



Nº 1.490

INFORME DE FISCALIZACIÓN DE LAS MEDIDAS ADOPTADAS POR AENA ANTE LA DISMINUCIÓN DE LA ACTIVIDAD EN LA RED DE AEROPUERTOS DE TITULARIDAD ESTATAL DURANTE EL EJERCICIO 2020



El Pleno del Tribunal de Cuentas, en el ejercicio de su función fiscalizadora establecida en los artículos 2.a), 9 y 21.3.a) de la Ley Orgánica 2/1982, de 12 de mayo, del Tribunal de Cuentas, y a tenor de lo previsto en los artículos 12 y 14 de la misma disposición y concordantes de la Ley 7/1988, de 5 de abril, de Funcionamiento del Tribunal de Cuentas, ha aprobado, en su sesión de 27 de octubre de 2022, el Informe de fiscalización de las medidas adoptadas por AENA ante la disminución de la actividad en la red de aeropuertos de titularidad estatal durante el ejercicio 2020, y ha acordado su elevación a las Cortes Generales, así como al Gobierno de la Nación, según lo prevenido en el artículo 28 de la Ley de Funcionamiento.



ÍNDICE

I.- INTRODUCCIÓN	9
I.1.- INICIATIVA DEL PROCEDIMIENTO	9
I.2.- ALCANCE Y OBJETIVOS DE LA FISCALIZACIÓN	9
I.3.- ANTECEDENTES Y MARCO JURÍDICO.....	10
I.3.1.- Contexto de la fiscalización	10
I.3.2.- Naturaleza y régimen jurídico de AENA	11
I.3.3.- Actividad de AENA	13
I.3.4.- Órganos de gobierno y administración.....	14
I.4.- RENDICIÓN DE CUENTAS	15
I.5. TRÁMITE DE ALEGACIONES.....	15
II.- RESULTADOS DE LA FISCALIZACIÓN	15
II.1.- IMPACTO DEL COVID-19 EN LA ACTIVIDAD DE AENA.....	15
II.2.- MEDIDAS ADOPTADAS POR AENA ANTE LA DISMINUCIÓN DE LA ACTIVIDAD.....	23
II.2.1.- Marco general	23
II.2.2.- Medidas en relación con los ingresos del negocio regulado	26
II.2.3.- Medidas en relación con los ingresos del negocio no regulado	33
II.2.4.- Medidas en relación con los gastos operativos	38
II.2.5.- Medidas en relación con los contratos en general y las inversiones	46
II.2.6.- Medidas en relación con la financiación	49
II.2.7.- Medidas en relación con el deterioro de los activos.....	52
II.3.- MEDIDAS SANITARIAS EXTRAORDINARIAS PROVOCADAS POR EL COVID- 19 Y SUS COSTES ASOCIADOS.....	53
II.3.1.- Medidas sanitarias extraordinarias adoptadas para hacer frente al COVID-19....	53
II.3.2.- Prestación del servicio de control sanitario a Sanidad Exterior	55
II.4.- ANÁLISIS DE LOS SISTEMAS DE INFORMACIÓN. INTEGRIDAD Y CONFIDENCIALIDAD.....	62
II.5.- GOBIERNO CORPORATIVO, SOSTENIBILIDAD MEDIOAMBIENTAL, IGUALDAD Y TRANSPARENCIA	65
II.5.1.- Gobierno Corporativo.....	65
II.5.2.- Sostenibilidad medioambiental	71
II.5.3.- Igualdad.....	72
II.5.4.- Transparencia	75
II.6.- SEGUIMIENTO DE LAS RECOMENDACIONES.....	75
II.7.- HECHOS POSTERIORES	81
II.7.1.- Recuperación de los gastos e inversiones COVID-19.....	81
II.7.2.- Modificación del Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA I)	83
II.7.3.- Deterioro de activos	84
II.7.4.- Disposición final séptima de la Ley 13/2021, de 1 de octubre, por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de Transportes Terrestres	85
III.- CONCLUSIONES	86
III.1.- EN RELACIÓN CON EL IMPACTO DEL COVID-19 EN LOS RESULTADOS DE LOS AEROPUERTOS Y EN SU RENTABILIDAD	86
III.2.- EN RELACIÓN CON LAS MEDIDAS TOMADAS POR AENA PARA PALIAR LA DISMINUCIÓN DE LA ACTIVIDAD	87

III.3.- EN RELACIÓN CON LOS SISTEMAS DE INFORMACIÓN. SU INTEGRIDAD Y CONFIDENCIALIDAD.....	92
III.4.- EN RELACIÓN CON EL GOBIERNO CORPORATIVO, LA SOSTENIBILIDAD MEDIOAMBIENTAL, LA IGUALDAD Y LA TRANSPARENCIA.....	92
III.5.- EN RELACIÓN CON EL CUMPLIMIENTO DE LAS RECOMENDACIONES.....	94
IV.- RECOMENDACIONES	95
ANEXOS	
ALEGACIONES FORMULADAS	

RELACIÓN DE ABREVIATURAS, SIGLAS Y ACRÓNIMOS

ABC	Activity Based Costing
ACI	Consejo Internacional de Aeropuertos
ADI	Aena Desarrollo Internacional
AEMET	Agencia Estatal de Meteorología
AENA	Aena, S.M.E., S.A.
AEROCALI SA	Aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón de Cali
AESA	Agencia Estatal de Seguridad Aérea
AFIS	Servicio de información de vuelo
AIRM	Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia
AMP	Aeropuertos Mexicanos del Pacífico
BAR	Base de Activos Regulada
BEI	Banco Europeo de Inversiones
CAPEX	Gastos de capital
CCN-CERT	Centro Criptológico Nacional
COVID-19	Enfermedad del coronavirus de 2019 (abreviatura del inglés, <i>coronavirus disease 2019</i>)
CNMC	Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia
CNMV	Comisión Nacional del Mercado de Valores
DGAC	Dirección General de Aviación Civil
DORA	Documento de Regulación Aeroportuaria
EBITDA	Beneficio Bruto de Explotación antes de intereses, impuestos, depreciaciones y amortizaciones
ECP	Euro Commercial Paper
EPE	Entidad Pública Empresarial
ERTE	Expediente de Regulación Temporal de Empleo
FCS	Formulario de Control Sanitario
FMS	FMS Wertmanagement AÖR
IATA	Asociación Internacional de Transporte Aéreo
ICO	Instituto de Crédito Oficial
LPAP	Ley 33/2003, de 3 de noviembre, de Patrimonio de las Administraciones Públicas
LCSP	Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público
LGP	Ley 47/2003, de 26 de noviembre, General Presupuestaria

LRJSP	Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público
OACI	Organización de Aviación Civil Internacional
ODS	Objetivos de Desarrollo Sostenible
OSCC	Órgano de Supervisión y Control de Cumplimiento
OPEX	Gastos Operativos
PIA	Plan de Inversiones Ajustado
PLC	Tarjeta localizadora de pasajeros (Passenger Location Card)
PMR	Personas con Movilidad Reducida
PPP	Prestaciones Públicas Patrimoniales
PP	Precios Privados
RF	Renta Fija
RMGA	Renta mínima garantizada
RV	Renta Variable
SACSA	Sociedad Aeroportuaria de la Costa S.A.
SCIIF	Sistema de Control Interno de la Información Financiera
SDO	Subdirección de Operaciones
SGSI	Sistema de Gestión de la Seguridad de la Información
SPTH	Formulario Spain Travel Health obligatorio para viajar a España. Versión digital del documento físico PLC
TIC	Tecnología de la Información y Comunicación
UGE´s	Unidades Generadoras de Efectivo

RELACIÓN DE CUADROS

CUADRO Nº 1: TRÁFICO DE PASAJEROS EN LOS PRINCIPALES AEROPUERTOS EUROPEOS	16
CUADRO Nº 2: MAGNITUDES DE LOS PRINCIPALES GRUPOS AEROPORTUARIOS INTERNACIONALES.....	16
CUADRO Nº 3: EVOLUCIÓN DE LA PLANTILLA DE AENA 2019-2020.....	22
CUADRO Nº 4: PLAN DE AHORRO MENSUAL DE COSTES OPEX (MARZO 2020).....	25
CUADRO Nº 5: EJECUCIÓN DEL PLAN DE AHORRO DE COSTES, ABRIL-DICIEMBRE 2020.....	26
CUADRO Nº 6: RESULTADOS DE OTROS NEGOCIOS DEL GRUPO AENA.....	34
CUADRO Nº 7: TRABAJADORES TEMPORALES.....	43
CUADRO Nº 8: NEGOCIACIONES DE CONTRATOS TRAMITADAS POR AENA EN 2020	45
CUADRO Nº 9: ÓRGANO QUE APROBÓ LOS EXPEDIENTES DE NEGOCIACIÓN DE LOS CONTRATOS EN 2020	45
CUADRO Nº 10: INVERSIÓN PROGRAMADA EN DORA PARA NEGOCIO REGULADO.....	47
CUADRO Nº 11: ESTADO DE INVERSIONES DE AENA 2020.....	48
CUADRO Nº 12: RESULTADOS DEL TEST DE DETERIORO DE ACTIVOS.....	53
CUADRO Nº 13: CONVENIO AENA-SANIDAD EXTERIOR.....	58
CUADRO Nº 14: GASTOS CONTROL DE PASAJEROS	58
CUADRO Nº 15: CONTRATOS SANIDAD EXTERIOR AENA COVID-19 AÑO 2020	59
CUADRO Nº 16: DENUNCIAS RECIBIDAS EN 2020	69
CUADRO Nº 17: REMUNERACIONES MEDIAS DE AENA EN 2020	73
CUADRO Nº 18: DETALLE DE LA BRECHA SALARIAL DE AENA ESPAÑA EN 2020.....	74
CUADRO Nº 19: EVOLUCIÓN DE LA SUPERFICIE INSCRITA Y PENDIENTE DE INSCRIBIR DESDE EL 31/12/2013 A 31/12/2017	78
CUADRO Nº 20: EVOLUCIÓN DE LA SUPERFICIE INSCRITA Y PENDIENTE DE INSCRIBIR DESDE EL 31/12/2013 A 31/12/2021	79

RELACIÓN DE GRÁFICOS

GRÁFICO Nº 1:	VARIACIÓN DEL EBITDA AJUSTADO 2020-2019	17
GRÁFICO Nº 2:	TRÁFICO DE PASAJEROS POR CATEGORÍAS DE AEROPUERTOS DE AENA 2019-2020	18
GRÁFICO Nº 3:	NÚMERO DE OPERACIONES DE TRÁFICO DE AENA 2019-2020.....	19
GRÁFICO Nº 4:	TRÁFICO DE MERCANCÍAS DE AENA 2019-2020.....	19
GRÁFICO Nº 5:	CUENTA DE RESULTADOS CONSOLIDADA DE AENA 2019-2020.....	20
GRÁFICO Nº 6:	INGRESOS DE AENA POR SEGMENTO DE NEGOCIO 2019-2020.....	21
GRÁFICO Nº 7:	PARTIDAS DEL BALANCE CONSOLIDADO 2019-2020	21
GRÁFICO Nº 8:	PLAN DE AHORRO DE COSTES (MARZO 2020)	25
GRÁFICO Nº 9:	INGRESOS AEROPORTUARIOS POR TIPO DE PRESTACIÓN	27
GRÁFICO Nº 10:	INGRESOS NEGOCIO NO REGULADO.....	33
GRÁFICO Nº 11:	GASTOS OPEX 2019-2020 Y PRESUPUESTO 2020.....	39
GRÁFICO Nº 12:	AHORRO DE COSTES OPEX POR EPÍGRAFES DE GASTOS.....	40
GRÁFICO Nº 13:	OTROS GASTOS DE EXPLOTACIÓN.....	40
GRÁFICO Nº 14:	AHORRO EN GASTOS DE PERSONAL.....	41
GRÁFICO Nº 15:	CONTRATOS AFECTADOS POR SUSPENSIONES.....	46
GRÁFICO Nº 16:	ENDEUDAMIENTO DE AENA 2020-2019.....	51
GRÁFICO Nº 17:	ESTRUCTURA DEL ENDEUDAMIENTO DE AENA 2020-2019.....	52
GRÁFICO Nº 18:	GASTOS E INVERSIONES EXTRAORDINARIAS POR COVID-19	55
GRÁFICO Nº 19:	ACTUACIONES PARA LA IMPLANTACIÓN DE CONTROLES SANITARIOS DE PASAJEROS.....	57
GRÁFICO Nº 20:	DISTRIBUCIÓN DE LA PLANTILLA DE AENA A 31 DE DICIEMBRE DE 2020	73
GRÁFICO Nº 21:	CONTRATACIONES DE PERSONAL DURANTE EL EJERCICIO 2020	74

I.- INTRODUCCIÓN

I.1.- INICIATIVA DEL PROCEDIMIENTO

La *“Fiscalización de las medidas adoptadas por AENA ante la disminución de la actividad en la red de aeropuertos de titularidad estatal durante el ejercicio 2020”* se incluyó, a iniciativa del propio Tribunal de Cuentas, en el Programa Anual de Fiscalizaciones para el año 2021, aprobado por el Pleno en sesión de 22 de diciembre de 2020.

El 25 de marzo de 2021, el Pleno aprobó el inicio de este procedimiento fiscalizador, siguiendo lo establecido en el artículo 3.b) de la Ley 7/1988, de 5 de abril, de Funcionamiento del Tribunal de Cuentas, y lo dispuesto al efecto en la Norma de Procedimiento 34 de las Normas de Fiscalización del Tribunal de Cuentas, aprobadas el 23 de diciembre de 2013. Las Directrices Técnicas con arreglo a las cuales se ha llevado a cabo la fiscalización, fueron aprobadas por el Pleno en su sesión de 30 de septiembre de 2021.

Esta fiscalización se enmarca en el Plan Estratégico del Tribunal de Cuentas 2018-2021, aprobado por el Pleno del Tribunal de Cuentas el 25 de abril de 2018, concretamente, en el objetivo estratégico 1 *“Contribuir al buen gobierno y a la mejora de la actividad económico-financiera del sector público”*, los objetivos específicos 1.2 *“Fomentar buenas prácticas de organización, gestión y control de las entidades públicas”*; 1.3 *“Identificar y fiscalizar las principales áreas de riesgo, con especial hincapié en las prácticas que puedan propiciar el fraude y la corrupción”*, 1.4 *“Incrementar las fiscalizaciones operativas”* y 1.5 *“Agilizar la tramitación de los procedimientos fiscalizadores”*. Contribuir, también, al cumplimiento del objetivo estratégico 2 *“Fortalecer la posición institucional y el reconocimiento social del Tribunal de Cuentas”*, concretamente, el objetivo específico 2.3 *“Contribuir al fortalecimiento del control interno”*.

I.2.- ALCANCE Y OBJETIVOS DE LA FISCALIZACIÓN

La fiscalización tiene por finalidad el análisis del impacto que la reducción del tráfico aéreo en 2020, como consecuencia del COVID-19, ha tenido en la actividad desarrollada por AENA, S.M.E., S.A. (en adelante, AENA) y en sus resultados generales y por aeropuertos, de las medidas tomadas por AENA ante la reducción de sus ingresos y de los procedimientos para su implantación y seguimiento. Se configura como una fiscalización operativa o de gestión, de acuerdo con lo previsto en la Norma Técnica 6.c) de las Normas de Fiscalización del Tribunal de Cuentas, cuyos objetivos son:

1. Analizar, cuantificar y evaluar el impacto del COVID-19 en los resultados de cada aeropuerto y valorar cómo ha afectado a su rentabilidad.
2. Analizar y evaluar las medidas tomadas por AENA para paliar la disminución de la actividad de su negocio regulado (actividad aeroportuaria) y de su negocio no regulado (actividad comercial, inmobiliaria e internacional), como consecuencia de la crisis sanitaria del COVID-19; y verificar que la Entidad cuenta con estudios de valoración preliminares y con procedimientos escritos para la implantación y el seguimiento de las medidas adoptadas.
3. Verificar, dentro del ámbito objetivo de la fiscalización, que los sistemas informáticos de AENA garantizan la integridad y confidencialidad de la información.

4. Comprobar el cumplimiento de las recomendaciones formuladas en el Informe de fiscalización aprobado por el Pleno del Tribunal de Cuentas en sesión de 29 de marzo de 2012 y el grado de avance de las formuladas en el Informe aprobado en su sesión de 30 de octubre de 2014 y revisadas en el Informe aprobado por el Pleno en sesión de 30 de mayo de 2019.

En todo aquello que tiene relación con el objeto de las actuaciones fiscalizadoras, se ha verificado la observancia durante el periodo fiscalizado de la normativa de igualdad efectiva de mujeres y hombres y de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno. Se ha analizado las cuestiones relativas a la sostenibilidad ambiental vinculadas con la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de la Agenda 2030 de las Naciones Unidas.

Al tratarse de una fiscalización operativa, algunas actuaciones se han extendido hasta la finalización de los trabajos de campo, el 10 de mayo de 2022; asimismo, ciertas pruebas se han remontado a periodos anteriores en relación con algunos aspectos analizados. Las comprobaciones se han llevado a cabo sobre la información y documentación obrante en el Tribunal de Cuentas y la aportada por AENA. Durante la fiscalización se han realizado todas las pruebas y comprobaciones que se han considerado necesarias para dar cumplimiento a los objetivos anteriormente señalados, utilizando los procedimientos y técnicas habituales de auditoría, incluida la realización de entrevistas con los responsables de las áreas relacionadas; en particular, se han aplicado las Normas de Fiscalización del Tribunal de Cuentas.

El ámbito subjetivo de la fiscalización está constituido por AENA; y los ámbitos objetivo y temporal por las medidas tomadas por esta Sociedad perteneciente al sector público empresarial estatal ante la reducción de ingresos derivada de la disminución del tráfico aéreo en el ejercicio 2020, así como el sistema de contabilidad analítica utilizado para la imputación de los costes e ingresos a los aeropuertos de titularidad estatal.

En el desarrollo de las actuaciones fiscalizadoras no se han producido limitaciones que hayan impedido cumplir los objetivos previstos, habiendo prestado los responsables de AENA una adecuada colaboración.

I.3.- ANTECEDENTES Y MARCO JURÍDICO

I.3.1.- Contexto de la fiscalización

El impacto sin precedentes de la pandemia ocasionada por el COVID-19 ha hecho que el Tribunal de Cuentas considere prioritario realizar fiscalizaciones específicas de la actividad económico-financiera del sector público relativas a las medidas adoptadas en el estado de alarma declarado por el Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo, y a las de reestructuración económica aplicadas con posterioridad.

Los últimos informes específicos de fiscalización referidos a AENA son el *Informe nº 938 de Fiscalización de la imputación por la Entidad Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea a cada uno de los aeropuertos de los ingresos, gastos e inversiones correspondientes a la actividad aeroportuaria, en los ejercicios 2009 y 2010*, aprobado por el Pleno el 29 de marzo de 2012; y el *Informe nº 1.056 de Fiscalización de las operaciones patrimoniales y de constitución de AENA Aeropuertos S.A., referida a los ejercicios 2011, 2012 y 2013*, aprobado por el Pleno el 30 de octubre

de 2014. El seguimiento de las recomendaciones de este último informe se llevó a cabo en el Informe de fiscalización aprobado el 30 de mayo de 2019¹.

La especial relevancia del transporte aéreo en el turismo, sector estratégico de la economía española, y, en general, en el desarrollo económico, la importante contribución de AENA en términos de beneficio neto consolidado al sector público empresarial, la incidencia que la reducción de la movilidad ocasionada por el COVID-19 ha tenido en el negocio aeroportuario y las especiales dificultades a las que la Sociedad se ha tenido que enfrentar por la situación sanitaria, así como el tiempo transcurrido desde las fiscalizaciones específicas mencionadas, llevaron al Pleno del Tribunal a considerar conveniente realizar esta fiscalización.

