos	(73)	21
Trabajos realizados por otras empresas	53.136	74.167
Deterioro de mercaderías, materias primas y otros aprovisionamientos	(134)	-
Total	54.321	75.652

Los trabajos realizados por otras empresas incluyen, los servicios prestados por el Ministerio de Defensa, la Dirección General de Aviación Civil y el Instituto Nacional de Meteorología (ver Nota 26.2).

En este epígrafe también se incluyen los Servicios de Tránsito Aéreo (ATM) y los Servicios de Comunicaciones, Navegación y Vigilancia (CNS) prestados por otros proveedores de control aéreo a la Sociedad Dependiente Aena S.M.E., S.A.

22.3 Gastos de personal

Los gastos de personal se desglosan de la forma siguiente:

	Miles de euros	
	2020	2019
Sueldos, salarios y asimilados	786.237	811.874
Seguridad Social a cargo de la empresa	167.578	163.571
Aportaciones a compromisos laborales	6.853	5.328
Otros gastos sociales	22.510	29.785
Provisiones	12.465	19.021
Total	995.643	1.029.579

Las condiciones de los trabajadores del Grupo ENAIRE (formado por la Entidad Pública Empresarial ENAIRE y Aena S.M.E., S.A.) están sujetas a la aprobación de la masa salarial por parte del Ministerio de Hacienda, incrementándose las retribuciones en el ejercicio 2020 un 2,3% según Real Decreto-ley 2/2020 de 21 de enero, medidas urgentes en materia de retribuciones en el ámbito del sector público.

Adicionalmente, como consecuencia de la crisis sanitaria, en el ejercicio 2020 se ha negociado con la Comisión negociadora una reducción de la Masa Salarial del Colectivo de Control,

concretamente en las partidas de Productividad y Complemento Personal de Adaptación Variable (CPAV).

En el ejercicio 2019 las retribuciones se incrementaron una media anual del 2,625%, un 2,75% sobre la masa salarial a cierre del ejercicio anterior, de acuerdo con lo establecido en el Real Decreto-ley 24/2018, de 21 de diciembre.

El importe de la variación de provisiones en 2020 se debe fundamentalmente al derivado del último informe actuarial para atender los compromisos LER-RA.

El Grupo obtiene bonificaciones derivadas de la formación programada por las empresas que se realiza a través de la Fundación Estatal para la Formación en el Empleo, los gastos de personal recogen gastos de ejecución de las acciones formativas y permisos individuales de formación.

22.4 Servicios exteriores

El desglose de este epígrafe es el siguiente:

	Miles de euros	
	2020	2019
Arrendamientos y cánones	7.587	8.349
Reparaciones y conservación	220.698	298.739
Servicios profesionales independientes	55.688	75.061
Servicios bancarios	1.770	806
Publicidad y relaciones públicas	3.459	7.971
Suministros	70.551	111.488
Servicios vigilancia y seguridad	117.851	195.750
Otros servicios	159.494	253.859
Total	637.098	952.023

22.5 Resultados financieros

Los resultados financieros obtenidos en los ejercicios 2020 y 2019 han sido los siguientes:

Resultado Financiero	Miles de euros	
	2020	2019
Ingresos financieros	9.009	5.400
Ingresos derivados de participaciones en capital	603	551
Otros intereses e ingresos asimilados	7.780	2.093
Ingresos financieros de intereses por expropiaciones (Nota 19)	-	2.270
Activación gastos financieros	626	486
Gastos financieros	(84.613)	(90.605)
Gastos financieros por deuda bancaria	(40.325)	(45.880)
Otros gastos financieros ante terceros	(44.239)	(44.587)
Actualización de provisiones	(49)	(138)
Variación del valor razonable en instrumentos financieros	(31.859)	(33.699)
Diferencias de cambio	(5.863)	(486)
Diferencias positivas de cambio	4.394	7.949
Diferencias negativas de cambio	(10.257)	(8.435)
Deterioro y resultado por enajenaciones de instrumentos financieros:	4	-
Deterioro y pérdidas	(38)	-
Resultados por enajenación y otras	42	-
Resultados financieros netos	(113.322)	(119.390)

Los gastos financieros por deuda bancaria disminuyen en 2020 con respecto a 2019, como consecuencia del descenso de la deuda media co-acreditada (ver nota 14.2).

La variación en el epígrafe de diferencias de cambio ha sido causada principalmente por la evolución desfavorable de los tipos de cambio en las divisas en las que opera el grupo.

22.6 Exceso de provisiones

El importe de 10.465 miles de euros incluido en el epígrafe “Excesos de provisiones” en el ejercicio 2020 (4.711 millones de euros en 2019) recoge: 1.093 miles de euros de resoluciones favorables en liquidaciones de impuestos locales que se encontraban en controversia (2.909 miles de euros en 2019), 9.322 miles de euros, corresponden a excesos de Provisiones por responsabilidades de distinta naturaleza (Contratos comerciales, resoluciones judiciales que modifican el importe del litigio, etc.) (1.802 miles de euros en 2019) y 50 miles de euros procedentes de actuaciones medioambientales.

22.7 Otros resultados

El importe de -57.708 miles de euros de 2020 (-9.596 miles de euros de 2019) recoge, principalmente gastos excepcionales incurridos por el Grupo para hacer frente a la pandemia de la COVID-19. También se recogen en este epígrafe, incautaciones de avales y fianzas, así como cobros de recargos por mora y apremio por el lado de los beneficios e indemnizaciones y dotaciones a provisiones para riesgos por el lado de las pérdidas.

22.8 Otra información

Número de empleados

El número de empleados a 31 de diciembre de 2020 y 2019 por categorías y sexos ha sido el siguiente:

Categoría Profesional	2020 (*)			2019 (*)		
	Hombres	Mujeres	Total	Hombres	Mujeres	Total
Alta Dirección	12	5	17	11	4	15
Directivos y Titulados	1.502	1.178	2.680	1.467	1.151	2.618
Coordinadores	1.110	410	1.520	1.042	398	1.440
Técnicos	3.670	1.770	5.440	3.765	1.857	5.622
Personal de apoyo	585	509	1.094	619	554	1.173
Controladores	1.470	735	2.205	1.484	731	2.215
Total	8.349	4.607	12.956	8.388	4.695	13.083

(*) El número de empleados temporales del Grupo ENAIRe a 31 de diciembre de 2020 asciende a 664 y a 1.005 a 31 de diciembre de 2019.

Plantilla media

La plantilla media por categoría ha sido la siguiente:

Categoría Profesional	2020 (*)		2019 (*)	
	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres
Alta Dirección	17	15	17	15
Directivos y Titulados	2.675	2.487	2.675	2.487
Coordinadores	1.524	1.434	1.524	1.434
Técnicos	5.506	5.563	5.506	5.563
Personal de apoyo	1.205	1.172	1.205	1.172
Controladores	2.198	2.199	2.198	2.199
Total	13.125	12.870	13.125	12.870

(*) El número de medio de empleados temporales del Grupo ENAIRe en el ejercicio 2020 asciende a 735. siendo 2019 de 1.060.

El Consejo de Administración de la Entidad dominante está formado a 31 de diciembre de 2020 por 11 personas, 5 hombres y 6 mujeres (5 hombres y 6 mujeres en 2019).

El número medio de personas empleadas por el Grupo ENAIRe con discapacidad mayor o igual del 33%, durante los ejercicios 2020 y 2019, desglosado por categorías ha sido el siguiente:

Categoría profesional	2020	2019
Directivos y Titulados	38	33
Coordinadores	19	19
Técnicos	89	89
Personal de apoyo	14	7
Controladores	6	6
Total	166	154

Retribución de los Administradores y la Alta Dirección

Las retribuciones percibidas durante los ejercicios 2020 y 2019 por los Administradores y la Alta Dirección de la Entidad matriz ENAIRe clasificadas por conceptos, han sido las siguientes:

Ejercicio 2020

Descripción	Sueldos	Dietas	Primas de Seguros	Total
Alta Dirección	590	1	3	594
Consejo de Administración	-	83	-	83

Ejercicio 2019

Descripción	Sueldos	Dietas	Primas de Seguros	Total
Alta Dirección	503	10	2	515
Consejo de Administración	-	70	-	70

No existen anticipos ni créditos concedidos al personal de alta dirección ni a los miembros del Consejo de Administración. Asimismo, no existen obligaciones en materia de pensiones contraídas con antiguos o actuales Administradores.