I.3.2.- Naturaleza y régimen jurídico de AENA

AENA Aeropuertos, S.A. se creó en virtud del RDL 13/2010, de 3 de diciembre, por el que se habilitó al Consejo de Ministros para constituir la Sociedad. Por acuerdo del Consejo de Ministros de 25 de febrero de 2011, se autorizó la constitución de la sociedad mercantil estatal AENA Aeropuertos, S.A., de acuerdo con lo previsto en el artículo 166 de la Ley 33/2003, de 3 de noviembre, del Patrimonio de las Administraciones Públicas (LPAP).

AENA Aeropuertos, S.A. asumió, entre otras, las funciones y obligaciones en materia de gestión y explotación de los servicios aeroportuarios que, hasta ese momento, ejercía la Entidad Pública Empresarial (EPE) “Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea”, que continuó ejerciendo las competencias en materia de navegación aérea. Inicialmente, la totalidad del capital social de AENA Aeropuertos, S.A. correspondía a “Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea”, creada en virtud del artículo 82 de la Ley 4/1990, de 29 de junio, de Presupuestos Generales del Estado para 1990.

El 5 de julio de 2014, en aplicación del artículo 18 del RDL 8/2014 (ratificado posteriormente por la Ley 18/2014, de 15 de octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia), se cambió la denominación de AENA Aeropuertos, S.A. por AENA, S.A., mientras que la EPE “Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea” pasó a denominarse ENAIRE E.P.E.

El 11 de julio de 2014, el Consejo de Ministros autorizó a ENAIRE E.P.E. a iniciar los trámites para el proceso de venta del capital social de AENA, S.A. y a enajenar hasta un 49 % de su capital. El proceso culminó con la salida a Bolsa de AENA, S.A., cuyas acciones están admitidas a cotización en las cuatro bolsas españolas y cotizan en el mercado continuo desde el día 11 de febrero de 2015. Inició su cotización en la Bolsa de Madrid mediante una Oferta Pública de Venta por el 49 % de su capital, con un precio de salida de 58 euros por acción. En junio de 2015, AENA, S.A. entró a formar parte del IBEX 35.

Posteriormente, en cumplimiento con lo dispuesto en la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público (LRJSP), en la Junta General de Accionistas de 25 de abril de 2017 se modificó la denominación social de la Sociedad por la de “AENA, S.M.E., S.A.”.

AENA se rige por lo establecido en la LRJSP y en la LPAP y por el ordenamiento jurídico privado, salvo en las materias en que le sea de aplicación la normativa presupuestaria, contable, de personal, de control económico-financiero y de contratación del sector público estatal. En ningún caso, podrá

¹ Informe de Fiscalización del grado de cumplimiento por AENA, S.A., SEPES Entidad Pública Empresarial de Suelo, Empresa Nacional de Residuos Radioactivos, S.A. e Ingeniería y Economía del Transporte S.M.E., M.P., S.A. de las principales recomendaciones incluidas en los informes de fiscalización.

disponer de facultades que impliquen el ejercicio de autoridad pública, sin perjuicio de que, excepcionalmente, la ley pueda atribuirle el ejercicio de potestades administrativas.

De acuerdo con el artículo 117 de la LRJSP, relativo al régimen presupuestario y de contabilidad, control económico-financiero y de personal, y con el artículo 64 de la Ley 47/2003, General Presupuestaria, AENA debe elaborar un presupuesto de explotación y capital y un plan de actuación que forman parte del Programa Plurianual, que se integrarán en el Presupuesto General del Estado.

Además, le es de aplicación la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea; en particular, el Título VI Ingresos de los gestores de aeropuertos.

En materia de contratación, AENA opera en el sector del transporte y, por tanto, le resulta de aplicación la disposición adicional octava de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público (LCSP), sobre los contratos celebrados en los sectores del agua, de la energía, de los transportes y de los servicios postales (los denominados “sectores excluidos”) que se remite a la legislación específica para la contratación que celebre dentro del dicho ámbito. De acuerdo con esta disposición adicional, el resto de su contratación deberá ajustarse a los artículos 321 y 322 de la LCSP. Durante el periodo fiscalizado los sectores excluidos se encontraban regulados en un principio por la Ley 31/2007, de 30 de octubre, sobre procedimientos de contratación en los sectores del agua, la energía, los transportes y los servicios postales, hasta la entrada en vigor del RDL 3/2020, de 4 de febrero, por el que se incorpora al ordenamiento jurídico español diversas directivas de la Unión Europea, que la derogó y sustituyó.

La actividad de AENA se rige por lo establecido en el Real Decreto Legislativo 1/2010, de 2 de julio, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Sociedades de Capital, por sus Estatutos y Reglamentos de funcionamiento. Su objeto social, de acuerdo con el artículo 2 de sus Estatutos, es la gestión y explotación de los aeropuertos de interés general y titularidad estatal (46 en total) y los dos helipuertos gestionados por la Sociedad. Incluye la elaboración y ejecución de proyectos de inversión en infraestructuras e instalaciones, la evaluación de las necesidades de infraestructuras aeroportuarias, así como las servidumbres aeronáuticas y acústicas vinculadas a las mismas; y los servicios de orden y seguridad de las instalaciones aeroportuarias, la formación en materia aeroportuaria y la participación y gestión, en su caso, en aeropuertos extranjeros.

Además de la normativa de carácter general ya mencionada, la específica relacionada con el objeto de la fiscalización es la siguiente:

- Ley 2/2021, de 29 de marzo, y RDL 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.
- Ley 13/2021, de 1 de octubre, por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres en materia de infracciones relativas al arrendamiento de vehículos con conductor y para luchar contra la morosidad en el ámbito del transporte de mercancías por carretera, así como otras normas para mejorar la gestión en el ámbito del transporte y las infraestructuras. (En particular, la Disposición final séptima).
- RDL 3/2020, de 4 de febrero, por el que se incorpora al ordenamiento jurídico español diversas directivas de la Unión Europea.
- RDL 26/2020, de 7 de julio, de medidas de reactivación económica para hacer frente al impacto del COVID-19 en los ámbitos de transportes y vivienda.

- RDL 35/2020, de 22 de diciembre, de medidas urgentes de apoyo al sector turístico, la hostelería y el comercio y en materia tributaria.

I.3.3.- Actividad de AENA

El transporte aéreo es un factor clave para el desarrollo del turismo, sector estratégico de la economía española, con una aportación al PIB del 12,4 % en 2019. En este mismo año, según la Organización Mundial del Turismo, España fue el primer destino del mundo en turismo vacacional, el segundo por gasto turístico después de los Estados Unidos de América, alcanzando la cifra de 73.800 millones de euros, y segundo también por número de turistas, después de Francia, con 83,7 millones de turistas internacionales. El número total de pasajeros en los aeropuertos gestionados por AENA fue de 275,2 millones.

La contribución de AENA, en términos de beneficio neto consolidado, al sector público empresarial fue en 2018 y 2019 de 1.328 y 1.442 millones de euros, respectivamente, siendo, junto con la Sociedad Estatal de Loterías y Apuestas del Estado, las de mayor beneficio del citado sector.

De acuerdo con el Plan estratégico 2018-2021 de AENA, su actividad se divide en dos segmentos: las actividades relacionadas con su negocio regulado y no regulado. Para el negocio regulado, el Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA), aprobado por Consejo de Ministros, constituye su marco normativo y regulatorio más importante. El procedimiento de elaboración y su contenido se recogen en la Ley 18/2014, de 15 de octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia. Durante el ejercicio 2020 estaba vigente el DORA I, periodo 2017-2021 y, en la actualidad, el DORA II, periodo 2022-2026, con una inversión de 2.250 millones de euros hasta 2026, que fue aprobado el 28 de septiembre de 2021 por el Consejo de Ministros.

- a) El negocio regulado incluye los ingresos obtenidos por AENA en forma de prestaciones patrimoniales públicas (PPP), descritas en la Ley de Seguridad Aérea, correspondientes a los siguientes conceptos:
- Utilización de las pistas de los aeropuertos civiles y de utilización conjunta y de las bases aéreas abiertas al tráfico civil por las aeronaves (servicios de aterrizaje).
 - Servicios de tránsito y servicios de tránsito aéreo de aeródromo.
 - Servicios meteorológicos.
 - Servicios de inspección y control de pasajeros y equipajes en los recintos aeroportuarios (seguridad).
 - Servicios que permitan la movilidad general de los pasajeros y la asistencia necesaria a personas con movilidad reducida (PMR).
 - Puesta a disposición de los pasajeros de las instalaciones para hacer efectivo su contrato de transporte aéreo (salida de pasajeros).
 - Utilización de las zonas de estacionamiento (servicios de estacionamiento).
 - Utilización de las instalaciones aeroportuarias para facilitar el servicio de embarque y desembarque de pasajeros a las compañías aéreas a través de pasarelas telescópicas (uso de pasarelas).
 - Utilización del recinto aeroportuario para el transporte y suministro de combustibles y lubricantes.

- Utilización del recinto aeroportuario para la prestación de servicios de asistencia en tierra (asistencia en tierra).

Las condiciones de servicio se establecen de acuerdo con las previsiones de tráfico, estándares de capacidad, calidad del servicio, condiciones mínimas de servicio e inversiones previstas en el periodo de planificación 2017-2021.

b) El negocio no regulado incluye tres áreas: Comercial, Inmobiliaria e Internacional.

- Del área Comercial forman parte: las tiendas duty free, restauración, tiendas especializadas, aprovechamientos comerciales, publicidad, alquiler de vehículos, aparcamientos, servicios VIP. Los 7 aeropuertos de mayor tráfico generan el 80 % de los ingresos comerciales, aun cuando el ingreso medio por pasajero está por debajo de la media europea.
- La oferta Inmobiliaria incluye los ingresos por arrendamientos para operaciones de logística, hangares, oficinas, hoteles y centros comerciales, entre otros.
- El área Internacional comprende los ingresos derivados de las participaciones en aeropuertos internacionales: participaciones mayoritarias en los aeropuertos de Luton en el Reino Unido (con un 51 % del capital) y Aeropuertos del Nordeste de Brasil (con el 100 % del capital); y participaciones no mayoritarias en Aeropuertos Mexicanos del Pacífico (AMP) (con un 33,33 % de participación), Sociedad Aeroportuaria de la Costa S.A. (SACSA) para la explotación del aeropuerto de Cartagena de Indias en Colombia (con una participación del 37,89 %) y Explotación del Aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón de Cali en Colombia (AEROCALI S.A.) (con una participación del 50 %).

1.3.4.- Órganos de gobierno y administración

El gobierno, dirección y administración de AENA corresponde a la Junta General de Accionistas y al Consejo de Administración, dentro de sus respectivas competencias. El Consejo de Administración está formado por quince Consejeros, de los cuales seis son dominicales, siete independientes y dos ejecutivos.

Creada por el Consejo de Administración y de acuerdo con los Estatutos Sociales, tiene constituida con carácter permanente la Comisión Ejecutiva, integrada por el Presidente del Consejo de Administración, tres Consejeros dominicales y un Consejero independiente.

De igual manera, tiene constituida con carácter permanente la Comisión de Auditoría formada por cinco Consejeros externos, siendo designado Presidente entre los Consejeros independientes que formen parte de ella.

El Consejo de Administración ha constituido, también con carácter permanente, la Comisión de Nombramientos, Retribuciones y Gobierno Corporativo, formada por cinco Consejeros externos, siendo designado Presidente entre los Consejeros independientes que formen parte de ella.

La gestión ordinaria está encomendada al equipo de dirección y a los órganos ejecutivos correspondientes; en particular, el Comité de Dirección, el Presidente-Consejero Delegado, Director General de Aeropuertos (Actividad Aeronáutica e Internacional), la Directora General Comercial e Inmobiliaria (Negocio no Regulado, Servicios Comerciales e Inmobiliarios), los Directores Financiero, de Organización y RR.HH., de Comunicación, Gabinete de Presidencia y Regulación y la Secretaría General Corporativa.

I.4.- RENDICIÓN DE CUENTAS

AENA rindió al Tribunal de Cuentas sus cuentas anuales correspondientes al ejercicio 2020 dentro del plazo legal fijado para ello acompañadas del preceptivo informe de auditoría. La opinión de auditoría en el ejercicio fiscalizado fue favorable sin salvedades.

I.5. TRÁMITE DE ALEGACIONES

Dando cumplimiento a lo establecido en el artículo 44 de la Ley 7/1988, de Funcionamiento del Tribunal de Cuentas, los resultados de la fiscalización han sido puestos de manifiesto, para la formulación de alegaciones, al representante legal de la entidad fiscalizada, que también lo era en el periodo fiscalizado. El plazo concedido para las alegaciones fue ampliado a solicitud del máximo responsable. Se ha recibido dentro del plazo establecido el escrito de alegaciones.

Las alegaciones presentadas, que se acompañan a este Informe, han sido analizadas y valoradas. Como consecuencia de ese análisis, se han introducido en el texto los cambios que se han considerado oportunos, ya sea para aceptar su contenido o para exponer el motivo por el que no se han aceptado. En aquellos supuestos en que las alegaciones presentadas constituyen meras explicaciones o comentarios de hechos o situaciones descritos en el Informe o plantean opiniones sin un adecuado soporte documental, no se ha modificado el texto del Informe. En todo caso, el resultado definitivo de la fiscalización es el expresado en el presente Informe, con independencia de las consideraciones incluidas en las alegaciones, en particular la manifestación de haber solventado algunas de las incidencias observadas en el período fiscalizado y puestas de manifiesto en este Informe.

En atención a la primera de las alegaciones presentadas por AENA los datos sobre la contabilidad analítica por aeropuertos facilitados por la Sociedad en el curso de las actuaciones fiscalizadoras se han tratado en el texto como información confidencial. Este tratamiento de confidencialidad no afecta a los resultados y a las conclusiones de este Informe.

II.- RESULTADOS DE LA FISCALIZACIÓN

II.1.- IMPACTO DEL COVID-19 EN LA ACTIVIDAD DE AENA

El transporte aéreo ha sido uno de los sectores en los que la crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19 ha causado mayor impacto. Según el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI, por sus siglas en inglés), el número de pasajeros de los aeropuertos en todo el mundo experimentó una caída en 2020 de un 64,2 % en comparación con 2019. A nivel mundial, pronostica que los volúmenes de tráfico de pasajeros de 2019 no se recuperarán antes de 2023 y que los mercados que tienen un tráfico internacional significativo no se recuperarán hasta 2024.

En el ámbito europeo, la crisis sanitaria y las medidas adoptadas por los Gobiernos de todos los países, que afectaron a la movilidad de las personas, influyeron de forma similar al conjunto de los aeropuertos europeos. En el siguiente cuadro se muestra, en términos comparativos, las cifras de tráfico de pasajeros en diferentes aeropuertos y grupos aeroportuarios.

CUADRO Nº 1: TRÁFICO DE PASAJEROS EN LOS PRINCIPALES AEROPUERTOS EUROPEOS

(en millones de pasajeros)

Aeropuerto	2019 (A)	2020 (B)	Variación en pasajeros (B) - (A)	Variación en %
Red de aeropuertos españoles (AENA)	275,2	76,1	(199,1)	(72,3)
Grupo AENA (AENA+Luton+ANB)	307,1	89,3	(217,8)	(70,9)
Aeropuertos de París	108,0	33,1	(74,9)	(69,4)
Grupo ADP (ADP+Amman+TAV(Antalya))	186,4	52,3	(134,1)	(71,9)
Aeropuerto de Frankfurt	70,6	18,8	(51,8)	(73,4)
Fraport (Frankfurt+Ljubljana+Fraport Brasil+Lima+Fraport Grecia*Fraport Twin Star)	146,5	42,5	(104,0)	(71,0)
Aeropuerto de Zurich	31,5	8,3	(23,2)	(73,7)
Grupo Zurich (Zurich+Florianópolis, Aeropuertos del sudeste de Brasil, André Isabella-Antofagasta y Diego Aracena-Iquique)	42,3	13,7	(28,6)	(67,6)

Fuente: AENA

Los principales aeropuertos europeos y Grupos aeroportuarios experimentaron una caída media del 71,4 % en el tráfico de pasajeros, que afectó a sus principales magnitudes económicas y a su cuenta de resultados, tal como se refleja en el cuadro siguiente, el descenso en los ingresos estuvo comprendido en una horquilla del 48-55 % en los cuatro Grupos aeroportuarios.

CUADRO Nº 2: MAGNITUDES DE LOS PRINCIPALES GRUPOS AEROPORTUARIOS INTERNACIONALES

(en millones de euros)

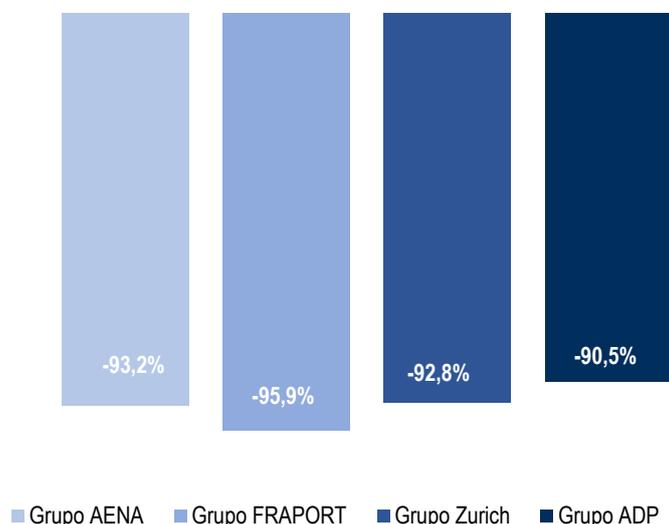
MAGNITUD	GRUPO AENA			GRUPO ADP			GRUPO FRAPORT			GRUPO ZURICH		
	2019 (A)	2020 (B)	Variación %	2019 (A)	2020 (B)	Variación %	2019 (A)	2020 (B)	Variación %	2019 (A)	2020 (B)	Variación %
Ingresos Totales	4.503,3	2.242,8	(50,2)	4.700,0	2.137,0	(54,5)	3.785,0	1.796,7	(52,5)	1.210,1	624,0	(48,4)
OPEX	1.702,0	1.333,3	(21,7)	2.985,0	1.961,0	(34,3)	2.604,7	2.047,3	(21,4)	568,2	428,0	(24,7)
EBITDA	2.766,2	714,6	(74,2)	1.772,0	168,0	(90,5)	1.180,3	(250,6)	(121,2)	641,8	196,0	(69,5)
Margen EBITDA	61,4 %	31,9 %		37,7 %	7,9 %		31,2 %	(13,9 %)		53,0 %	31,4 %	
Beneficio neto	1.442,0	(126,8)	(108,8)	588,0	(1.169,0)	(298,8)	420,7	(657,6)	(256,3)	309,1	(69,1)	(122,4)

OPEX: Gastos operativos (Aprovisionamientos, Personal y Otros Gastos de Explotación)

Fuente: AENA

Dado que el impacto en el EBITDA de los Grupos aeroportuarios resulta a priori muy dispar, con un rango de caída entre el 69,5 % del Grupo Zurich y el 121,2 % del Grupo Fraport respecto al ejercicio 2019, se han realizado algunos ajustes para hacer las magnitudes comparables y homogéneas. Tras los ajustes, se aprecia un deterioro en el EBITDA del ejercicio 2020 de todos los Grupos cercano al 90 %, debido al descenso de la actividad por la caída del tráfico de pasajeros.

GRÁFICO Nº 1: VARIACIÓN DEL EBITDA AJUSTADO 2020-2019



Fuente: AENA

Ante el fuerte impacto que la crisis sanitaria y las medidas de los Gobiernos iban mostrando en la actividad aeroportuaria, diferentes aeropuertos europeos recibieron ayudas estatales y se beneficiaron de mecanismos de compensación de la actividad aeroportuaria contemplados en los distintos modelos regulatorios de los diferentes países. En el Anexo I se incluye el detalle de estas ayudas.

AENA, que no recibió ayudas estatales, activó la petición de modificación del marco DORA 2017-2021 prevista en el artículo 27² de la Ley 18/2014, y la solicitud de reconocimiento del impacto económico sufrido por AENA como consecuencia del COVID-19. Sin embargo, la DGAC desestimó esa petición y, a fecha de redacción del presente Informe, está pendiente de resolución el recurso contencioso-administrativo presentado por AENA ante el Tribunal Supremo contra esa desestimación. En el apartado II.7 Hechos posteriores, se recoge el detalle de las actuaciones relativas a esta petición de reconocimiento del impacto económico por el COVID-19.

El impacto de la crisis sanitaria en la evolución del negocio de AENA se ha visto reflejado, entre otros, en los siguientes indicadores:

² El Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA) podrá ser revisado por causas excepcionales durante su período de vigencia.

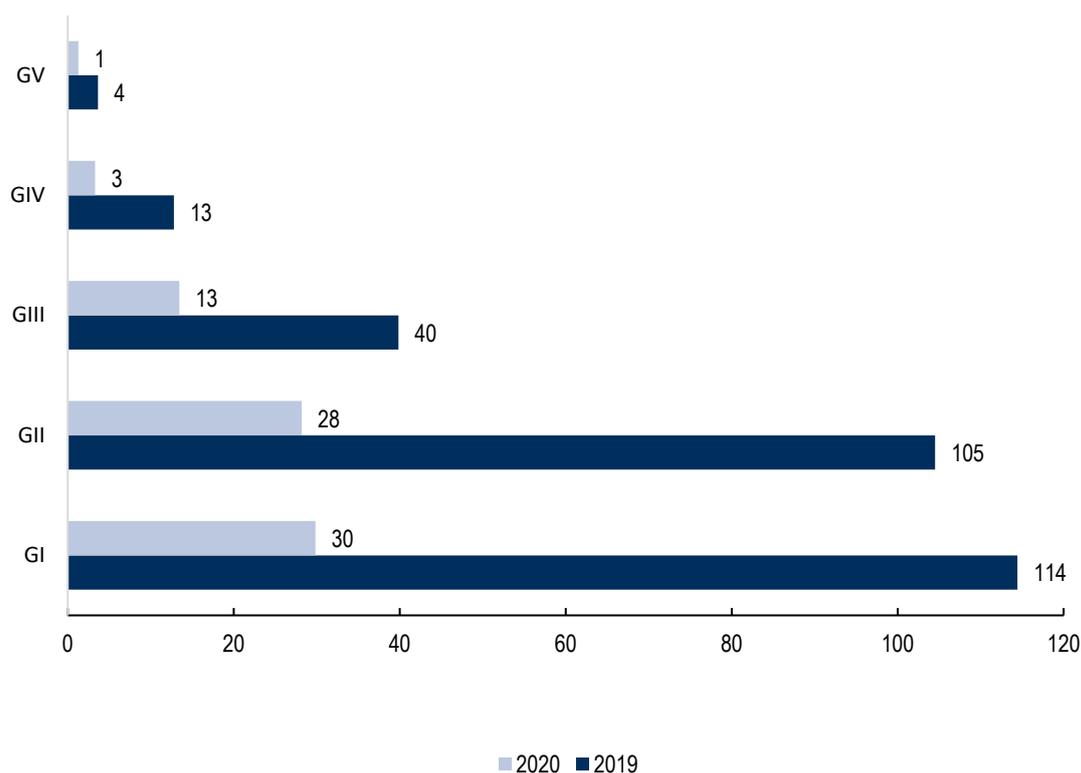
Por causas excepcionales deben entenderse cualesquiera no imputables a Aena, S.A., que sean imprevisibles en el momento de la aprobación del Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA), siempre que tengan un efecto cierto y substancial sobre la viabilidad financiera de la red de aeropuertos de Aena, S.A., y así, entre otras, tendrán esta consideración reducciones anuales del tráfico de pasajeros en el conjunto de la red superiores al 10 % ocasionadas por desastres naturales, actos terroristas o situaciones bélicas.

En circunstancias no excepcionales, el riesgo de tráfico es del operador.

1) Tráfico de pasajeros

GRÁFICO Nº 2: TRÁFICO DE PASAJEROS POR CATEGORÍAS DE AEROPUERTOS DE AENA 2019-2020³

(en millones de pasajeros)



Fuente: Elaboración propia

El número de pasajeros, tras experimentar una senda de crecimiento en los años previos a la pandemia hasta alcanzar en 2019 la cifra de 275,2 millones de viajeros, en el año 2020 se redujo hasta los 76,1 millones, con una caída del 72,4 % respecto del ejercicio anterior. Todos los aeropuertos experimentaron caídas importantes en el número de pasajeros, destacando el 72,2 % de Madrid-Barajas, el 75,8 % de Barcelona, el 79,4 % de Palma de Mallorca, el 74 % de Málaga.

³ Grupo I: Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Barcelona-El Prat.

Grupo II: Alicante-Elche, Ibiza, César Manrique-Lanzarote, Gran Canaria, Málaga-Costa del Sol, Palma de Mallorca, Tenerife Sur.

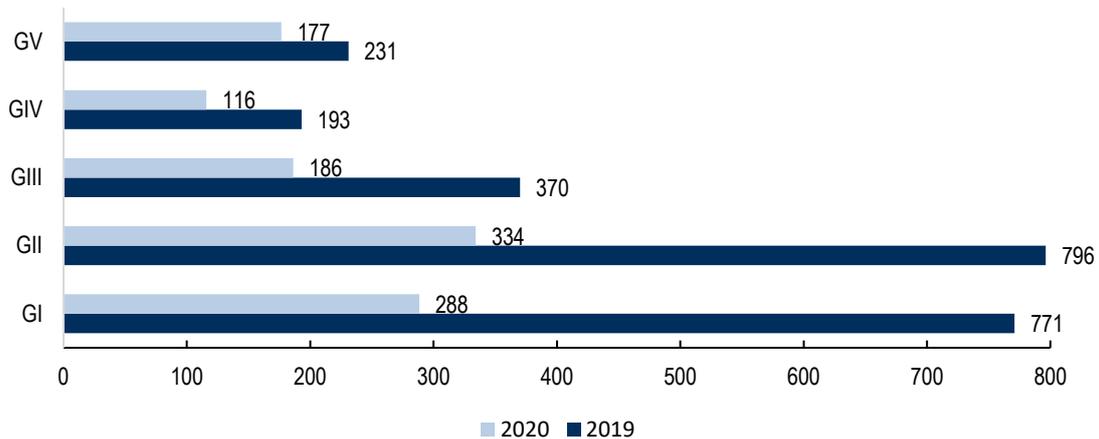
Grupo III: Bilbao, Fuerteventura, Menorca, Tenerife Norte-Ciudad de La Laguna, Santiago-Rosalía De Castro, Sevilla, Valencia.

Grupo IV: Almería, Asturias, A Coruña, Girona-Costa Brava, Granada Jaén, Jerez, La Palma, Reus, Murcia-San Javier, Seve Ballesteros-Santander, Vigo.

Grupo V: Albacete, Algeciras/ Helipuerto, Badajoz, Burgos, Ceuta/ Helipuerto, Córdoba, Madrid-Cuatro Vientos, El Hierro, Logroño-Agoncillo, La Gomera, León, Melilla, Huesca-Pirineos, Pamplona, Sabadell, Salamanca, San Sebastián, Son Bonet, Valladolid, Vitoria, Zaragoza.

2) Operaciones de tráfico

GRÁFICO Nº 3: NÚMERO DE OPERACIONES DE TRÁFICO DE AENA 2019-2020
(en miles de operaciones)



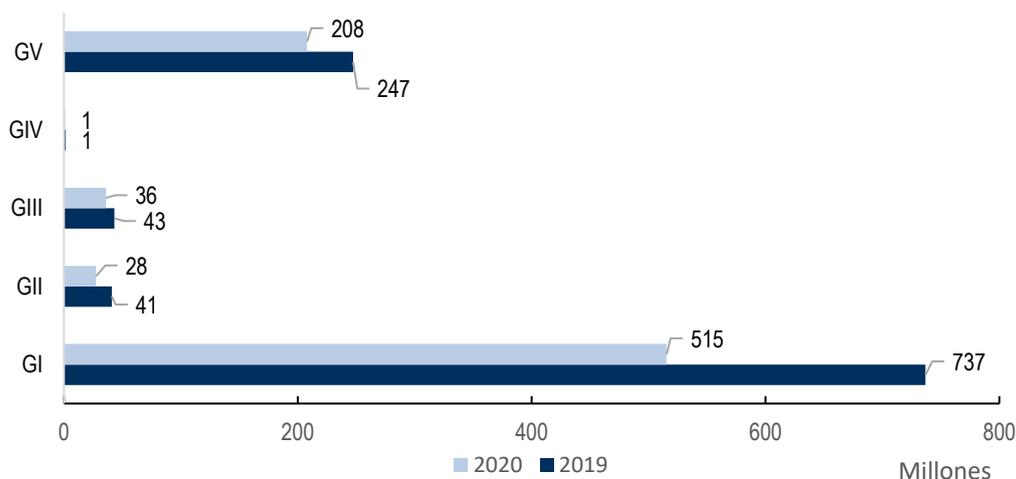
Fuente: Elaboración propia

En el ejercicio 2020, también el número de operaciones de tráfico sufrió un descenso del 53,4 % en toda la red de aeropuertos, respecto del año 2019, al pasar de 2,4 a 1,1 millones de operaciones. Las mayores caídas afectaron a los aeropuertos del Grupo I, Madrid-Barajas y Barcelona, con descensos del 61,1 % y 64,4 %, respectivamente, así como Alicante-Elche y Palma de Mallorca, con un 63,4 y un 64,6 %, respectivamente.

3) Tráfico de mercancías

GRÁFICO Nº 4: TRÁFICO DE MERCANCÍAS DE AENA 2019-2020

(en millones de kilogramos)

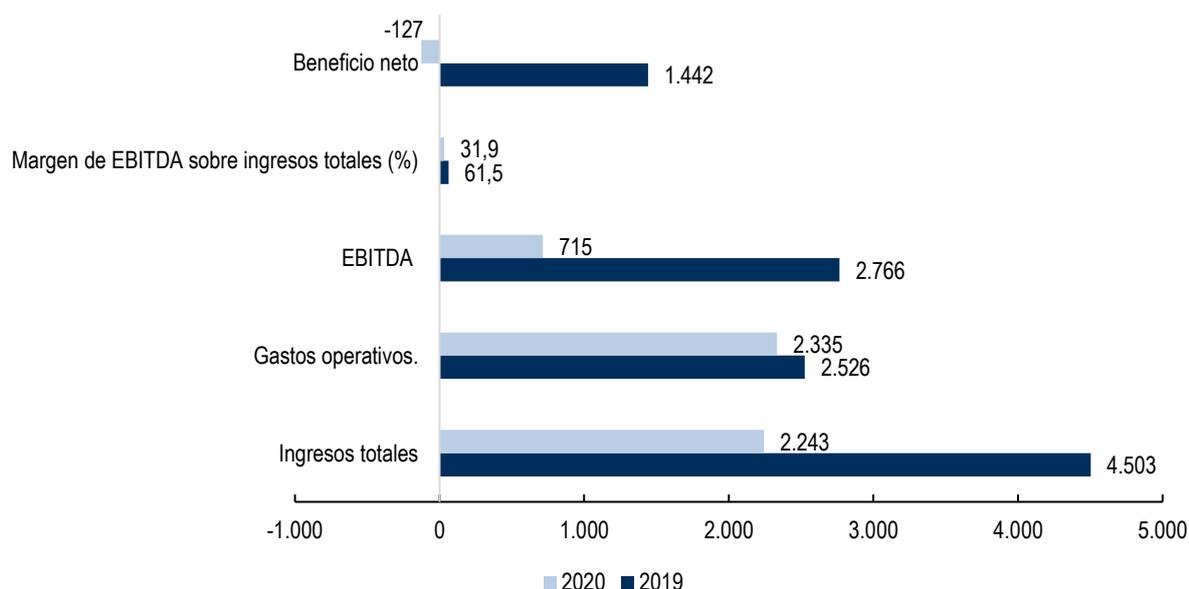


Fuente: Elaboración propia

El tráfico de mercancías también se vio afectado en el ejercicio 2020, si bien en menor medida que el de pasajeros, con un descenso del 26,3 % para el conjunto de los aeropuertos españoles. Destacan el aeropuerto de Málaga, con una caída del 70 % respecto del ejercicio 2019, el de Tenerife Sur con un 63 %, o el de Lanzarote con un 59 %.

4) Cuenta de resultados consolidada⁴

GRÁFICO Nº 5: CUENTA DE RESULTADOS CONSOLIDADA DE AENA 2019-2020
(en millones de euros)



Fuente: Elaboración propia

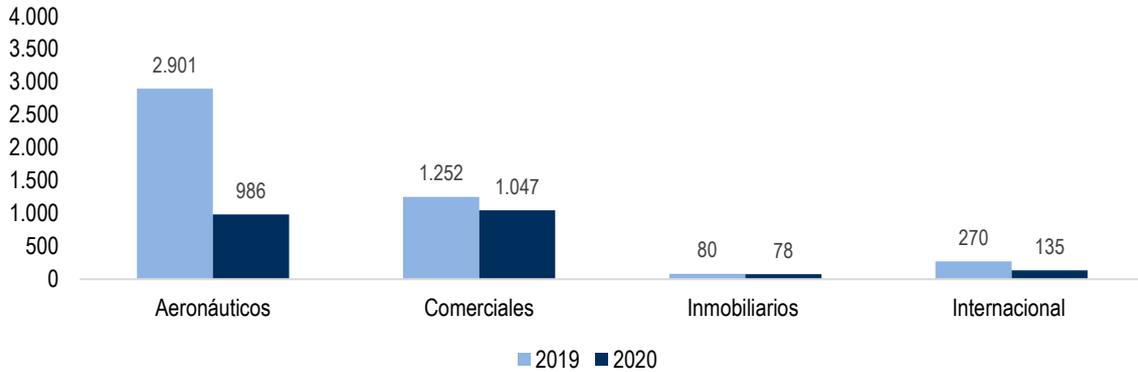
Los ingresos totales consolidados, incluidos los de las entidades filiales y asociadas, tras seguir una senda ascendente en los años precedentes, hasta situarse en el ejercicio 2019 en 4.503 millones de euros, en el ejercicio 2020 experimentaron una caída del 50,2 %, hasta los 2.243 millones de euros. Con el Plan de Ahorro de Costes que se expone más adelante en este Informe, AENA logró una reducción de 191 millones en los gastos operativos respecto de 2019, con un descenso del 7,7 %, pero que no fue suficiente para compensar la caída de los ingresos. La evolución del EBITDA (Beneficio Bruto de Explotación antes de intereses, impuestos, depreciaciones y amortizaciones) siguió la misma evolución que los ingresos, situándose en 715 millones de euros, frente a los 2.766 millones de euros del año 2019, con una caída del 74,2 %. El margen de EBITDA sobre ingresos totales, que en el año 2019 se situó en el 61,5 %, se redujo a la mitad en 2020, resultando en este ejercicio del 31,9 %. Por último, el beneficio neto consolidado de la Sociedad en el ejercicio 2020 fue negativo por un importe de 127 millones de euros, frente a los 1.442 millones de euros de beneficio obtenido en 2019.

Sin embargo, el impacto del COVID-19 en los resultados del ejercicio 2020 no afectó con la misma intensidad a toda la red aeroportuaria gestionada por AENA; tal como figura en el siguiente gráfico los aeropuertos más afectados por la crisis sanitaria fueron los de los Grupos I, II y III, en los que la caída de sus resultados fue el 87 %, el 85 % y el 124 %, respectivamente. Si bien el resultado de explotación antes de impuestos de los aeropuertos de los Grupos I y II continuó siendo positivo, en el caso de los aeropuertos comprendidos en el Grupo III, el resultado cambió de signo pasando de 158,6 millones de euros a un resultado negativo de 36,8 millones de euros. Por su parte, los aeropuertos de los Grupos IV y V arrojaron pérdidas en los resultados de explotación en los dos ejercicios, aunque en los del Grupo IV las pérdidas empeoraron un 98 %, mientras que los pertenecientes al Grupo V presentaron una baja elasticidad a los efectos de la crisis sanitaria.

⁴ La información procede de las cuentas anuales consolidadas de AENA en las que figuran las diferentes partidas económicas correspondientes a las respectivas áreas de negocio: regulado, comercial e internacional.

5) Ingresos por segmento de negocio

GRÁFICO Nº 6: INGRESOS DE AENA POR SEGMENTO DE NEGOCIO 2019-2020
(en millones de euros)

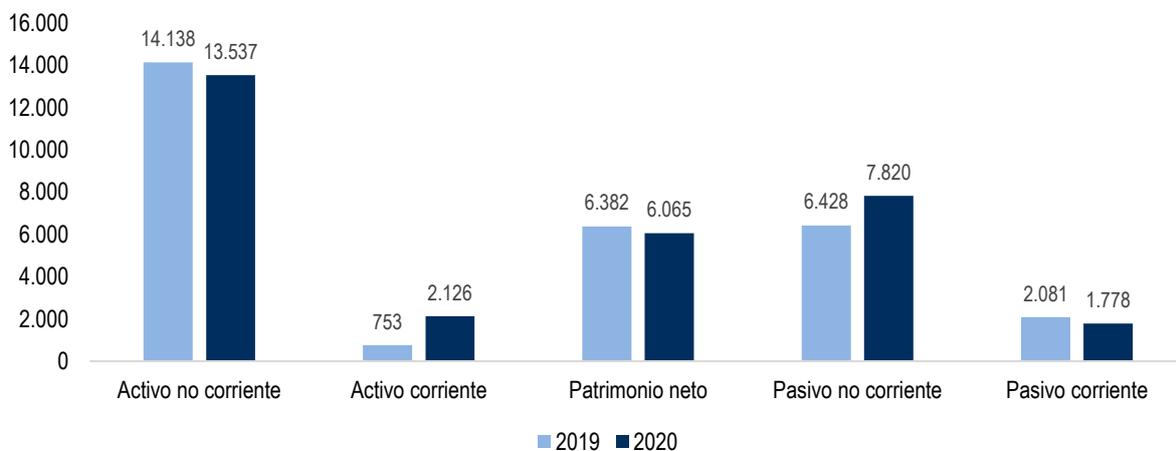


Fuente: Elaboración propia

Los ingresos del negocio regulado experimentaron una caída del 66 % en el ejercicio 2020, respecto del ejercicio precedente, con un descenso de 1.915 millones de euros, así como de los ingresos procedentes de la actividad internacional, que también sufrieron un descenso del 50 % en el mismo periodo, de 135 millones de euros. Sobre el volumen total de ingresos, los aeronáuticos pasaron de representar el 64,4 % en 2019 al 43,9 % en 2020, mientras que los comerciales, pasaron del 27,8 % al 46,6 %, incrementando su peso específico un 67,6 %. No obstante, los ingresos comerciales incluyen las rentas mínimas anuales garantizadas (RMGA's) devengadas en los contratos de las líneas de negocio: Duty Free, Restauración, Tiendas, Publicidad y Explotaciones Comerciales, que en 2020 aportaron el 76,9 % de los ingresos debido a los contratos que incorporan esta cláusula, frente al 17,8 % de 2019.