En el deber de evitar situaciones de conflicto con el interés de la Entidad Matriz, durante el ejercicio los Administradores que han ocupado cargos en el Consejo de Administración han cumplido con las obligaciones previstas en el artículo 228 del texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital. Asimismo, tanto ellos como las personas a ellos vinculadas, se han abstenido de incurrir en los supuestos de conflicto de interés previstos en el artículo 229 de dicha ley, excepto en los casos en que haya sido obtenida la correspondiente autorización.

Honorarios de auditoría

Los honorarios correspondientes a la auditoría de cuentas de la Entidad dominante son asumidos por el Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas (IGAE).

Los honorarios devengados correspondientes a la auditoría de las cuentas anuales de ciertas sociedades dependientes han ascendido a 352 miles de euros (314 miles de euros en 2019).

23. Avaluos y otras garantías concedidos

El Grupo tiene avalos presentados ante diversos organismos y en vigor al cierre de los ejercicios 2020 y 2019 por un valor total de 29.918 miles de euros en 2020 y 10.352 miles de euros en 2019.

El motivo del incremento del importe de 2020 respecto al año anterior es la instalación de Plantas Solares Fotovoltaicas en varios aeropuertos de la red. Los avalos se presentan como requisito de las autoridades públicas estatales o Comunidades Autónomas en el momento de la solicitud administrativa. Los avalos garantizan las obligaciones de Aena S.M.E., S.A., por el acceso a la red de distribución eléctrica.

El Grupo no espera que se generen pasivos de consideración.

24. Compromisos medioambientales

La Entidad Pública Empresarial dominante ENAIRe y la Sociedad Dependiente Aena S.M.E., S.A., fieles a su compromiso de preservación del medio ambiente y de la calidad de vida de su entorno, vienen acometiendo inversiones en esta área, que permiten la minimización del impacto medioambiental de sus actuaciones y la protección y mejora del medio ambiente.

El inmovilizado material a 31 de diciembre de 2020 incluye inversiones de carácter medioambiental por importe de 562,7 millones de euros (553,8 millones de euros a 31 de diciembre de 2019) cuya amortización acumulada ascendía a 282,4 millones de euros a 31 de diciembre de 2020 (265,1 millones de euros a 31 de diciembre de 2019).

Las inversiones medioambientales realizadas en la red de aeropuertos de Aena S.M.E., S.A., durante los ejercicios 2020 y 2019, han ascendido a 11 millones de euros y 37,2 millones de euros, respectivamente, según el siguiente desglose:

	2020	2019
Madrid/Barajas	3.732	4.161
Alicante	1.671	5.398
Palma Mallorca	981	3.967
Lanzarote	879	3.048
Málaga	692	2.364
Barcelona	557	159
Tenerife Norte	451	1.539
Ibiza	403	444
Bilbao	311	5.768
Tenerife Sur	193	1.287
Fuerteventura	135	1.022
Sevilla	118	1.820
Valencia	103	1.605
A Coruña	80	1.668
Gran Canaria	68	1.093
Resto Aeropuertos	603	1.892
Total	10.977	37.235

La cuenta de pérdidas y ganancias consolidada de los ejercicios 2020 y 2019 incluye los siguientes gastos incurridos de carácter medioambiental detallados por conceptos:

	Miles de euros	
	2020	2019
Reparaciones y conservación	6.478	8.867
Servicios profesionales independientes	2.347	2.826
Otros servicios externos	1.916	3.138
Total	10.741	14.831

Las provisiones y contingencias de naturaleza medioambiental se detallan en la nota 19. La normativa en materia de evaluación ambiental (actualmente Ley 21/2013), exige el sometimiento a evaluación de impacto ambiental de determinados proyectos de Aena S.M.E., S.A. (en particular las ampliaciones de pista superiores a 2.100 metros) y concluyen con la formulación por parte del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico de las correspondientes declaraciones de impacto ambiental, que recogen la obligación de llevar a cabo la elaboración y ejecución de Planes de Aislamiento Acústico (PAA).