6) Balance de situación consolidado

GRÁFICO Nº 7: PARTIDAS DEL BALANCE CONSOLIDADO 2019-2020
(en millones de euros)



Fuente: Elaboración propia

El activo no corriente descendió en el ejercicio 2020 en 601 millones de euros, respecto del año anterior, motivado principalmente por las menores inversiones realizadas en el ejercicio, la

conversión negativa por la evolución desfavorable de la libra esterlina y el real brasileño frente al euro y el deterioro de activos intangibles.

El aumento del activo corriente en 1.373 millones de euros respondió, de una parte, al incremento del saldo de clientes por aumento de las RMGA's devengadas y no facturadas y, de otra, al aumento de financiación ajena para dotar a la Sociedad de flujos de efectivo. Hasta el año 2019, las actividades de explotación fueron las generadoras de efectivo y las actividades de inversión y financiación fueron consumidoras de efectivo. Sin embargo, en el ejercicio 2020, la paralización de las actividades de explotación como consecuencia de crisis sanitaria hizo que el efectivo de AENA tuviera que generarse básicamente mediante financiación externa y el consiguiente endeudamiento.

El patrimonio neto descendió en 317 millones de euros respecto de 2019, debido fundamentalmente al resultado negativo de 127 millones de euros y a la evolución desfavorable de las divisas del grupo, que generó diferencias de conversión negativas por 160 millones de euros. El pasivo no corriente aumentó 1.392 millones de euros por la deuda financiera a largo plazo contraída para reforzar la liquidez. El pasivo corriente se redujo en 303 millones de euros, motivado esencialmente por la reducción de la deuda financiera a corto plazo y del saldo de proveedores y otras cuentas a pagar. El fondo de maniobra, habitualmente de signo negativo en AENA, dada su operativa y estructura de financiación, pasó de un importe negativo de 1.328 millones de euros en el ejercicio 2019, a un importe positivo de 348 millones en 2020.

7) Evolución de la plantilla

CUADRO Nº 3: EVOLUCIÓN DE LA PLANTILLA DE AENA 2019-2020

(en número de personas)

EVOLUCIÓN DE LA PLANTILLA						
Empleados AENA Categoría profesional	A 31 de diciembre de 2020			A 31 de diciembre de 2019		
	HOMBRES	MUJERES	TOTAL	HOMBRES	MUJERES	TOTAL
Alta Dirección	6	5	11	7	4	11
Directivos y Titulados	1.016	833	1.849	993	799	1.792
Coordinadores	840	326	1.166	791	322	1.113
Técnicos	2.846	1.395	4.241	2.983	1.495	4.478
Personal de apoyo	201	222	423	221	252	473
Total	4.909	2.781	7.690	4.995	2.872	7.867

Fuente: Memoria de AENA S.M.E. S.A. de 2020

El personal de AENA, prácticamente en su totalidad, está destinado al negocio regulado. La crisis sanitaria del COVID-19 no ha tenido un impacto relevante en el área de personal, al no haberse llevado a cabo medidas de ajuste de plantilla, sino que casi todo el personal continuó prestando sus servicios y ejerciendo sus funciones de manera regular. Solamente 24 trabajadores fijos discontinuos de los aeropuertos de Reus, Menorca e Ibiza se vieron afectados por un ERTE. Al cierre del ejercicio 2020, de la totalidad de empleados, 494 eran eventuales frente a los 799 al cierre de 2019.

El personal vinculado a los servicios afectados por la disminución de la actividad de AENA pertenecía a las empresas que prestan los servicios externalizados por AENA, cuyos contratos fueron objeto de renegociación por el ajuste de las necesidades del servicio.

II.2.- MEDIDAS ADOPTADAS POR AENA ANTE LA DISMINUCIÓN DE LA ACTIVIDAD

II.2.1.- Marco general

En los primeros meses de la pandemia, se fueron revisando de forma permanente por los Organismos Internacionales y los Estados, los posibles impactos de la pandemia, con unos escenarios cada vez más pesimistas. En España, el Gobierno declaró el estado de alarma el 14 de marzo de 2020, por el RD 463/2020.

Con objeto de adaptarse a las medidas tomadas por el Gobierno de España, la declaración del estado de alarma y el descenso de la actividad tanto en España como en el resto del mundo, AENA cerró temporalmente algunos de sus espacios y terminales, suspendiendo la mayor parte de los servicios asociados a esas instalaciones para adecuarlas a la nueva situación. No obstante, dado que los aeropuertos de la red de AENA tienen la consideración de infraestructuras de interés general, tuvo que mantener la actividad suficiente para garantizar el servicio a la aviación comercial, en la medida que fuese necesario, así como otros tipos de aviación, como la carga aérea y otros servicios esenciales, como Policía, Guardia Civil, salvamento marítimo, trasplante de órganos, etc.

A la vista de la situación de incertidumbre, en el mes de marzo de 2020, AENA adoptó una serie de medidas destinadas a garantizar su liquidez y a proteger su situación financiera. En particular, elaboró un Plan de Contención de Gastos cuyo principal objetivo era mantener la actividad imprescindible para proteger la liquidez de la Sociedad, que se había visto muy afectada por la paralización de la movilidad nacional e internacional. Este Plan, fue presentado al Consejo de Administración el 24 de marzo de 2020 e incluyó medidas de ahorro en gastos operativos (OPEX) y en gastos de capital (CAPEX), consistentes, principalmente en: la adaptación de horarios en los aeropuertos, el funcionamiento bajo demanda de algunos aeropuertos, el cierre temporal de espacios y terminales, la adecuación de los servicios a las necesidades, la suspensión temporal de la incorporación de nuevo personal, la renegociación de los contratos de servicios y la paralización y aplazamiento de actividades no esenciales.

A partir de junio de 2020, como consecuencia de la flexibilización de las restricciones de movilidad, AENA puso en marcha un Plan de Recuperación Operativa, que incluía la implantación de medidas operacionales para recuperar la operatividad de los aeropuertos de manera segura, una vez eliminadas las restricciones a la movilidad; entre otras, el refuerzo de la limpieza y desinfección de las instalaciones, el mantenimiento de las distancias de seguridad, la adecuación de la señalización, el refuerzo de la comunicación a los pasajeros, o la adquisición de los medios de protección. Las medidas de ahorro de OPEX estaban orientadas a lograr una reducción de la salida mensual de caja por gastos operativos; con el mismo fin, se acordó la suspensión temporal de la ejecución del programa de inversiones y el Consejo de Administración suspendió el pago del dividendo a los accionistas.

Con la finalidad de asegurar la liquidez, AENA implantó un Plan de Fortalecimiento haciendo uso de líneas de crédito disponibles y firmando nuevas líneas de financiación; renegóció préstamos con las entidades financieras y obtuvo dispensas temporales de cumplimiento (waivers) de las ratios fijadas en los contratos de financiación con el Banco Europeo de Inversiones (BEI), el Instituto de Crédito Oficial (ICO), FMS Wertmanagement AÖR (FMS) y Unicaja, al menos, hasta junio de 2022.

En el ámbito de los ingresos del negocio regulado, AENA aprobó unos incentivos extraordinarios a las compañías aéreas, con la finalidad de estimular la reanudación del tráfico en el contexto de la crisis del COVID-19 y compartir el riesgo con las aerolíneas ante los bajos niveles de ocupación. Se definieron tres periodos de aplicación de los incentivos: el primero, de julio a octubre de 2020 (originalmente desde julio 2020 a marzo 2021); el segundo, de noviembre de 2020 a marzo de 2021;

y el tercero, de abril a octubre 2021. Acorde con el ámbito temporal de la fiscalización, en el apartado destinado al Negocio Regulado se analizan los dos primeros periodos.

En cuanto a los ingresos de su actividad no regulada, AENA también adoptó medidas destinadas a negociar y acordar modificaciones en los contratos comerciales, incluidas las rentas fijas y la renta mínima anual garantizada (RMGA), concedió aplazamientos sin intereses para el pago de las tarifas de estacionamiento de aeronaves y descuentos de hasta el 75 % en los activos inmobiliarios explotados por compañías aéreas, agentes de handling, proveedores comerciales, etc.

AENA también adoptó medidas para evitar la propagación del COVID-19 y proteger la salud de los trabajadores, proveedores y personal externo. Se redujo asistencia presencial del personal a sus puestos de trabajo al mínimo e imprescindible, con redistribución de los turnos y se facilitó el trabajo no presencial a la mayoría de la plantilla. Realizó las adaptaciones necesarias para aplicar las recomendaciones de las autoridades sanitarias (distancia mínima de seguridad, desinfección de instalaciones, reducción de concentraciones de personas, etc.). Estas recomendaciones se aplicaron en toda la red de aeropuertos, se implementaron labores de desinfección de las instalaciones y se procuró garantizar la máxima seguridad de los viajeros y del personal de cada aeropuerto que, por motivos de servicios mínimos y esenciales, siguieron desempeñando su labor. Se mantuvo una estrecha colaboración con las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, desplegados en la red de aeropuertos. Además, AENA asumió las tarifas aeroportuarias (de aterrizaje y tránsito aéreo) de los vuelos con carga que transportasen material sanitario.

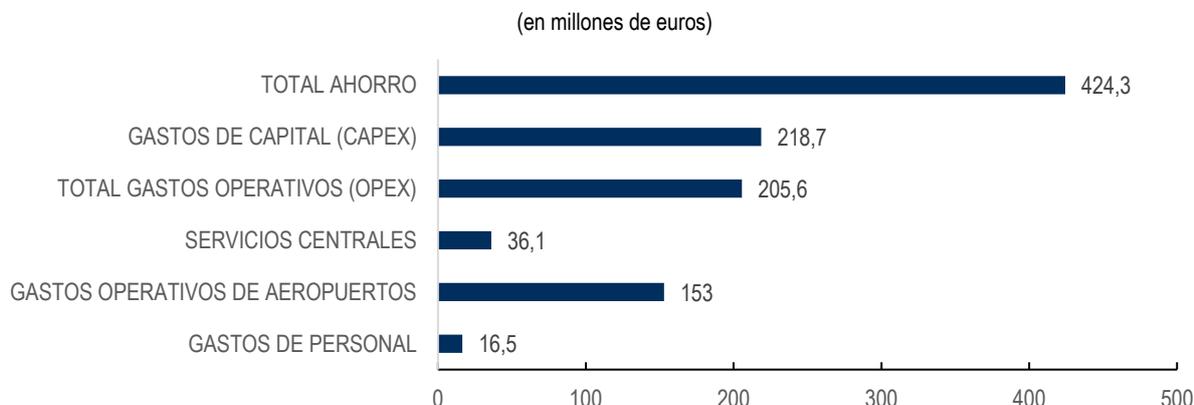
El 26 de marzo de 2020 AENA informó a la CNMV de las medidas adoptadas y del impacto previsto ante la pandemia, entre otras, de la reorganización de las instalaciones de los aeropuertos y de la puesta en marcha de un plan de reducción de salidas de caja, al que se sumaba el efecto de la paralización temporal del programa de inversiones.

En relación con todas las medidas adoptadas por AENA para acomodar su actividad a los efectos de la pandemia COVID-19 y del estado de alarma, AENA implantó un proceso para la toma de las decisiones correspondientes que incluía a sus órganos de gobierno y dirección, que se muestra mediante una infografía recogida en el Anexo II.

En el ámbito de la planificación, en el ejercicio 2020 AENA contaba con los presupuestos anuales aprobados por el Consejo de Administración antes de que surgiera la pandemia. Para el estado de gastos, el presupuesto no diferencia por los dos segmentos de negocio regulado y no regulado, debido a que ambas actividades comparten la mayor parte de los servicios y de los inmuebles, por lo que la imputación de los gastos a cada una de estas dos actividades diferenciadas y por aeropuertos se realiza mediante la contabilidad analítica, a partir de la contabilidad financiera. En el caso de los ingresos, la contabilidad financiera sí permite diferenciar la procedencia de los ingresos y clasificarlos entre el negocio regulado y el no regulado.

Tras la declaración del estado de alarma en marzo de 2020, las perspectivas de tráfico durante los meses de abril y mayo fueron de una mínima actividad, a través del proceso de toma de decisiones mencionado, se estimó una reducción para los meses de junio y julio del 60 % respecto del ejercicio 2019, de un 20 % en agosto y de un 10 % para el resto del año. Así, el primer plan de medidas económicas para reducir costes, de marzo de 2020, se fundamentó en una estimación de 142 millones de pasajeros para 2020, que suponía una reducción del 42 % sobre lo planificado en el presupuesto. En este escenario, se estimó una reducción de 205,6 millones de euros de gastos OPEX, en los epígrafes de suministros, personal y otros gastos de explotación y de 218,7 millones de euros en CAPEX. Se consideró que la mayor parte del ahorro se produciría en los primeros meses (145 millones de euros hasta el mes de julio).

GRÁFICO Nº 8: PLAN DE AHORRO DE COSTES (MARZO 2020)



Fuente: Elaboración propia

CUADRO Nº 4: PLAN DE AHORRO MENSUAL DE COSTES OPEX (MARZO 2020)

(en millones de euros)

marzo	abril	mayo	junio	julio	agosto	septiembre	octubre	noviembre	diciembre	Total
13,1	40,3	41,5	27,2	22,6	12,6	11,6	9,8	10,8	16,0	205,6

Fuente: AENA

AENA mantuvo las medidas de contención de gasto durante todo el ejercicio 2020, de acuerdo con la reducción de actividad aeronáutica, efectuando un seguimiento continuado por parte de la Dirección Financiera y del Comité de Dirección. Mensualmente se analizaba la evolución de la pandemia, se realizaban previsiones de tráfico para el año y se recalculaban los ingresos, los gastos, las inversiones y la disponibilidad de efectivo. Se actualizaban los resultados con los datos reales y con las nuevas estimaciones. A partir de esta información, el Comité de Dirección tomaba las decisiones sobre las necesidades operativas y financieras (cierre de instalaciones, implantación de medidas para la recuperación operativa y del tráfico, suspensiones y modificaciones de contratos de proveedores, paralización de contrataciones, etc.), e informaba al Consejo de Administración sobre el avance del Plan, el cumplimiento de los objetivos fijados y la actualización para los meses siguientes.

En el mes de junio, con la finalización del primer estado de alarma, AENA revisó su previsión inicial y estimó una caída del 70 % del número de pasajeros para todo el año 2020. Los ajustes de la capacidad, el recorte de gastos y, en consecuencia, la reducción de la salida de fondos se fue acomodando a la evolución del tráfico, a medida que se fueron reabriendo terminales y espacios operativos en los aeropuertos, adaptando la capacidad a las necesidades concretas de la operativa.

El ahorro de costes operativos al final del ejercicio 2020, ascendió a 433,2 millones de euros, de los que 404,7 se originaron en el periodo de pandemia de abril a diciembre y respondió a la aplicación de las medidas adoptadas en el plan de reducción de costes.

CUADRO Nº 5: EJECUCIÓN DEL PLAN DE AHORRO DE COSTES, ABRIL-DICIEMBRE 2020

(en millones de euros)

abril	mayo	junio	julio	agosto	septiembre	octubre	noviembre	diciembre	Total
47,2	51,8	58,2	45,9	40,5	40,8	40,8	34,3	45,2	404,7

Fuente: AENA

Tras la declaración del estado de alarma por el RD 463/2020, de 14 de marzo, AENA emitió una circular interna relativa a la contratación, aprobada por el Director de Contratación y ratificada por el Comité de Dirección Ejecutivo, que contenía el procedimiento a seguir para acordar la suspensión, modificación o resolución de los contratos con proveedores. Para llevar a cabo la renegociación de los contratos de servicios, la Comisión Ejecutiva acordó el 17 de marzo de 2020, delegar en el Presidente-Consejero Delegado las competencias reservadas al Consejo de Administración en materia de contratación, durante un plazo de tres meses o mientras durase el estado de alarma. Asimismo, el 20 de marzo, el Presidente-Consejero Delegado delegó su firma en el Director Financiero en materia de contratación, a los efectos de agilizar la tramitación de las negociaciones.

Adicionalmente, AENA elaboró procedimientos extraordinarios para regular la forma y los requisitos para la implantación de las medidas adoptadas que afectaban a los proveedores, a los clientes y al personal. Mediante una muestra de expedientes extraída para cada uno de los supuestos, se ha comprobado si dichos procedimientos fueron aplicados en todos sus términos. Los resultados de estas comprobaciones se exponen de forma particularizada en cada uno de los subapartados.

II.2.2.- Medidas en relación con los ingresos del negocio regulado

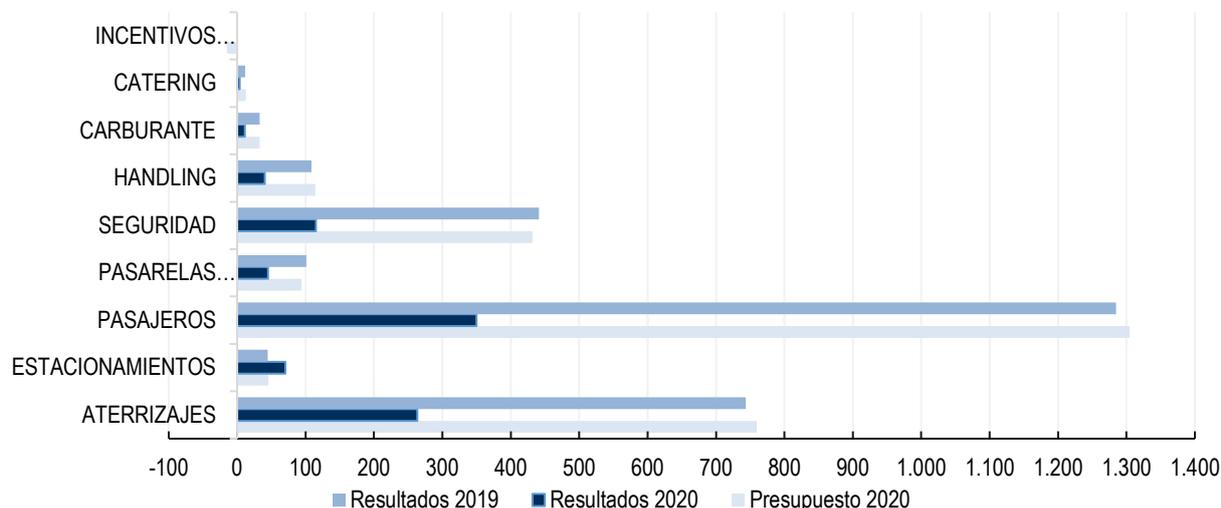
Composición y desviaciones de los ingresos del negocio regulado

Como ya se ha señalado en el subapartado II.1 anterior, la crisis sanitaria repercutió de forma significativa en la actividad de AENA, produciendo un descenso respecto de los datos de 2019 en el número de operaciones (53,4 %), en el tráfico de pasajeros (72,4 %) y de mercancías (26,3 %) de la red de aeropuertos españoles gestionados por AENA. El Anexo III detalla estos descensos por aeropuertos.