A 31 de diciembre de 2020 en aplicación de los Planes de Aislamiento Acústico se han insonorizado un total de 24.526 viviendas y edificaciones de usos sensibles (2019: 24.395 viviendas), destacando las 12.917 viviendas en el entorno del aeropuerto de Adolfo Suárez Madrid-Barajas (2019: 12.909 viviendas), 2.993 en Alicante-Elche (2019: 2.992 viviendas), 1.967 viviendas en Valencia-Manises (2019: 1.963 viviendas), 1.572 en Bilbao (2019: 1.562), 925 en Palma de Mallorca (2019: 925), 977 en Tenerife Norte (2019: 890 viviendas) y 811 en Málaga-Costa del Sol (2019: 811 viviendas).

Asimismo, de acuerdo con las resoluciones del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico por las que se formulan declaraciones de impacto ambiental, correspondientes a los aeropuertos de la Sociedad Dependiente Aena S.M.E., S.A., se están llevando a cabo las medidas preventivas, correctoras y compensatorias que se indicaban en los estudios del impacto ambiental preceptivos y en las citadas Declaraciones de Impacto Ambiental, cumpliendo con una serie de condiciones relacionadas principalmente con la protección del sistema hidrológico e hidrogeológico, protección y conservación de los suelos, protección de la calidad del aire, protección acústica, protección de la vegetación, fauna y hábitats naturales, protección del patrimonio cultural, reposición servicios y vías pecuarias, ubicación de canteras, de zonas de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares.

25. Subvenciones, donaciones y legados recibidos

Este epígrafe presenta a 31 de diciembre de 2020 y 2019 el siguiente desglose:

Subvenciones, donaciones y legados recibidos	Miles de euros	
	2020	2019
Subvenciones de capital de Organismos oficiales Europeos	194.368	206.061

Los movimientos netos de impuestos habidos en este epígrafe durante 2020 y 2019 han sido los siguientes:

Subvenciones, donaciones y legados recibidos	Miles de euros	
	2020	2019
Saldo inicial	388.832	410.759
Saldo inicial imputable a Socios Externos	(182.771)	(195.073)
Adiciones Subvenciones FEDER	23	4.635
Adiciones/bajas Otras Subvenciones	5.666	6.970
Imputado a resultados	(31.118)	(33.176)
Imputado a socios externos	13.493	12.302
Otros Ajustes (*)	243	(356)
Saldo final	194.368	206.061

(*) El epígrafe otros ajustes del ejercicio corresponde fundamentalmente a ajustes por el grado de avance de los proyectos y a la revisión de costes reportados en ejercicios anteriores.

Los importes imputados a resultados son netos del efecto impositivo, habiéndose imputado a la cuenta de Pérdidas y Ganancias 39.195 miles de euros durante el ejercicio 2020 (41.864 miles de euros en 2019).

Asimismo, se han imputado en la cuenta de pérdidas y ganancias, subvenciones que financian gastos de explotación por importe de 3.634 miles de euros (4.212 miles de euros en 2019) procedentes también de la financiación de proyectos con cargo a fondos europeos.

Subvenciones FEDER Aeropuertos

El detalle de las subvenciones brutas por programas operativos que han sido reconocidas en el patrimonio neto durante el ejercicio 2020 y 2019 es el siguiente (en miles de euros):

Concepto	Miles de euros	
	2020	2019
Programa Operativo C. Valenciana	-	529
Programa Operativo R. de Murcia	-	1.051
Programa Operativo Com. Canarias	-	4.687
Programa Operativo Economía basada en el Conocimiento	-	(7)
Total fondos FEDER cobros	-	6.260
Subvención depuradora Aeropuerto de Menorca	192	193
Total	192	6.453

Al cierre del ejercicio 2020 el Grupo entiende cumplidas todas las condiciones necesarias para la percepción y disfrute de las subvenciones detalladas anteriormente.

26. Operaciones y saldos con partes vinculadas

26.1 Operaciones y saldos con empresas Asociadas y Multigrupo

El desglose de los saldos deudores y acreedores y el detalle de las transacciones efectuadas con empresas asociadas y multigrupo a 31 de diciembre 2020 y 2019 es el siguiente:

Ejercicio 2020

Miles de euros							
Operaciones y saldos con partes vinculadas	Deudor	Deudas con sociedades puestas en equivalencia (Proveedor inmovilizado)	Acreedores varios	Adquisición de inmovilizado	Ingresos Prestación de servicios	Gastos Servicios recibidos	Ingresos financieros (Dividendos)
INECO	(6)	1.659	970	14.458	5.271	7.444	9.914
SACSA	45	-	-	-	347	-	-
AMP	1.933	-	-	-	4.023	-	-
AEROCALI	11	-	1.941	-	171	562	-
GROUP EAD	-	-	-	-	-	-	186
ESSP SAS	-	-	-	-	-	-	417
Total	1.983	1.659	2.911	14.458	9.812	8.006	10.517

Ejercicio 2019

Miles de euros							
Operaciones y saldos con partes vinculadas	Deudor	Deudas con sociedades puestas en equivalencia (Proveedor inmovilizado)	Acreedores varios	Adquisición de inmovilizado	Ingresos Prestación de servicios	Gastos Servicios recibidos	Ingresos financieros (Dividendos)
INECO	17	3.301	3.363	19.453	9.583	11.548	3.401
SACSA	139	-	-	-	1.034	-	4.570
AMP	4.951	-	-	-	7.272	7	12.703
AEROCALI	57	-	1.379	-	424	597	4.391
GROUP EAD	-	-	-	-	-	-	134
ESSP SAS	-	-	-	-	-	-	417
Total	5.164	3.301	4.742	19.453	18.313	12.152	25.616

Las transacciones con la empresa asociada INECO S.M.E.M.P., S.A. realizadas durante 2020 y 2019 por el Grupo se detallan a continuación:

Encomienda de Gestión de Servicios suscritos con la Entidad Pública Empresarial ENAIRe

Acuerdo de colaboración para la implantación o gestión de sistemas de navegación aérea, (CNS/ATM seguridad, vigilancia, etc.), elaboración de estudios y proyectos (Simulación Radioeléctrica, Procedimientos de vuelo, Sistemas de Red, Comunicaciones) y servicios de apoyo a las distintas unidades organizativas.

Contrato suscrito con la Sociedad Dependiente Aena S.M.E., S.A.

Acuerdo de colaboración para la redacción y revisión de proyectos, dirección de obra y asistencia técnica de control de vigilancia, ingeniería para la certificación, mantenimiento y operación de instalaciones y procesos aeroportuarios, planificación, desarrollo aeroportuario y medio ambiente, desarrollo comercial aeroportuario y estudios y diseños logísticos en edificios terminales para mejorar la eficiencia operativa y conseguir una mayor reducción de costes, cuyo anexo de actuaciones se viene renovando con carácter anual.

26.2 Operaciones y saldos con otras partes vinculadas

El detalle de los saldos y operaciones con otras partes vinculadas al cierre del ejercicio 2020 y 2019 es el siguiente:

Ejercicio 2020

	Deudor	Deudas a corto plazo	Acreedores varios	Gastos	Adquisiciones de inmovilizado	Ingresos por prestación de servicios
Agencia Estatal de Meteorología (AEMET)(*)	1	-	7.894	22.966	-	-
Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) (*)	-	-	806	1.514	-	-
Ingeniería de Sistemas para la Defensa Española S.A. (ISDEFE)	-	1.039	176	1.647	9.270	-
Fundación ENAIRe	-	-	-	1.454	-	74
	1	1.039	8.876	27.581	9.270	74

Ejercicio 2019

	Deudor	Deudas a corto plazo	Acreedores varios	Gastos	Adquisiciones de inmovilizado	Ingresos por prestación de servicios
Agencia Estatal de Meteorología (AEMET)(*)	1	-	8.623	38.723	-	-
Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AES A) (*)	-	-	1.600	7.534	-	-
Ingeniería de Sistemas para la Defensa Española S.A. (ISDEFE)	12	978	470	2.330	10.200	2
Fundación ENAIRe	-	-	-	1.571	-	63
	13	978	10.693	50.158	10.200	65

(*) Incluye vuelos exonerados y déficit de Escuelas de Vuelo sin Motor hasta el 1 de octubre de 2019 que asumían estas agencias.

ENAIRe mantenía con la Agencia Estatal de Meteorología y con la Agencia Estatal de Seguridad Aérea el Acuerdo de 27 de diciembre de 1995 en Materia Económica por las Ayudas a la Navegación Aérea en Ruta, que a partir del 2 de octubre de 2019 ha perdido su vigor.