El descenso del tráfico aeroportuario influyó de manera decisiva en los ingresos del negocio regulado, que en el ejercicio 2020 ascendieron a 935,8 millones de euros, frente a los 2.843,9 millones del ejercicio 2019, con una caída del 67 % y una importante desviación sobre el importe presupuestado. Todas las fuentes de ingresos vinculadas al tráfico aeroportuario sufrieron notables caídas, si bien, destaca, especialmente, el descenso en los ingresos por aterrizaje, relacionado con la caída en el número de operaciones -vuelos-, y en los ingresos por pasajero, debido a la reducción de la ocupación en los vuelos.

Al cierre del ejercicio 2020, sobre un presupuesto de ingresos por prestaciones patrimoniales públicas (PPP) de 2.780 millones de euros, los reales obtenidos por AENA ascendieron a 899 millones de euros, con una desviación de 1.881 millones. El detalle de la desviación de los ingresos de 2020 comparados con los de 2019 y con lo presupuestado, por tipo de prestación, se muestra en el siguiente gráfico:

GRÁFICO Nº 9: INGRESOS AEROPORTUARIOS POR TIPO DE PRESTACIÓN
(en millones de euros)



Fuente: Elaboración propia

Se ha analizado la muestra nº 1, compuesta por los quince aeropuertos más representativos de los Grupos I, II y III, según clasificación del DORA 2017-2021, cuyos ingresos del negocio regulado en 2019 y 2020 representan más del 95 % del total de ingresos de esta naturaleza. Estos aeropuertos generaron el 74 % de ahorro en aplicación del Plan de Reducción de Gastos, 322 millones de euros de los 433 millones de ahorro total sobre el presupuesto, que, junto con el ahorro de los Servicios Centrales, se eleva a 365 millones, el 84 % del ahorro total del ejercicio.

A pesar del importante descenso de ingresos, once aeropuertos obtuvieron un resultado de explotación positivo en el ejercicio 2020, y, solamente cuatro aeropuertos arrojaron un resultado negativo.

Asimismo, también se ha analizado la muestra nº 2, integrada por once aeropuertos de los Grupos IV y V y el de Santiago del Grupo III, cuya cifra global de ingresos del negocio regulado representa el 2 % del total en 2020. En 2019 estos aeropuertos generaron ingresos por 49 millones de euros y en 2020 por 20 millones, mientras que el ahorro de gastos aportado por estos doce aeropuertos en 2020 fue de 10 millones, el 2,34 % del ahorro total.

Los doce aeropuertos arrojaron un resultado de explotación negativo en el ejercicio 2020 mayor, aunque del mismo signo que el de 2019. Cabe destacar, un aeropuerto en el que las pérdidas de explotación del ejercicio 2020, que ascendieron a 9,14 millones de euros, superaron en un 43 % a sus ingresos del negocio regulado de 2019 y otro aeropuerto cuyas pérdidas en 2020, de 11,2 millones de euros, prácticamente duplicaron sus ingresos del negocio regulado de 2019. Por otra parte, un aeropuerto que en el ejercicio 2019 obtuvo un resultado de explotación equilibrado, en el ejercicio 2020 arrojó unas pérdidas superiores a los 15 millones y otro prácticamente duplicó sus pérdidas, pasando de un resultado negativo en 2019 de 3,69 millones a una cifra cercana a los 7 millones en el ejercicio 2020.

Los ocho aeropuertos restantes presentaron una elasticidad prácticamente nula de su resultado de explotación al impacto económico provocado por el COVID-19, manteniéndose en 2020 casi invariables sus niveles de pérdidas de 2019.

Las desviaciones de cada una de las fuentes de ingresos del negocio regulado, respecto de los importes presupuestados para el ejercicio 2020 junto con la proporción del impacto de la crisis sanitaria en los ingresos de los aeropuertos que integran las muestras nº 1 y 2, se exponen a continuación:

1) Los ingresos por **Aterrizajes** ascendieron a 258 millones de euros, frente a los 746 millones presupuestados, con una desviación sobre lo previsto de 488 millones. El 96 % de esta desviación correspondió a los aeropuertos de la muestra nº 1. En los de la muestra nº 2, la desviación en la tasa de aterrizaje fue del 1,5 %.

2) Por los **Servicios Meteorológicos** AENA ingresó 5 millones de euros, frente a los 13,5 millones previstos en el presupuesto, correspondiendo el 94 % de los 8,5 millones de desviación a los aeropuertos de la muestra nº 1 y un 2 % a los aeropuertos de la muestra nº 2.

3) Los ingresos por **Estacionamiento** ascendieron a 70,5 millones de euros en el ejercicio 2020, sobre un presupuesto de 45,5 millones. Los aeropuertos de la muestra nº 1 generaron el 101,56 % del incremento, mientras que los aeropuertos de la muestra nº 2 acumularon unos descensos en este epígrafe del 0,42 %.

4) De los 33 millones de euros de ingresos previstos en concepto de **Carburantes y Lubricantes** para el ejercicio 2020, el importe ingresado fue de 11 millones de euros, con una desviación de 22 millones. El 97 % de esta desviación correspondió a los aeropuertos de la muestra nº 1, en tanto que la desviación de la muestra 2, representó el 1,35 % del total.

5) Los ingresos en concepto de **Seguridad**, incluido Rappel por Servicio de Seguridad, ascendieron a 115 millones de euros frente a los 432 millones presupuestados. De los 317 millones de euros de esta desviación, el 93 % correspondió a los aeropuertos de la muestra nº 1 y el 2,4 % a los aeropuertos de la muestra nº 2.

6) Los ingresos por **Utilización de Infraestructura**, incluido Rappel por utilización de infraestructura, excepto asistencia a personas con movilidad reducida (PMR), cayeron hasta los 326 millones de euros, que arrojaron una desviación de 871 millones respecto del importe presupuestado, que se estimó para el ejercicio 2020 en 1.197 millones. Mientras que el 98 % de la caída en estos ingresos correspondió a los aeropuertos de la muestra nº 1, la repercusión en los aeropuertos de la muestra nº 2 fue tan solo del 1 %.

7) Al cierre del ejercicio 2020, los ingresos por **Asistencia PMR** ascendieron a 24,5 millones de euros, frente a los 92,5 millones que AENA tenía presupuestados, con una desviación de 68 millones, de los que el 93 % se generó en los aeropuertos de la muestra nº 1 y el 2,35 % en los de la muestra nº 2.

8) Los ingresos en concepto de **Pasarelas Telescópicas** ascendieron a 45 millones de euros, frente a los 94 millones que figuraban en el presupuesto de 2020, con una desviación de 49 millones, de los que el 98 % se produjo en los aeropuertos de la muestra nº 1 y el 0,6 % en la muestra nº 2, atribuible al aeropuerto de Santiago de Compostela.

9) Los ingresos de **Asistencia en Tierra**, que incluyen los servicios de Handling y Catering, ascendieron a 44 millones de euros, sobre un presupuesto de 127 millones, con una desviación de 83 millones. El 95 % de esta desviación correspondió a los aeropuertos de la muestra nº 1 y el 1,8 % a los aeropuertos de la muestra nº 2.

Medidas particulares que afectaron a los ingresos del negocio regulado.

1) Incentivos extraordinarios a las compañías aéreas: Con la finalidad de procurar la recuperación operativa, AENA estableció unos incentivos extraordinarios sobre la tarifa de aterrizaje a las compañías aéreas, con independencia del nivel de ocupación de las aeronaves; el Anexo IV recoge el detalle de los incentivos extraordinarios aplicados a las compañías aéreas.

El primer incentivo aprobado por la Comisión Ejecutiva el 16 de junio de 2020 y ratificado por el Consejo de Administración el 30 de junio, se aplicó en el período julio-octubre 2020. Los porcentajes de recuperación por encima de los cuales se incentivaba la actividad de las compañías se establecieron de acuerdo con los escenarios de previsión de tráfico mensual realizadas por ACI Europa, Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA), OACI y Eurocontrol, existentes en el momento de la aprobación del incentivo. El incentivo, por tanto, se aplicaría a aquellas aerolíneas que superaran las previsiones y recuperaran más actividad en los aeropuertos españoles. En el mes de junio de 2020, cuando finalizó el estado de alarma, AENA realizó unas previsiones de recuperación del tráfico sobre el mismo mes del año 2019, según las cuales estimó para julio de 2020 el 30 % del tráfico de julio de 2019, el 35 % para agosto, el 45 % para septiembre y el 55 % para octubre. Estas previsiones se extendieron inicialmente también para los meses de noviembre de 2020 a marzo de 2021, pero no llegaron a aplicarse en este último periodo debido a que el impacto negativo de la pandemia a partir de septiembre de 2020 generó un escenario más pesimista del inicialmente previsto.

Sobre la previsión inicial, se definieron unos rangos de tráfico inferiores y superiores, que se fijaron en 25-35 %, 30-40 %, 40-50 % y 50-60 %, para los meses de julio, agosto, septiembre y octubre de 2020, respectivamente. Este primer incentivo consistió en aplicar un descuento del 75 % sobre la tarifa media mensual de aterrizaje a todas las operaciones de las compañías aéreas que se situasen entre el rango inferior y superior, y un descuento del 100 % a todas las operaciones que estuvieran por encima del rango superior. En junio de 2020, las cifras estimadas por AENA para el periodo julio 2020-marzo 2021 eran de 423.000 operaciones de llegada (aterrizaje), de las que 71.416 estarían bonificadas con el incentivo extraordinario (47.849 operaciones bonificadas con el 75 % y 23.567 operaciones con una bonificación del 100 %). En virtud de estas previsiones, AENA estimó un reembolso a las compañías aéreas de 24,2 millones de euros y unos ingresos en las operaciones bonificadas de casi 164 millones.

El importe abonado finalmente a las compañías aéreas por el primer incentivo extraordinario, en el periodo julio-octubre 2020, ascendió a 14,5 millones de euros, respecto de unos ingresos por servicios aeroportuarios de 303 millones de euros. Durante este período, la media de ocupación de pasajeros de las aeronaves fue del 54 % y el tráfico mensual arrojó una media del 23 % en comparación con 2019, muy por debajo del objetivo de recuperación previsto. El mes de agosto fue el que generó mayores incentivos; así, se abonaron 8,8 millones de euros, que contrasta con la cifra de octubre de poco más de 0,15 millones.

El 27 de octubre de 2020, ante la negativa evolución de la pandemia y del tráfico aéreo, el Consejo de Administración de AENA consideró difícilmente alcanzables los objetivos de recuperación de tráfico planteados en el primer incentivo, por lo que aprobó un nuevo incentivo extraordinario para el periodo noviembre 2020-marzo 2021, consistente en aplicar la bonificación a las tarifas de aterrizaje de todas las operaciones de las compañías aéreas que superasen el umbral del 20 % en el número de operaciones respecto del mismo mes del año 2019, siempre que el número de operaciones de aterrizaje fuera, al menos, de 8 y con el límite del 100 % de reembolso de la tarifa de aterrizaje.

Durante este segundo período de bonificación el tráfico mensual fue, de media, el 17 % respecto de 2019, con un nivel de ocupación medio de las aeronaves del 55 %, por lo que tampoco se alcanzó con este segundo incentivo el objetivo del 20 %. El incentivo abonado importó 12,6 millones de

euros, de los que 5,8 millones corresponden a noviembre-diciembre 2020 y el resto al primer trimestre de 2021. Los ingresos por servicios aeroportuarios durante el período del segundo incentivo ascendieron a 210 millones, de los que 92,2 millones corresponden a noviembre-diciembre 2020.

En definitiva, frente a los 1,7 millones previstos en el presupuesto de AENA previo a la pandemia, los incentivos extraordinarios por aterrizaje abonados en el ejercicio 2020 ascendieron a 20,3 millones euros, de ese importe el 99 % correspondió al período julio a diciembre. Posteriormente, en el ejercicio 2021 se aprobó un tercer incentivo extraordinario aplicable a partir del mes de abril por el que AENA abonó a las compañías aéreas 45,6 millones de euros.

Las compañías aéreas con mayor número de tráfico de pasajeros en 2020 en los aeropuertos gestionados por AENA fueron seis y forman parte también de las diez compañías que más incentivos recibieron en la tarifa de aterrizaje en los periodos, julio 2020-octubre 2020 y noviembre 2020-marzo 2021.

El escaso impacto de esta medida se pone de manifiesto a la vista de las significativas diferencias entre los datos reales y las previsiones realizadas por AENA en junio de 2020, para el periodo julio 2020-marzo 2021, con unos incentivos previstos de 24,22 millones de euros frente a los abonados por 27,1 millones, con unas previsiones de ingresos por servicios aeroportuarios para el mismo periodo de 1.178 millones frente a los reales de 513 millones.

Sin embargo, según manifiesta la Sociedad, la finalidad última de este incentivo era, de una parte, contribuir a abaratar los costes de las aerolíneas y, de otra, incrementar la competitividad de la red aeroportuaria española frente a otros aeropuertos extranjeros que también adoptaron medidas para atraer a las compañías aéreas, ya que en un entorno muy competitivo entre aeropuertos, la existencia de este tipo de incentivos extraordinarios de promoción de la actividad es práctica habitual en el ámbito aeroportuario europeo. En efecto, se aprobaron incentivos para el periodo post-COVID por diferentes gestores aeroportuarios internacionales: Aeropuertos de Ámsterdam, Bruselas, Múnich, Viena, Zúrich o Frankfurt, entre otros. El Anexo V contiene un gráfico aportado por AENA, que compara la recuperación de tráfico en los años 2020 y 2021, respecto de 2019, entre la red gestionada por AENA y los principales aeropuertos europeos (Frankfurt, París, Londres, Ámsterdam y Zúrich), del que se deduce el éxito de las medidas adoptadas.

Para verificar la aplicación del procedimiento establecido para acogerse a los incentivos extraordinarios, se han seleccionado dos muestras, cada una de ellas de seis compañías, de acuerdo con los siguientes criterios: dos compañías aéreas dentro de las diez que más incentivos recibieron en cada temporada -verano e invierno-; dos compañías entre las diez que menos incentivos recibieron en cada temporada; y, otras dos del resto de compañías aéreas que recibieron incentivos en cada temporada. De esta forma se han obtenido las dos muestras: la muestra nº 1 – Incentivo de verano (julio 2020 a octubre 2020): Compañía 1, Compañía 2, Compañía 3, Compañía 4, Compañía 5 y Compañía 6; y la muestra nº 2 – Incentivo de invierno (noviembre 2020 a marzo 2021): Compañía 7, Compañía 8, Compañía 9, Compañía 10, Compañía 11 y Compañía 5.

Se ha comprobado que todas las compañías aéreas seleccionadas remitieron su solicitud para acogerse a los incentivos por correo electrónico, de acuerdo con el procedimiento previsto; se ha verificado que por parte de AENA existía un control sobre el número de operaciones realizadas por las compañías aéreas y sobre el número de operaciones incentivadas al 75 % o al 100 % y de la tarifa resultante, en cada caso; y se ha comprobado que AENA emitió la orden de pago correspondiente y que todas las compañías tenían depositadas las garantías que cubrían el importe de las operaciones.

2) Aplazamiento extraordinario de cobro. Con el fin de dar respuesta a las posibles dificultades de tesorería que pudieran tener las aerolíneas como consecuencia de la pandemia, a finales de marzo de 2020, AENA puso en marcha un procedimiento extraordinario de aplazamiento de cobro de sus clientes. Los principales requisitos exigidos para acogerse a este procedimiento extraordinario de aplazamiento fueron los siguientes:

1. Solicitud previa del cliente, los aplazamientos no se aplicaban de forma automática.
2. Se aplicaban a los importes facturados entre el 14 de marzo y el 14 de junio de 2020.
3. Incluían los conceptos de PPP y PP.
4. El cliente debía estar al corriente de pago.
5. Se exigía un aval como garantía del 100 % de la deuda aplazada.
6. No devengaban intereses.
7. El plazo de concesión era de seis meses como máximo.

El procedimiento extraordinario de aplazamiento de cobro fue informado por el Director Financiero y aprobado por el Comité de Dirección Ejecutivo el 26 de marzo de 2020. No obstante, el archivo aportado por AENA al equipo fiscalizador que contiene este procedimiento está en un formato de texto editable que afecta a la integridad de su contenido.

En cuanto al requisito de estar al corriente de pago de las facturas, el procedimiento no especifica si esta condición había de estar cumplida en el momento de presentar la solicitud, o a la fecha de aprobación de la resolución. Inicialmente, el aplazamiento de cobros se aplicó exclusivamente al estacionamiento de aeronaves y arrendamiento de espacios. Con posterioridad, el 4 de mayo de 2020 y a propuesta del Director Financiero, el Comité de Dirección Ejecutivo aprobó ampliar el aplazamiento de cobros a otras PPP.

El importe total aplazado a las compañías aéreas ascendió a 58,5 millones de euros, de los que 53,2 millones correspondieron a PPP y el resto a PP, habiendo resultado beneficiarias de los aplazamientos veinte compañías aéreas.

Se ha verificado la aplicación del procedimiento y el cumplimiento de los requisitos mediante una muestra de seis clientes seleccionada de acuerdo con los siguientes criterios: Tener tres o más solicitudes de aplazamiento (cinco clientes) y los de mayor importe (un cliente). El Anexo VI detalla los aplazamientos de cobro gestionados para los clientes seleccionados. El grado de cumplimiento de los requisitos detallados en el procedimiento de aplazamiento de cobro a compañías aéreas, arroja el siguiente resultado:

- a) El procedimiento no especifica qué órgano debe autorizar cada aplazamiento, solo indica que “requerirá de la previa comprobación e informe por parte de la Dirección Financiera de AENA, confirmando el cumplimiento de las condiciones establecidas en los puntos anteriores”. El documento de notificación de la resolución a los beneficiarios no estaba firmado por el Director Financiero sino por otra persona del Departamento Financiero.
- b) La solicitud previa de aplazamiento se presentó por correo electrónico y, aunque no se adjunta al expediente, en las resoluciones se deja constancia de su presentación.
- c) Los aplazamientos se concedieron sobre los importes facturados entre el 14 de marzo y el 14 de junio.
- d) Las resoluciones de aprobación no detallan en todos los casos el concepto y las facturas que se aplazan, ni dejan constancia de que el deudor se encuentra al día en el pago de la deuda

corriente con AENA, aunque se ha verificado mediante consultas en el Sistema de Información SAP (System Applications and Products in Data Processing) el cumplimiento de estos extremos.

- e) El importe adeudado (facturas pendientes de cobro y trabajos prestados pendientes de facturar) cuenta con aval o garantía igual o superior al 100 %, o se ha proporcionado garantía adicional por la diferencia, previamente a la concesión del aplazamiento.
- f) Se cumple con el plazo máximo del aplazamiento (seis meses o finalización de la actividad del operador y los pagos se harán mensualmente de forma lineal, empezando a devengarse al mes siguiente a la aprobación).
- g) Los aplazamientos no han devengado interés.
- h) Todas las comunicaciones detallan los números de factura, importes y fechas concretas de los pagos mensuales a realizar.

En definitiva, salvo por los aspectos expresamente señalados en las letras a), b) y d) anteriores, con carácter general, se ha respetado el procedimiento y se han cumplido los requisitos establecidos para otorgar el aplazamiento.

3) Exención de tarifas por transporte de material sanitario. El Comité de Dirección Ejecutivo de AENA acordó, el 2 de abril de 2020, eximir del pago de las tarifas de tránsito aéreo y aterrizaje a aquellas aeronaves que transportaran material sanitario necesario para luchar contra la pandemia. A estos efectos, elaboró y publicó en su página web corporativa el “Procedimiento para la gestión y tramitación de la exención de tarifas a aeronaves que transporten material sanitario durante la crisis del COVID-19”.

La solicitud debía incluir los datos del solicitante, de la aeronave, el plan de vuelo y el certificado acreditativo de que, al menos, el 50 % de la carga de la aeronave era material sanitario para la lucha contra el COVID-19. El plazo de vigencia era el tiempo que permaneciera en vigor la declaración de estado de alarma, con una posible prórroga de 15 días, una vez finalizado el mismo. Las exenciones debían ser aprobadas por la Dirección Financiera.

A la fecha de cierre de los trabajos de fiscalización, mayo de 2022, se habían presentado 181 solicitudes, valorándose la exención de tasas en unos 567.000 euros.

El procedimiento no contempla un plazo para la aprobación definitiva sobre la procedencia o no de la exención de tarifas. Se ha observado la demora en la tramitación de estas exenciones, pues a la fecha de cierre de estos trabajos, aun habiendo solicitudes completadas, no se había resuelto ningún expediente y, en consecuencia, no se había emitido ninguna nota de abono. Aunque AENA manifiesta que la complejidad del procedimiento y la necesidad de culminar los trámites de forma jurídicamente adecuada y con todas las garantías de control interno, transparencia y cumplimiento del procedimiento han hecho que no se haya finalizado ningún expediente, la tramitación de estas exenciones contrasta con la de otros expedientes destinados a la implantación de medidas para fomentar el tráfico, que se realizó de forma mucho más ágil y en breves plazos de tiempo.

Se ha verificado el grado de cumplimiento del procedimiento y de los requisitos establecidos en una muestra de cinco expedientes, que se detallan en el Anexo VII, con el siguiente resultado:

- dos solicitantes habían aportado toda la documentación requerida en el procedimiento y los expedientes están completos.
- dos expedientes están completos, a falta de la declaración responsable, que no se exige en el procedimiento.
- un expediente se encuentra incompleto.

II.2.3.- Medidas en relación con los ingresos del negocio no regulado

Los ingresos derivados del segmento de la actividad no regulada provienen de contratos de arrendamiento en los espacios aeroportuarios, ya sean de carácter comercial o inmobiliario, y de los ingresos de las participaciones en negocios internacionales.

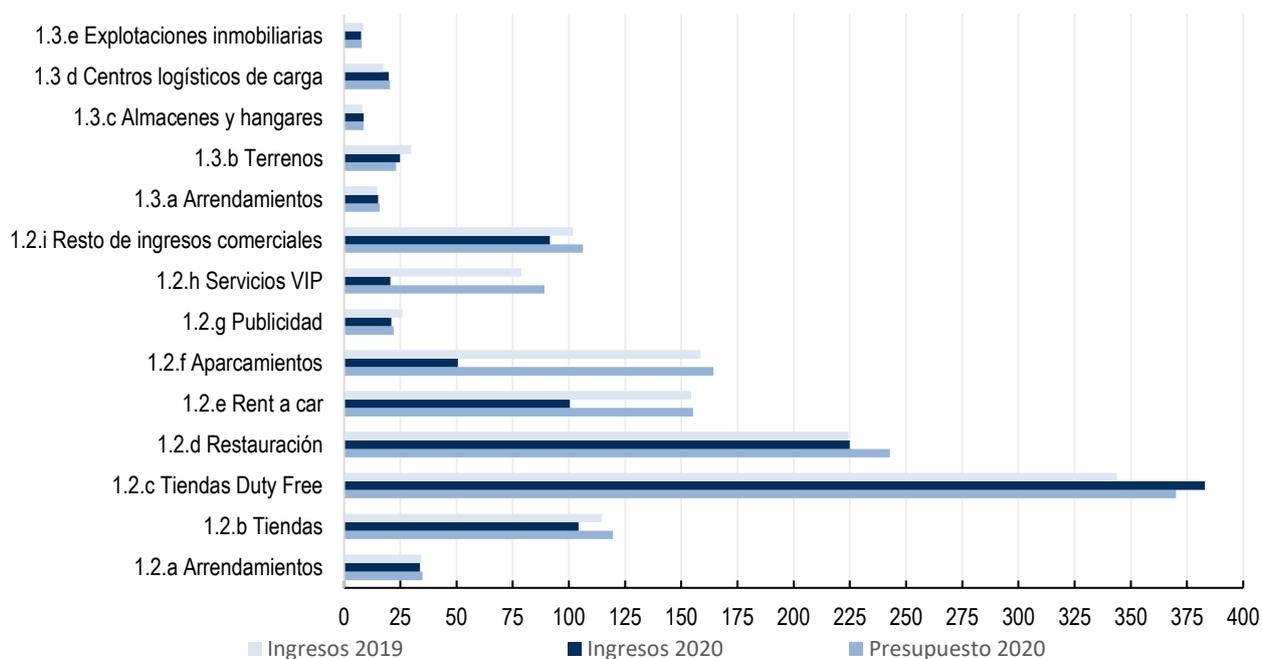
Composición y desviaciones en los ingresos del negocio no regulado

1) Ingresos por arrendamiento de espacios aeroportuarios: Determinadas líneas de negocio están sujetas a Rentas Mínimas Anuales Garantizadas (RMGA's); el derecho contractual a percibir estas rentas se aplica a los operadores comerciales de las actividades de Duty-Free, Tiendas, Restauración, máquinas vending, servicios financieros y publicidad y los operadores de explotaciones inmobiliarias sujetos a esta modalidad de renta (como son las gasolineras, arrendamiento de hangares, terrenos, entre otros).

En virtud del derecho contractual a percibir las RMGA's⁵, AENA registró en el ejercicio 2020 ingresos por esas rentas por importe de 619 millones de euros. De este importe, 198,6 millones de euros, corresponden al periodo del primer estado de alarma, entre el 15 de marzo y el 20 de junio.

En términos globales, los ingresos del negocio no regulado de AENA en 2020 experimentaron una desviación negativa de 274 millones de euros, el 20 % sobre lo presupuestado, y una caída de 209,1 millones de euros, el 16 %, en relación con los ingresos obtenidos en 2019. El siguiente gráfico muestra los ingresos del negocio no regulado del 2020, en comparación con el presupuesto y con los ingresos del ejercicio 2019, cuya información detallada se refleja en el Anexo VIII.

GRÁFICO Nº 10: INGRESOS NEGOCIO NO REGULADO
(en millones de euros)



Fuente: Elaboración propia

⁵ En virtud de la Norma Internacional de Información Financiera 16 que regula el tratamiento contable de los contratos de arrendamiento.

La caída interanual de los ingresos del negocio no regulado en el ejercicio 2020 para el conjunto aeroportuario fue del 16 %, habiendo sido el descenso en los quince aeropuertos que generan el mayor volumen de estos ingresos del 15 %, si bien la incidencia negativa fue bastante dispar según el aeropuerto, con un rango de caída, que oscila entre el 6 % en el aeropuerto de Fuerteventura y el 38 % en el aeropuerto de Bilbao o el 36 % en el de Sevilla, siendo estos últimos los más afectados. En el caso de los doce aeropuertos con menores ingresos, el descenso de sus ingresos comerciales alcanzó para este grupo de aeropuertos el 22 %, seis puntos por encima del descenso global, aunque también hubo una incidencia bastante dispar según el aeropuerto; así, mientras los ingresos en el aeropuerto de Albacete se incrementaron un 250 % respecto de 2019, en el aeropuerto de Pamplona se redujeron un 38 %.

2) Ingresos de las participaciones en otros negocios: El comportamiento de otros negocios del Grupo AENA ha sido similar al del negocio nacional, tal como se refleja en el siguiente cuadro:

CUADRO Nº 6: RESULTADOS DE OTROS NEGOCIOS DEL GRUPO AENA
(en miles de euros)

Denominación	2020	2019
AIRM (*)	5.552	15.209
Internacional (**)	134.324	270.208
Ajustes de consolidación	(1.443)	(1.402)

(*) Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia, concesión

(**) Resultados en las diferentes participaciones internacionales de AENA, a través de ADI (AENA Desarrollo Internacional)

Fuente: Elaboración propia

Medidas particulares que afectaron a los ingresos del negocio no regulado

La declaración del primer estado de alarma provocó el cierre de la mayor parte de los puntos de venta de los aeropuertos. A lo largo del año 2020, al objeto de paliar las consecuencias de la pandemia COVID-19, AENA fue arbitrando diferentes medidas con los clientes comerciales que prestaban sus servicios en los recintos de las terminales aeroportuarias y con los de los servicios inmobiliarios, para intentar adaptar la ejecución de los contratos a la nueva situación. El alcance de las medidas tuvo como principal indicador la drástica caída del tráfico aéreo, en el número de pasajeros, en las operaciones de aeronaves y en el tráfico de mercancías.

Acorde con la evolución de la pandemia y con las decisiones adoptadas por los poderes públicos, AENA diseñó y puso en marcha un plan para negociar y acordar con los arrendatarios de la actividad comercial modificaciones en las condiciones contractuales que, no obstante, se vieron afectadas por el continuo deterioro a lo largo del ejercicio 2020 de las expectativas acerca de la recuperación del tráfico aéreo. Las principales decisiones adoptadas por el Consejo de Administración en relación con el negocio no regulado fueron las siguientes:

- a) El 24 de marzo, tras la declaración del primer estado de alarma, revisó y actualizó el mantenimiento de servicios mínimos de restauración, aprovisionamiento de máquinas vending, políticas de devoluciones y cancelaciones de reservas tanto de parking como de salas VIP y, con el fin de dar respuesta a las posibles dificultades de tesorería que pudieran tener como consecuencia de los efectos económicos de la pandemia, aplicó a los clientes comerciales, al igual que hizo con las compañías aéreas, aplazamientos extraordinarios de cobro, exenciones y descuentos.

- b) Con motivo del funcionamiento bajo demanda de hasta 22 aeropuertos, la práctica totalidad de arrendatarios comerciales tenía los negocios cerrados y AENA buscó fórmulas para flexibilizar las condiciones de los contratos, facultó al equipo gestor para estudiar los efectos que en los distintos contratos comerciales producía la crisis sanitaria y para negociar y acordar las modificaciones contractuales que procedieran. A la vista de que, a finales de mayo, la práctica totalidad de arrendatarios comerciales continuaban con sus negocios cerrados, se encargó a una consultora externa que estudiase las posibles medidas a implantar para reactivar la actividad comercial en los aeropuertos, con un análisis comparativo del entorno internacional.
- c) A partir del 21 de junio, se reinició la actividad comercial y todas las medidas que se adoptaron estuvieron encaminadas a facilitar el paso de los viajeros por las zonas comerciales en condiciones de seguridad, cumpliendo las indicaciones sanitarias dictadas por las autoridades. Entre otras medidas, se coordinó con los arrendatarios las aperturas de los servicios de forma escalonada, acorde con el volumen de tráfico de pasajeros, el aforo máximo y el mantenimiento de la distancia social, que fueron acompañadas de medidas de protección sanitaria para los clientes y los empleados. Se adaptaron las salas VIP al nuevo entorno operativo y se lanzaron campañas de promoción para reactivar su comercialización y la de los aparcamientos. Se implantaron protocolos de seguridad, limpieza e higiene en la actividad de alquiler de vehículos.
- d) El 30 de junio de 2020, los arrendatarios permanecían con sus negocios cerrados, a excepción de las “Tiendas Libres de Impuestos” o “Duty Free”, que reabrieron en los aeropuertos más importantes. A la vista de la situación, AENA aprobó una modificación de las normas de contratación comercial, consistente en la inclusión de dos nuevos procedimientos de contratación: El extraordinario, para contratos de arrendamiento que respondan a una necesidad inaplazable o resulten necesarios por la imposibilidad de prórroga con el arrendatario actual; y el urgente, para contratos de arrendamiento que respondan a una necesidad urgente por situación de insolvencia devenida del arrendatario vigente u otra causa que imposibilite la continuidad de la prestación del servicio.
- e) También, se definió un esquema de negociación con los arrendatarios comerciales y se aprobaron los criterios de estrategia comercial y de renegociación de los contratos. El Consejo de Administración solicitó la elaboración de una propuesta específica para las prórrogas de los contratos de Duty-Free y Duty-Paid, previstos para el 1 de noviembre de 2020. Para los servicios VIP, Fast-Lane y Fast-Track existentes en algunos aeropuertos de acceso rápido de pasajeros en los controles de seguridad, se puso en marcha un incentivo a las compañías aéreas de un 10 % o un 15 % sobre la facturación de estos servicios, en función del volumen de tráfico alcanzado, durante el período julio 2020- marzo 2021.

El importe aplazado por los clientes comerciales ascendió a 19,6 millones de euros. Además, se concedieron aplazamientos por importe de 2,9 millones de euros, a los clientes operadores de Handling de cuatro Compañías. El procedimiento fue el mismo que se aplicó para el negocio regulado. Se ha verificado la aplicación y el cumplimiento de los requisitos del procedimiento a los clientes con mayor nivel de facturación: dos agentes de Handling y uno de Rent a Car. Se han examinado los contratos iniciales, las novaciones y adendas motivadas por el COVID-19 con las exenciones, aplazamientos y descuentos acordados, las facturas y su registro contable.

Por otra parte, las exenciones de rentas otorgadas en el ejercicio 2020 ascendieron a 48,2 millones de euros, de los que 14,2 millones corresponden al primer estado de alarma, 28,6 millones a la novación del contrato de “Rent a Car” y otros 5,4 millones a ingresos de servicios inmobiliarios. Estas exenciones, han sido consideradas como incentivos al arrendamiento, por lo que AENA las compensará contablemente, de forma lineal como menores ingresos, a lo largo del periodo de vigencia de los contratos.

El impacto de las medidas adoptadas por AENA para los distintos ingresos del negocio no regulado se expone a continuación:

1) En los **ingresos comerciales de las actividades no sujetas a RMGA**, la crisis sanitaria y las medidas adoptadas por AENA, tuvieron el siguiente impacto:

- a) Alquiler de vehículos “Rent a Car”. Se trata de contratos con una parte de Renta Variable (RV) y otra de Renta Fija (RF); AENA ingresó por este concepto 100,5 millones de euros, con un descenso de 53,9 millones respecto del ejercicio 2019 y una caída interanual del 35 %. El importe incluye 18,4 millones de euros, por rentas exentas durante el estado de alarma, consideradas como un incentivo, de los que 4,2 millones corresponden al ejercicio 2020. En el proceso de negociación, se procedió a la novación de los contratos, convirtiendo en variable la renta fija mensual en función del número de pasajeros, a partir del 1 de enero de 2021 y hasta el 31 de diciembre de 2021, o hasta que se alcanzase el 95 % del número de pasajeros del ejercicio 2019.
- b) Aparcamientos. Esta línea de negocio la gestiona AENA; en el ejercicio 2020 ingresó 50,7 millones de euros, con un descenso de 107,8 millones, respecto a 2019 y una caída interanual del 68 %, motivado por el descenso del tráfico de pasajeros.
- c) Servicios VIP. Gestionados por AENA; el ingreso por este servicio fue de 20,6 millones de euros, con un descenso de 58,3 millones respecto del ejercicio precedente y una caída interanual del 73,9 %, debido a que la totalidad de salas y centros de negocio permanecieron cerrados durante el estado de alarma.

2) Los **ingresos por servicios inmobiliarios** comprenden, por una parte, los contratos de servicios dentro de las Terminales, que generaron unos ingresos de 33,7 millones de euros, 0,75 millones por debajo del ejercicio 2019, con una caída del 2,2 % interanual; y, por otra, los contratos de arrendamientos fuera de la Terminal (arrendamientos de terrenos, almacenes y hangares, centros logísticos de carga y explotaciones inmobiliarias) por los que AENA ingresó 76,2 millones de euros, con un descenso de 2,42 millones respecto de 2019 y una caída interanual del 3 %.

Para los servicios inmobiliarios, AENA acordó una exención consistente en una rebaja del 75 % con carácter general a los contratos de arrendamiento, y de un 65 % para los activos directamente vinculados con carga aérea. Estos descuentos se aplicaron a la facturación durante el periodo de alarma y se formalizaron en forma de acuerdos comerciales por mutuo acuerdo. Posteriormente, también se aprobó la exención del 100 % a los mostradores comerciales a los que se había impedido la utilización durante el mismo periodo de alarma. Con posterioridad, se aprobaron descuentos adicionales de permanencia, que se materializaron en julio de 2021.

3) En cuanto a los **contratos sujetos a RMGA**, con la entrada en vigor el 24 de diciembre de 2020 del RDL 35/2020 de medidas urgentes de apoyo al sector turístico, la hostelería y el comercio y en materia tributaria, AENA inició el proceso de negociación de estos contratos, que culminó el 18 de enero de 2021 con una propuesta a los operadores comerciales de las actividades de Duty-Free, Tiendas, Restauración, Máquinas Vending, Servicios Financieros y Publicidad, en los siguientes términos:

- a) Para el período comprendido entre el 1 de enero y el 14 de marzo de 2020, se aplicaría la renta conforme a lo previsto en los contratos originales, esto es, una RMGA prorrateado por 74 días.
- b) Para el período comprendido entre el 15 de marzo y el 20 de junio de 2020, no se aplicaría RMGA.
- c) Para el período comprendido entre el 21 de junio y el 31 de diciembre de 2020, se aplicaría una RMGA resultante de aplicar una reducción de un 50 % sobre la RMGA prevista en el contrato,

prorrataada en los 194 días de este período. Salvo en publicidad, que se aplicaría una RMGA por pasajero.

- d) Para el período comprendido entre el 1 de enero y el 8 de septiembre de 2021, se aplicaría un porcentaje del 50 % de la RMGA prorrataada en los días devengados en este período. Salvo en publicidad que se aplicaría una RMGA por pasajero.
- e) A partir del 9 de septiembre de 2021 y hasta la finalización del contrato se reanudarían las condiciones previstas en la redacción original del mismo.
- f) Si AENA, para cumplir medidas impuestas por autoridades sanitarias, se hubiera visto obligada a cerrar algunas zonas de los aeropuertos, estaría dispuesta, si así se solicita y en el marco del acuerdo que se alcanzara, a reducir hasta un 100 % de la RMGA correspondiente al número de días de cada anualidad en que no hubiera estado operativa la zona en que esté ubicado el local.

AENA estimó que aceptarían esta propuesta todos los operadores comerciales y el importe de las RMGA's facturadas para 2020 en las actividades afectadas pasaría de los 619 millones de euros a 179 millones de euros. El impacto en la caja se produciría en 2021. A nivel de ingresos, la diferencia entre ambas cantidades, 440 millones de euros, se ajustaría como un menor ingreso de forma lineal desde la fecha de los acuerdos, a lo largo de la duración de cada uno de los contratos afectados⁶. La propuesta fue aceptada por 94 operadores comerciales, el 52,9 % de los contratos afectados, que solamente representaban el 13,2 % de las RMGA's. El resto de los operadores rechazaron la propuesta por considerarla insuficiente y trasladaron el conflicto a los tribunales.

Con los clientes comerciales con los que se había alcanzado un acuerdo sobre el pago de RMGA's, AENA emitió las correspondientes notas de abono por los importes facturados, regularizados en función de los acuerdos alcanzados.

Tras la aprobación de la Ley 13/2021, de 1 de octubre, por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de Transportes Terrestres, cuya disposición final séptima obligó a la modificación de los contratos de arrendamiento o cesión de local de negocio en los aeropuertos gestionados por AENA, afectados por las RMGA's por el alquiler de espacios comerciales en los aeropuertos, la Sociedad debe realizar una nueva liquidación por la diferencia. En consecuencia, AENA ha hecho un cálculo estimado del impacto que la aplicación de esta disposición y el resto de los descuentos ofrecidos iban a tener desde la fecha de su aplicación, marzo de 2020, que ha cuantificado en 1.350 millones de euros de pérdidas de ingresos, con un impacto en el ejercicio 2020 sobre las rentas de los ingresos comerciales de 452,8 millones. El cálculo se realizó bajo las hipótesis de tráfico al cierre de 2021 y el estimado en el DORA II para los años 2022-2026.