Las transacciones con la empresa ISDEFE corresponden a servicios prestados bajo la figura de “Encomienda de Gestión de Servicios” suscritos con la Entidad Pública Empresarial ENAIRe para la realización de actividades en materia de ingeniería de sistemas y consultoría dentro del ámbito de Navegación Aérea relativas a los sistemas CNS/ATM, Programa SESAR, a las infraestructuras, seguridad y centros de control.

Por otro lado, ISDEFE viene prestando a Aena S.M.E., S.A. una serie de servicios, que se enmarcan en alguna de las actividades de su objeto social, entre las que se encuentran las siguientes actividades de conformidad con el contrato de fecha 8 de noviembre de 2013:

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

La Agencia Estatal de Meteorología (AEMET), en su condición de autoridad meteorológica del Estado y como proveedor de servicios certificado, es el único organismo oficialmente designado en España para proporcionar los servicios meteorológicos a la actividad aeronáutica.

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

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

La sociedad Dependiente Aena S.M.E., S.A., desde 2014, ha retribuido los servicios prestados por AEMET con un pago inicial de 7.500.000 €, por el periodo marzo-noviembre del citado año 2014, y pagos mensuales de 833.333 € desde entonces, y hasta junio de 2020, fecha en la que el pago mensual asciende a 953 miles de euros.

La Entidad Pública Empresarial ENAIRE es el único patrono de la Fundación ENAIRE, la cual es la encargada de gestionar la colección de obras de arte de ENAIRE.

A la aportación a la Fundación de 1.368 miles de euros registrada, se suma la aportación en especie por importe de 72,6 miles de euros que supone la cesión de uso gratuito del inmueble propiedad de ENAIRE en el que la Fundación desarrolla su actividad y 13,5 miles de euros por la cesión gratuita a valor de mercado de mobiliario en uso por la Fundación (ver nota 5.18).

27. Información segmentada

El Grupo identifica sus segmentos operativos en base a los informes internos que son base de revisión, discusión y evaluación regular por el Consejo de Administración, pues es la máxima autoridad en el proceso de toma de decisiones con el poder de destinar los recursos a los segmentos y evaluar su rendimiento.

De este modo, los segmentos que se han definido son los siguientes: Aeropuertos, Navegación Aérea y Otros.

El segmento de Aeropuertos recoge sustancialmente las operaciones del Grupo como gestor de los aeropuertos, identificadas en la actividad denominada Aeronáutica. Asimismo, el segmento de Aeropuertos incluye la actividad de gestión de los espacios comerciales en las terminales aeroportuarias y la red de aparcamientos, que se identifican en la actividad denominada Comercial.

El segmento de Servicios inmobiliarios incluye sustancialmente la explotación por el Grupo de los activos de naturaleza industrial e inmobiliaria que no están incluidos en dichas terminales.

El segmento de Navegación Aérea recoge, fundamentalmente, las funciones de planificación, dirección, coordinación, explotación, conservación y administración del tráfico aéreo, de los servicios de telecomunicaciones e información aeronáutica, así como de las infraestructuras, instalaciones y redes de comunicaciones del sistema de navegación aérea. Todo esto, con el objetivo de que las aeronaves que se desplazan por el espacio aéreo español obtengan la máxima seguridad, fluidez, eficacia y puntualidad.

El segmento Otros integra la Unidad Corporativa de la Entidad dominante, que recoge la Deuda Financiera con Entidades de Crédito y el Crédito Espejo con Aena S.M.E., S.A., así como las actividades desarrolladas por las sociedades dependientes que integran el Grupo Aena: Desarrollo Internacional (coincidente con las operaciones de la subsidiaria Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. en las inversiones minoritarias en otros gestores aeroportuarios, principalmente en México, Colombia y Reino Unido) y la Sociedad Concesionaria del AIRM, “Aena Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia S.M.E., S.A.” se considera una única generadora de efectivo, e I+D+i ATM (coincide con las actividades de I+D+i en el ámbito del sistema de gestión del tráfico aéreo de la subsidiaria Centro de Referencia Investigación Desarrollo en Innovación ATM, A.I.E. encaminadas a mejorar las prestaciones del sistema de Navegación Aérea español).