La imputación contable a los resultados del incentivo aplicado a los contratos de arrendamiento, entre el 15 de marzo de 2020 y el 2 de octubre de 2021, se realizará de forma lineal de manera prospectiva a lo largo del periodo de vigencia de cada contrato, a partir de la fecha efectiva de modificación contractual y se registrará como menores ingresos a partir del ejercicio 2021. En el caso de los contratos que hayan finalizado, todo el impacto de la minoración de rentas se registra

⁶ El Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas ha planteado una opción para el tratamiento de las modificaciones de arrendamiento desde el punto de vista del arrendador y arrendatario. Así, en aquellas circunstancias en las que las partes hayan estado negociando durante el ejercicio 2020, pero el acuerdo de modificación no se firma hasta el año 2021 y afecta a las rentas del ejercicio 2020 y 2021, el impacto no se debe reconocer hasta que se firma el acuerdo y no cabría realizar ninguna retrocesión. AENA se ha acogido a esta opción y ha optado por considerar los acuerdos de modificación como incentivos al arrendamiento. Por lo tanto, las concesiones otorgadas en los arrendamientos que se deriven directamente de la situación ocasionada por el COVID-19, con carácter general, se tratan como un cambio de estimación y, en consecuencia, de forma prospectiva, ajustando en la fecha de la concesión, y mediante un sistema lineal de reparto, los incentivos (exenciones, descuentos, etc.) a lo largo de los periodos restantes de los contratos.

en el ejercicio 2021. AENA estima que, en función de la vigencia de los contratos, el 90 % del impacto de estos incentivos se concentrará en los años 2021, 2022 y 2023 y continuará hasta 2028, pero con impacto muy limitado.

En relación con las medidas aplicadas a los contratos con RMGA's, se ha verificado mediante el examen del expediente de un operador que mantiene uno de los niveles de facturación más relevantes y que aceptó la propuesta de AENA, que su contrato inicial fue formalizado el 15 de enero de 2019 y fue objeto novación el 26 de febrero de 2020. El acuerdo con AENA celebrado por la especial situación derivada de la crisis sanitaria del COVID-19, en el que la determinación de la RMGA queda sujeta a las propuestas de AENA, se formalizó el 20 de septiembre de 2020. Se ha comprobado el registro contable de las facturas y su regularización a fin de ejercicio y se ha verificado el descuento de las rentas aplicado como consecuencia de la entrada en vigor de la disposición final séptima de la Ley 13/2021 y su imputación contable. Se ha verificado que todo ello se realizó por AENA de forma correcta.

Los arrendatarios comerciales han interpuesto 71 demandas frente a AENA que corresponden a 33 operadores comerciales. Sus pretensiones, con carácter general, están vinculadas a la solicitud de reequilibrio económico de los contratos de arrendamiento de locales, que afectaría principalmente a la RMGA del año 2020, por entender que se trata de un suceso extraordinario e imposible de prever que justificaría la aplicación de la cláusula "rebus sic stantibus".

En el 88,5 % de los procedimientos, los demandantes han solicitado la adopción de medidas cautelares que, en su mayoría, consisten en la suspensión de pago de la RMGA del año 2020 y que se impida la ejecución de las garantías depositadas. Ha recaído resolución judicial de las medidas cautelares en 58 procedimientos, 26 han sido desestimadas, 12 estimadas parcialmente y 20 estimadas.

Al cierre de los trabajos de fiscalización se ha dictado sentencia en cinco procedimientos parcialmente estimatorias que han sido recurridas por AENA. Se ha dictado un Auto acordando el sobreseimiento por carencia sobrevenida de objeto. Un procedimiento se encuentra pendiente de sentencia, 28 tienen señalamiento de juicio, 18 están pendientes de celebrar la audiencia previa y los restantes se encuentran pendientes de señalamiento de audiencia previa.

Por su parte, AENA ha interpuesto 37 demandas a 25 arrendatarios por impagos de la RMGA. La cuantía reclamada, hasta enero de 2022, asciende a un importe cercano a 10 millones de euros, de los que ya ha cobrado 7 millones mediante la ejecución de garantías. Al cierre de los trabajos de fiscalización habían recaído dos Sentencias, una estimatoria y la otra desestimatoria y las dos se encuentran recurridas, dos procedimientos están pendientes de Sentencia, nueve tienen señalamiento para la celebración de juicio, tres procedimientos se encuentran suspendidos por prejudicialidad, otros veinte están pendientes de señalamiento de juicio y se desistió en uno de los procedimientos por haber alcanzado un acuerdo con el arrendatario.

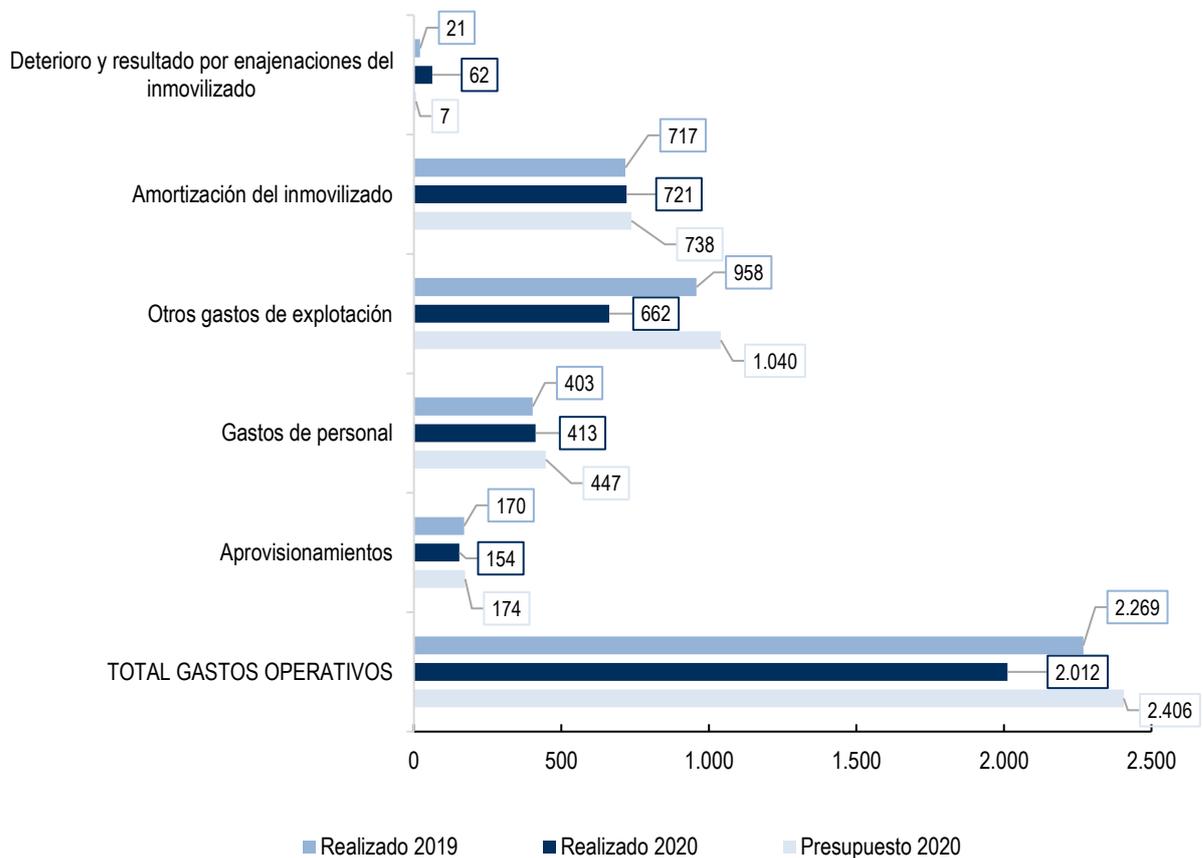
II.2.4.- Medidas en relación con los gastos operativos

Los gastos operativos en el ejercicio 2020 ascendieron a 2.012 millones de euros, frente a los 2.269 millones de 2019, habiendo experimentado un descenso de 257 millones, el 11 %.

AENA ajustó la prestación de los servicios de sus proveedores, adaptándola en todos los aeropuertos al nuevo escenario de tráfico aéreo e implantó el "Plan de Contención de Costes". El Anexo IX refleja las medidas operativas tomadas en la muestra nº 2 (once aeropuertos de los Grupos IV y V, más Santiago del Grupo III) según clasificación DORA 2017-2021, que son los que experimentaron una mayor restricción en su actividad por su menor tráfico.

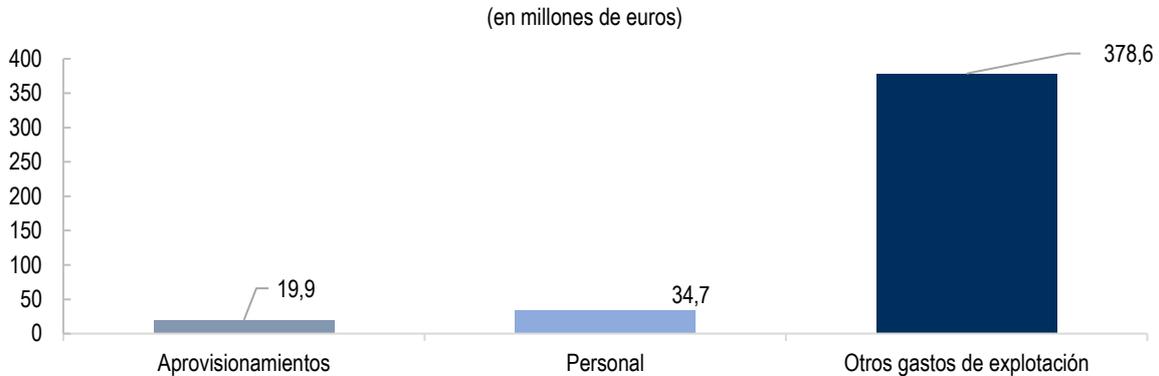
Las partidas de gastos en aprovisionamientos y otros gastos de explotación fueron en las que AENA consiguió el mayor ahorro. Los gastos de personal, aunque fueron inferiores a lo presupuestado, experimentaron un incremento de 10 millones de euros respecto del ejercicio precedente. En términos presupuestarios, la reducción total de costes, sin tener en cuenta amortizaciones y deterioros, alcanzó 433,2 millones de euros, de los que 19,9 millones correspondieron a aprovisionamientos, 34,7 millones de euros a gastos de personal y 378,6 millones de euros a otros gastos de explotación. El siguiente gráfico muestra el presupuesto de gastos operativos de 2020, así como los gastos realizados en los ejercicios 2019 y 2020.

GRÁFICO Nº 11: GASTOS OPEX 2019-2020 Y PRESUPUESTO 2020
(en millones de euros)



Fuente: Elaboración propia con datos suministrados por AENA

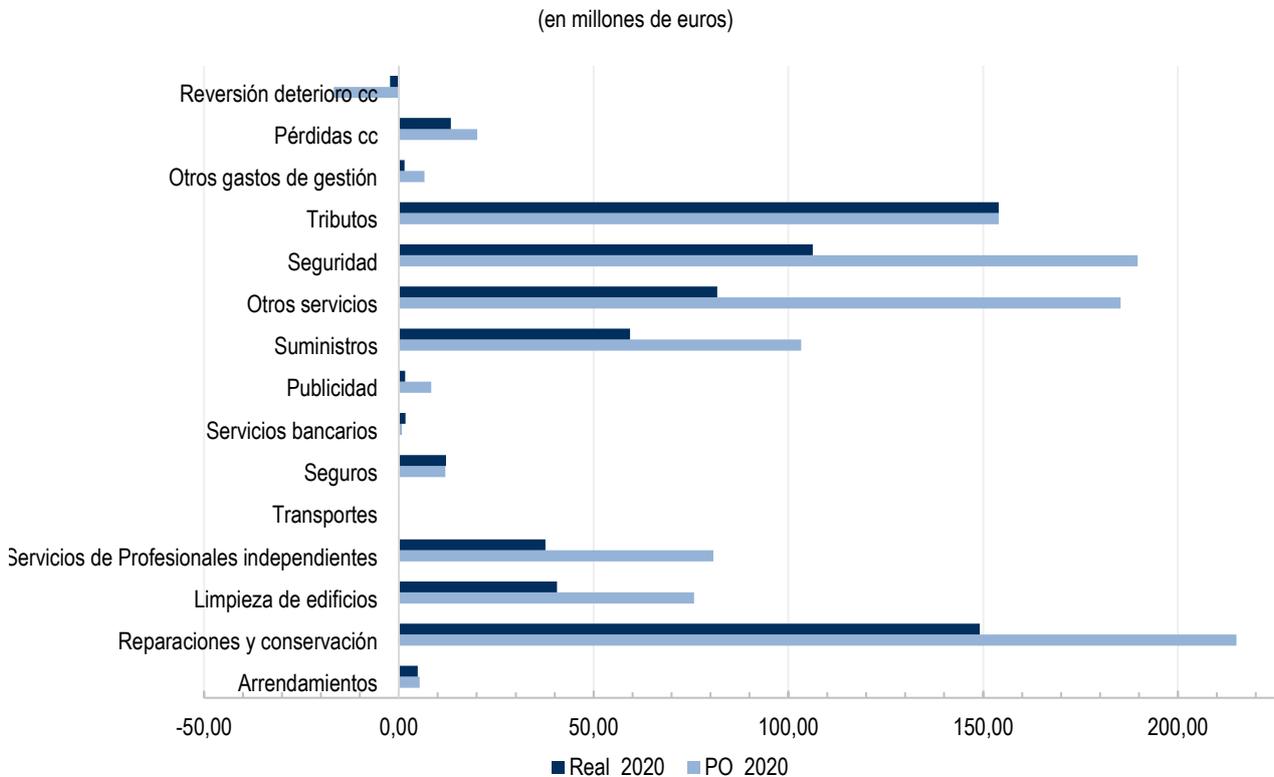
GRÁFICO Nº 12: AHORRO DE COSTES OPEX POR EPÍGRAFES DE GASTOS



Fuente: Elaboración propia

De los 378,6 millones de ahorro en otros gastos de explotación, las principales partidas afectadas por la reducción de gasto fueron: Seguridad con 83,4 millones de euros, Reparaciones y conservación de edificios con 66 millones de euros, Limpieza de edificios con 35 millones, Servicios de profesionales independientes con 43 millones, Suministros con 44 millones y Otros Servicios con 103 millones. El siguiente gráfico muestra la diferencia entre el presupuesto de cada partida de gasto y su aportación real al plan de contención de OPEX.

GRÁFICO Nº 13: OTROS GASTOS DE EXPLOTACIÓN



Fuente: Elaboración propia

El presupuesto en gastos de personal para el ejercicio 2020 se cifró en 447,5 millones de euros y el gasto real fue de 412,8 millones, con un ahorro de 34,7 millones de euros. El 16 % del ahorro se generó en el primer trimestre, entre el segundo y tercer trimestre AENA ahorró el 52 % y en el cuarto

trimestre el 32 % restante. Del importe total ahorrado, 5,7 millones de euros responden a la diferencia entre la revisión salarial prevista (+3,55 %) y la finalmente aprobada. No obstante, el gasto experimentó un incremento de 9,9 millones de euros con respecto a 2019⁷. El Anexo X muestra la distribución del personal a 31 de diciembre de 2020 por centro de trabajo, desglosado por categorías profesionales, con indicación del coste total y coste medio.

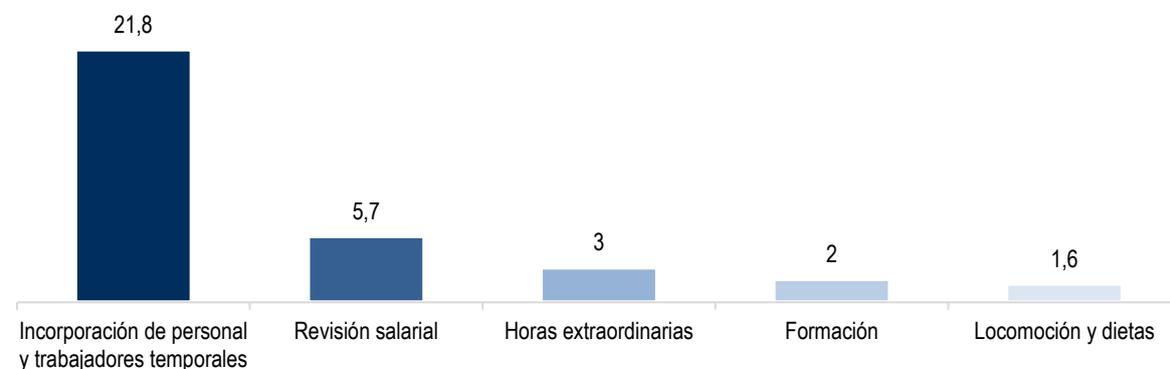
Los aprovisionamientos incluyen los servicios prestados por el Ministerio de Defensa, los servicios de tránsito y control de tráfico aéreo prestados por ENAIRE y el servicio de meteorología prestado por AEMET. El Plan de ahorro para este epígrafe incluyó la reducción negociada del importe del contrato con ENAIRE, las suspensiones de otros operadores de control aéreo -AFIS (Aerodrome Flight Information Service) y SDO (Subdirección de Operaciones)-, así como la limitación a las necesidades imprescindibles en la realización de calibraciones y de compras de repuestos. El ahorro de este epígrafe de gasto ascendió a 19,9 millones de euros, de los que 19,6 corresponden al periodo abril-diciembre.

Las medidas de ahorro de costes se concretaron, entre otras, en las siguientes actuaciones:

1) Gastos de Personal: Las medidas de contención en los gastos de personal se tradujeron en la reducción de incorporación de personal que estaba prevista para el ejercicio 2020, en el descenso de los contratos temporales, en la reducción de horas extraordinarias, de gastos de formación y de los relacionados con la locomoción y las dietas, con el impacto que muestra el siguiente gráfico:

GRÁFICO Nº 14: AHORRO EN GASTOS DE PERSONAL

(en millones de euros)



Fuente: Elaboración propia

Aunque la crisis sanitaria provocó una reducción considerable de operaciones de transporte aéreo, con el consiguiente descenso de la demanda y del volumen de pasajeros, AENA no cerró ninguno de los aeropuertos que gestiona y tampoco prescindió, ni aun con carácter temporal, de ninguna de las personas que formaban parte de la plantilla de los centros operativos; no obstante, tomó la decisión de no cubrir la totalidad de bajas temporales de trabajadores con reserva de puesto de trabajo, siempre que la operativa lo permitiese.

Las medidas adoptadas por AENA estuvieron encaminadas a reducir al máximo posible la presencia de su personal, adaptando la actividad de cada centro a la demanda real de las operaciones aéreas mientras persistiese la situación de crisis. La Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) y la

⁷ Según el informe de auditoría de las cuentas individuales de AENA de 2020, este incremento obedece, en su mayor parte, a la provisión de la revisión salarial para el año 2020 prevista en el RDL 2/2020, de 21 de enero, que estableció una subida del 2 %, y de un 0,3 % de fondos adicionales que se destinarían al plan de pensiones y a su impacto en la seguridad social, añadido a la incorporación en 2019 de nueva plantilla y al incremento de la retribución variable.