Información geográfica de ventas

La distribución del importe neto de la cifra de negocios correspondiente a los ejercicios 2020 y 2019, distribuida por mercados geográficos, es la siguiente:

Mercados Geográficos	Miles de euros	
	2020	2019
España	2.305.428	4.952.515
Resto de países de la Unión Europea	102.526	258.750
Otros	27.450	8.758
Total	2.435.404	5.220.023

El epígrafe “Resto de países de la Unión Europea” recoge principalmente en 2019 y en su totalidad en 2020 los ingresos procedentes de Reino Unido.

Aunque la salida del Reino Unido de la Unión Europea se produjo el 1 de febrero de 2020, desde aquel momento estuvo en vigor el Acuerdo de Retirada, el cual regulaba una salida ordenada de este país de la Unión y mantenía la aplicación del acervo comunitario en sus relaciones con la misma hasta el 31 de diciembre de 2020, de ahí que se incluya en dicho epígrafe.

Información sobre principales clientes

El desglose de ventas a los tres principales clientes externos a los que se les ha facturado durante el ejercicio importes superiores a 150 millones de euros es el siguiente:

Actividades	Volumen de negocio (miles de euros)	
	2020	2019
Ryanair DAC	191.817	444.574
Vueling Airlines, S.A.	169.648	426.430
Iberia	168.779	373.558
Total	530.244	1.244.562

Estados financieros segmentados (en miles de euros)

Ejercicio 2020

Conceptos	Segmentos							TOTAL
	Servicios Aeroportuarios	Comercial	Servicios inmobiliarios	Subtotal Aeropuertos	Servicios Navegación Aérea	Otros segmentos	Eliminaciones y Ajustes	
Importe neto de la cifra de negocios	935.760	1.030.180	76.243	2.042.183	371.750	139.118	(117.647)	2.435.404
Clientes externos	935.264	1.030.151	76.243	2.041.658	258.672	135.158	-	2.435.488
Intersegmentos	496	29	-	525	113.078	3.960	(117.647)	(84)
Otros ingresos de explotación	48.091	13.424	1.683	63.198	8.152	2.172	497	74.019
TOTAL INGRESOS DE EXPLOTACIÓN	983.851	1.043.604	77.926	2.105.381	379.902	141.290	(117.150)	2.509.423
Aprovisionamientos	(153.831)	-	-	(153.831)	(13.702)	(1.463)	114.675	(54.321)
Gastos de personal	(359.070)	(42.975)	(10.755)	(412.800)	(536.500)	(46.380)	37	(995.643)
Amortización del inmovilizado	(607.880)	(97.406)	(16.084)	(721.370)	(87.012)	(80.674)	1.087	(887.969)
Otros gastos de explotación	(525.876)	(119.984)	(15.816)	(661.676)	(95.877)	(80.919)	2.427	(836.045)
Pérdidas y deterioros	(56.171)	(2.301)	(3.522)	(61.994)	330	(111.422)	(29)	(173.115)
TOTAL GASTOS DE EXPLOTACIÓN	(1.702.828)	(262.666)	(46.177)	(2.011.671)	(732.761)	(320.858)	118.197	(2.947.093)
RESULTADO DE LA EXPLOTACIÓN	(718.977)	780.938	31.749	93.710	(352.859)	(179.568)	1.047	(437.670)
EBITDA	(111.097)	878.344	47.833	815.080	(265.847)	(98.894)	(40)	450.299
Total Activos				15.146.958	896.317	7.415.525	(6.593.185)	16.865.615
Total Pasivos				8.526.247	291.687	5.790.330	(5.119.579)	9.488.685

Ejercicio 2019

Conceptos	Segmentos							TOTAL
	Servicios Aeroportuarios	Comercial	Servicios inmobiliarios	Subtotal Aeropuertos	Servicios Navegación Aérea	Otros segmentos	Eliminaciones y Ajustes	
Importe neto de la cifra de negocios	2.843.947	1.236.939	78.659	4.159.545	912.658	283.357	(135.537)	5.220.023
Clientes externos	2.843.331	1.236.939	78.659	4.158.929	781.733	279.478	-	5.220.140
Intersegmentos	616	-	-	616	130.925	3.879	(135.537)	(117)
Otros ingresos de explotación	49.248	10.852	1.462	61.562	9.195	2.270	(339)	72.688
TOTAL INGRESOS DE EXPLOTACIÓN	2.893.195	1.247.791	80.121	4.221.107	921.853	285.627	(135.876)	5.292.711
Aprovisionamientos	(170.206)	-	-	(170.206)	(36.341)	(1.467)	132.362	(75.652)
Gastos de personal	(352.579)	(41.056)	(9.245)	(402.880)	(571.279)	(55.524)	104	(1.029.579)
Amortización del inmovilizado	(602.261)	(99.073)	(15.651)	(716.985)	(92.915)	(66.329)	1.734	(874.495)
Otros gastos de explotación	(755.986)	(175.628)	(26.141)	(957.755)	(104.084)	(139.463)	3.367	(1.197.935)
Pérdidas y deterioros	(6.489)	(1.058)	(13.558)	(21.105)	220	237	(207)	(20.855)
TOTAL GASTOS DE EXPLOTACIÓN	(1.887.521)	(316.815)	(64.595)	(2.268.931)	(804.399)	(262.546)	137.360	(3.198.516)
RESULTADO DE LA EXPLOTACIÓN	1.005.674	930.976	15.526	1.952.176	117.454	23.081	1.484	2.094.195
EBITDA	1.607.935	1.030.049	31.177	2.669.161	210.369	89.410	(250)	2.968.690
Total Activos				14.029.776	1.189.159	8.373.769	(7.237.892)	16.354.813
Total Pasivos				7.374.163	296.777	6.438.179	(5.756.943)	8.352.176

28. Hechos posteriores al cierre

No se han producido hechos significativos posteriores a la fecha del cierre del ejercicio y hasta la fecha de formulación, que hayan afectado a los estados financieros, diferentes de los que se mencionan a continuación:

- El 18 de enero de 2021 la Sociedad Dependiente Aena S.M.E., S.A. estableció su propuesta, a los operadores comerciales de las actividades de tiendas libres de impuestos, tiendas especializadas, restauración, explotaciones comerciales, máquinas vending, servicios financieros y publicidad en relación con la renta mínima anual garantizada (RMGA), para acordar modificaciones en las condiciones contractuales, incluyendo las de las rentas fijas y RMGA.

Según la última información disponible indica que 72 operadores comerciales han aceptado dicha propuesta lo que supone el 52,9 % del total de contratos afectados y el 13,2 % de las RMGA afectadas.

- El 12 de febrero de 2021 la CNMC ha emitido su Resolución sobre la supervisión de las tarifas aeroportuarias de Aena S.M.E., S.A., en el ejercicio 2021. En la citada Resolución, la CNMC declara aplicable la actualización tarifaria aprobada por Aena S.M.E., S.A., dado que el IMAAJ de 2021 es de 10,27 euros por pasajero, lo que supone una variación tarifaria de un 0%.
- El 19 de febrero de 2021, el ICAC ha dado respuesta a una consulta sobre el tratamiento contable que ha de darse a las reducciones de rentas acordadas en un contrato de arrendamiento de local de negocio por causa de las medidas extraordinarias adoptadas por el Gobierno para hacer frente a los efectos de la crisis sanitaria del COVID-19.
- El 9 de marzo de 2021, el Consejo de Administración de Aena, S.M.E., S.A. aprobó la propuesta de un nuevo Documento de Regulación Aeroportuaria para los ejercicios 2022-2026 (“DORA II”) y su remisión a la Dirección General de Aviación Civil (“DGAC”) de conformidad con lo previsto en el artículo 24 de la ley reguladora de la red de aeropuertos de interés general (Ley 18/2014, de 15 de octubre). La propuesta de DORA II ha sido previamente sometida a consulta con las asociaciones representativas de usuarios y está sujeta al proceso de revisión y aprobación establecido en la mencionada Ley, por lo que no podrá ser considerada en ningún caso como un documento final hasta su aprobación, que debe realizarse antes del 30 de septiembre de 2021.
- El 9 de marzo de 2021, Aena, S.M.E., S.A. presentó ante la DGAC la solicitud de modificación del vigente DORA (2017-2021) en virtud de lo dispuesto en el artículo 27 de la Ley 18/2014 como consecuencia de los efectos y el impacto económico ocasionados a la Sociedad por la COVID-19 en los ejercicios 2020 y 2021. Para la resolución de esta solicitud, la citada Ley establece un periodo máximo de seis meses.