Dirección General de Aviación Civil (DGAC) autorizaron la apertura bajo demanda, dentro del horario operativo por contingencias del COVID-19, para permitir la operatividad de los aeropuertos supeditada a la demanda de las operaciones aéreas que se pudieran producir. El funcionamiento “a demanda” de un número importante de aeropuertos conllevó la adopción de medidas excepcionales de aplicación al personal a turnos y con jornadas especiales, con la finalidad de adecuar el horario de la prestación del servicio y los medios personales, a la estimación de vuelos prevista. Entre otras, se tomaron las siguientes decisiones:

- a) Nombramiento de imaginarias: Los trabajadores debían estar disponibles y localizables en su domicilio, en todo momento, por si fuera necesaria su presencia en el aeropuerto.
- b) Desprogramación del servicio: En estos supuestos, las horas acumuladas por esta circunstancia pasaron a formar parte de la bolsa de horas disponibles y, una vez normalizada la situación, si los trabajadores eran requeridos por la empresa, estaban obligados a prestar servicios con cargo a las horas dejadas de trabajar a lo largo del año 2020. Esta medida fue recurrida por alguna organización sindical, mediante demanda de conflicto colectivo, que resultó desestimada por la Audiencia Nacional mediante sentencia de 22 de abril de 2021. A la fecha de cierre de estos trabajos, se encuentra recurrida ante el Tribunal Supremo.
- c) Para el personal de los aeropuertos en régimen de jornada normal y para los trabajadores de los Servicios Centrales, se implantó la modalidad de teletrabajo mediante la instalación de las herramientas informáticas necesarias que permitieran la prestación del servicio desde el domicilio.
- d) Adicionalmente, se tomaron otras medidas encaminadas a la flexibilización de la jornada, tales como: permiso retribuido recuperable de 10 días laborables, en aquellos supuestos en que no fuera posible desarrollar el trabajo presencialmente ni teletrabajar por carecer de medios técnicos, o por la singularidad del puesto; cambios de jornada para el personal con jornada continuada, permitiendo desarrollarla en otro horario y estableciendo jornadas de trabajo alternativas ajustándose a la operativa del centro en aquellos aeropuertos con actividad de tráfico reducida y discontinua; y disfrute de vacaciones de acuerdo con el Convenio Colectivo del grupo AENA.

Todas las decisiones, en materia de personal, se adoptaron dentro del contexto laboral que establecía, entre otras normas, el RDL 8/2020 por el que se instó a las empresas a adoptar medidas alternativas para desarrollar la actividad laboral.

Además, se alcanzó un acuerdo entre AENA y la representación de los trabajadores a nivel estatal, por el que se pactó un ERTE para 24 trabajadores fijos discontinuos de los tres aeropuertos estacionales: Ibiza, Menorca y Reus, para los que, en condiciones normales de tráfico, el período estacional se encuentra entre el 1 de abril y el 30 de octubre. La medida fue aprobada por Resolución de 20 de mayo de 2020 de la Dirección General de Trabajo por causa de fuerza mayor y se aplicó desde el 1 de junio al 31 de diciembre de 2020. Los trabajadores afectados percibieron la totalidad de sus remuneraciones, abonando la Compañía la diferencia con la prestación social.

A partir de junio de 2020, como consecuencia de la flexibilización de las restricciones de movilidad, se elaboró el Plan de Recuperación Operativa, que contempló medidas de conciliación de vida familiar y laboral, que fueron objeto de seguimiento periódico por la representación de los trabajadores y AENA.

Como consecuencia de las medidas adoptadas, a finales del ejercicio 2020, el número de empleados con contrato temporal se redujo a 494, frente a los 799 trabajadores que tenían esta modalidad de contrato al principio del ejercicio y cuya distribución por centro de trabajo se detalla

en el Anexo XI. El 97 % de los contratos temporales vigentes en el ejercicio respondieron a la cobertura de bajas por enfermedad y maternidad/paternidad, y el 3 % restante para cubrir puestos operativos durante el período de formación obligatoria, por necesidades puntuales (eventos sociales, culturales, deportivos, etc.) y para las fases iniciales de ampliaciones de horario operativo no previstas. El siguiente cuadro muestra el cupo de contratación temporal autorizado y consumido en los ejercicios 2019 y 2020, en términos de jornadas equivalentes, remitido al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, a los efectos de su control y seguimiento.

CUADRO Nº 7: TRABAJADORES TEMPORALES

(en miles de euros)

Trabajadores Temporales	2019				2020			
	Cupo autorizado		Cupo consumido		Cupo autorizado		Cupo consumido	
	Nº Jornadas	Coste	Nº Jornadas	Coste	Nº Jornadas	Coste	Nº Jornadas	Coste
Interinidad por Sustitución	420,00		353,78	10.505,70	420,00		220,83	6.534,60
Circunstancias de la Producción	70,00	14.906,40	28,60	859,20	70,00	15.086,00	6,95	205,10
Obra o Servicio	10,00		1,67	48,80	10,00			
TOTAL	500,00	14.906,40	384,05	11.413,70	500,00	15.086,00	227,78	6.739,70

Fuente: AENA

2) Servicios de mantenimiento aeroportuario: Incluyen, entre otros, el mantenimiento de obra civil, los sistemas de energía de alta y baja tensión, las instalaciones electromecánicas; la climatización, protección contra incendios, o equipamiento de seguridad.

- a) Mantenimiento obra civil en edificios y urbanizaciones: se suspendieron actuaciones no relevantes para la seguridad y se incluyeron otras de adaptación por el COVID-19.
- b) Energía: En baja tensión, se realizaron suspensiones temporales de servicio en las zonas cerradas de los edificios, manteniendo solamente las tareas imprescindibles de conservación.
- c) Instalaciones electromecánicas: Hubo suspensiones temporales en los sistemas de tratamiento de equipaje y pasarelas de embarque, así como en los ascensores que daban servicio a las zonas cerradas de los edificios. También se acordaron suspensiones temporales de los servicios relacionados con escaleras y pasillos mecánicos, y puertas automáticas inoperativas, manteniendo las tareas imprescindibles de conservación.
- d) Climatización: Se suspendieron temporalmente los servicios relacionados con las instalaciones inoperativas, manteniendo solamente las tareas imprescindibles de conservación.
- e) Equipamiento de seguridad: Se apagaron los equipos de inspección fuera de uso y se procedió a la baja temporal de mantenimiento de los equipos apagados y se ajustaron los servicios de mantenimiento presenciales acordes con la capacidad operativa de los aeropuertos.

3) Otros servicios aeroportuarios:

- a) Seguridad privada. Se adecuaron los servicios de inspección de pasajeros, equipaje de mano, equipaje de bodega, tripulaciones, suministros, entre otros, a la demanda de tráfico. Por otra parte, se reforzaron las tareas de patrulla y vigilancia para evitar actos antisociales derivados de la menor presencia de trabajadores y pasajeros. Se gestionaron modificaciones de las condiciones de los contratos, tales como, pago por pasajero y reducción de los servicios fijos

contratados o suspensión temporal durante la vigencia del estado de alarma para adaptar el servicio a la realidad operativa.

- b) Limpieza. Se tramitaron suspensiones temporales del servicio para reducir las frecuencias del servicio de limpieza en las superficies aeroportuarias no operativas en cada momento. También se redujo la frecuencia del servicio en las superficies operativas ajustándola al tráfico y flujo real de pasajeros. Esta reducción no afectó a las zonas destinadas a albergar personas, tales como las oficinas, o actividades ligadas a tratar de evitar la propagación del COVID-19.
- c) Carros portaequipajes. Se suspendió la prestación del servicio de gestión y mantenimiento de carros portaequipajes en los momentos en los que los niveles de tráfico eran muy reducidos, ajustando su alcance al nivel de tráfico existente en cada momento.
- d) Pasarelas. Para este servicio, en función del número de operaciones registradas en cada momento y aeropuerto, se realizaron suspensiones temporales, parciales o totales de los contratos, de acuerdo con las siguientes premisas:
 - Se suspendió el servicio de conducción de pasarelas en los aeropuertos que disponen de esta infraestructura durante el tiempo en el que se registró un número muy reducido de operaciones, realizándose el embarque/desembarque de pasajeros mediante métodos alternativos.
 - En los casos que el número de operaciones era mayor, se limitó el alcance del servicio, debido a que se mantuvieron algunas pasarelas inoperativas y se redujo el número de aeronaves atendidas en pasarela.
- e) Información al público. La prestación de este servicio se suspendió en los puntos de información ubicados en terminales o superficies cerrados al tráfico; en otros casos, se redujo el horario o se estableció el cierre temporal de puntos de información para adaptarlo al tráfico real y al perfil de los pasajeros.
- f) Transporte entre terminales. Se suspendió la prestación de este servicio para unir dos terminales, cuando una de las dos estaba inoperativa y se redujo el alcance ajustando las frecuencias al número real de usuarios.
- g) Jardinería. Los servicios de jardinería relacionados con el cumplimiento de la normativa de seguridad operacional se redujeron hasta donde permitió su cumplimiento. El resto de los servicios asociados a la jardinería ornamental se eliminaron o se redujo la frecuencia de sus tareas en función de las características particulares del patrimonio verde de los aeropuertos.
- h) Recogida de residuos. Se redujo la frecuencia del servicio, adaptándolo al volumen real de residuos.
- i) Gestión de colas de taxi y otros medios de transporte. Se eliminó la prestación del servicio en las terminales cerradas al tráfico o con un número muy reducido de pasajeros y, en el resto, se redujo el alcance del servicio adaptándolo al flujo de pasajeros.
- j) Por último, en atención a los niveles de tráfico registrados en cada momento y aeropuerto, o no se prestaron los servicios no esenciales para la operativa aeroportuaria a bajos niveles de tráfico, o bien se redujo su alcance.

Procedimientos para la implantación de las medidas que afectaron a contratos con proveedores

La implantación de estas medidas de ahorro se llevó a cabo actuando en los contratos que soportaban las prestaciones de los servicios afectados. El esquema de actuación en la contratación se introdujo a través de los siguientes mecanismos, en función de la fase en la que se encontraban los contratos:

- a) Para los contratos en vigor en el año 2020, con la finalidad de adecuar el marco jurídico de los contratos a las nuevas circunstancias extraordinarias y en función del objeto del contrato, de los niveles de tráfico y de su afección a la operativa, se realizaron suspensiones temporales parciales o totales. Posteriormente, y acorde con la recuperación del tráfico y con la operativa, se fueron realizando reanudaciones en los contratos.
- b) Para los contratos cuya licitación se había iniciado con anterioridad a la situación generada por el COVID-19, pero estaban pendientes de adjudicar, se negoció la suspensión temporal parcial con el potencial adjudicatario para incluir escenarios variables de servicio en función de la infraestructura operativa y/o niveles de tráfico.
- c) Los nuevos contratos, que iniciaron su preparación o licitación durante el año 2020, incluyeron en el alcance una definición variable de la prestación del servicio y de su certificación asociada en función de los distintos parámetros asociados con el objeto del contrato.

El proceso de renegociación de los contratos ha dado lugar a diferentes situaciones e incidencias, que responden: en el caso de suspensión temporal, si ha sido parcial o total, unilateral o de mutuo acuerdo, con o sin indemnización; o, en el caso de resolución, si ha sido unilateral o de mutuo acuerdo, con o sin indemnización. En el cuadro siguiente se muestra el resumen del número de contratos afectados por las suspensiones tramitadas por AENA en el ejercicio 2020.

CUADRO Nº 8: NEGOCIACIONES DE CONTRATOS TRAMITADAS POR AENA EN 2020
(en millones de euros)

Naturaleza	Número de contratos	Importe de adjudicación
Servicio	456	1.303,80
Suministro	6	0,30
Obra	1	0,08
Total	463	1.304,18

Fuente: AENA

CUADRO Nº 9: ÓRGANO QUE APROBÓ LOS EXPEDIENTES DE NEGOCIACIÓN DE LOS CONTRATOS EN 2020
(en millones de euros)

Órgano de Contratación	Número	Importe Adjudicación
Consejo de Administración	228	1.207,18
Consejero Delegado	57	44,80
Director de Contratación	171	51,30
Director de Aeropuerto	7	0,90
Contratos de gasto suspendidos totalmente	463	1.304,18

Fuente: AENA

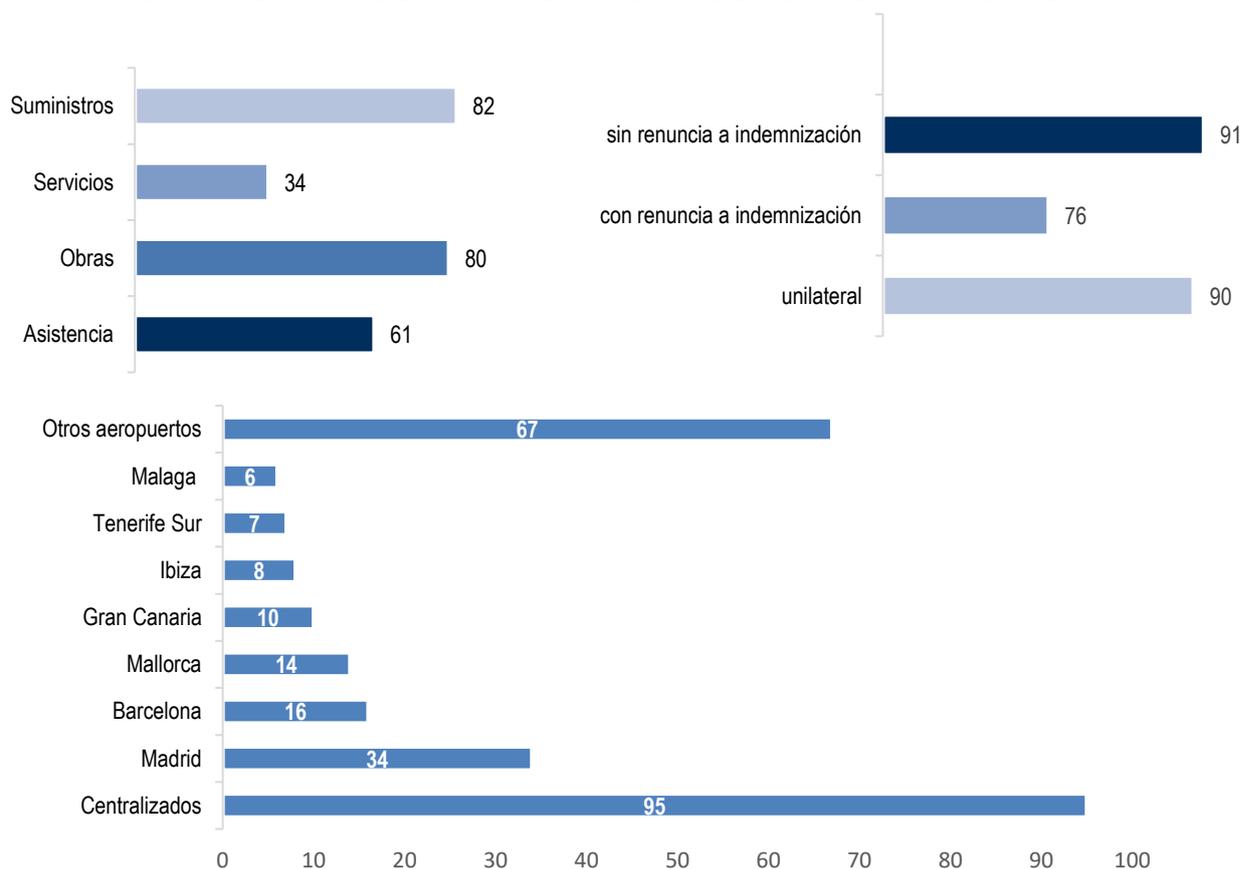
Como consecuencia de las suspensiones y resoluciones de los contratos, 20 proveedores presentaron 77 reclamaciones que afectan a 24 aeropuertos⁸ y a los Servicios Centrales. El 70 % se presentaron durante el periodo del primer estado de alarma y todas las pretensiones de los contratistas fueron desestimadas por AENA. Con posterioridad a la desestimación, a lo largo de los ejercicios 2020 y 2021, se han notificado 19 expedientes contenciosos contra AENA.

⁸ Lanzarote, La Coruña, Madrid-Barajas, Alicante, Badajoz, Bilbao, Burgos, Córdoba, Fuerteventura, Gran Canaria, Granada, Ibiza, Barcelona-El Prat, Jerez, Málaga, Melilla, Palma de Mallorca, Pamplona, Santiago, Sevilla, Tenerife Sur, Valencia, Vigo, Vitoria y los 2 helipuertos (Ceuta y Algeciras).

II.2.5.- Medidas en relación con los contratos en general y las inversiones

Tras la declaración del estado de alarma y el establecimiento de las restricciones posteriores que se produjeron, AENA suspendió la ejecución de todos los contratos y de las inversiones programadas, a excepción de lo imprescindible para la prestación de los servicios exigidos en la pandemia. Para ello, emitió una circular interna en materia de contratación en la que se definieron, entre otras, las circunstancias en las que procedía la suspensión de los contratos y las diferentes modalidades, procurando, en primera instancia, la negociación con los proveedores con el fin de mantener en vigor los contratos y, en el caso de que no fuera posible, acordar la suspensión unilateral del contrato e incluso su resolución. La circular detalla el procedimiento a seguir para la suspensión de la contratación centralizada, descentralizada o para los encargos a medios propios. Los contratos en ejecución afectados por las suspensiones ascendieron a 257, distribuidos de la siguiente manera:

GRÁFICO Nº 15: CONTRATOS AFECTADOS POR SUSPENSIONES



Fuente: AENA

En definitiva, las medidas adoptadas por el Gobierno para hacer frente a la crisis sanitaria junto con los planes implantados por AENA para garantizar su solvencia financiera afectaron directamente a sus relaciones con los proveedores de servicios y suministros y a la ejecución del Plan de inversiones, dando lugar a un Plan de Inversiones Ajustado (PIA).

El Plan de Inversiones de AENA está directamente vinculado con los segmentos de su actividad, estructurándose en inversión no regulada, destinada a la parte comercial del negocio e inversión regulada, destinada a la actividad puramente aeroportuaria.

En cuanto a las inversiones reguladas, debe señalarse que entre las obligaciones del DORA se hallan las inversiones asociadas a los servicios aeroportuarios básicos, que dan respuesta a los estándares de capacidad de las infraestructuras y de calidad de servicio. Estas inversiones se incluyen en la Base de Activos Regulada (BAR) de cada año, que es el valor de los activos netos en cada uno de los ejercicios, definido como la suma del inmovilizado no financiero neto asociado a los servicios aeroportuarios básicos que son retribuidos por las PPP. Estas inversiones reguladas se clasifican en:

1) Inversiones estratégicas: Las necesarias para cumplir con los estándares de capacidad establecidos, así como otras inversiones que el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana considera fundamentales para garantizar el interés general. Son de obligado cumplimiento, no se permiten modificaciones en su alcance, ni en la fecha de finalización. A partir de la fecha de finalización establecida, hay un periodo de carencia de tres meses, tras el cual, si no se firma el Acta de recepción, se aplica un mecanismo de penalización establecido en el DORA.

2) Inversiones normativas: se derivan, directa o indirectamente, de obligaciones normativas.

3) Inversiones relevantes: Aquellas que por su necesidad funcional o por el volumen de inversión que representan para un aeropuerto, requieren de un seguimiento diferenciado, como son las relacionadas con la navegación aérea, la calidad en la prestación de los servicios, la eficiencia energética, la mejora en filtros de seguridad, las regeneraciones de pistas y plataformas y las mejoras de drenajes en el campo de vuelos. Las modificaciones de estas inversiones requieren la autorización previa de la DGAC.

4) Otras inversiones: incluyen, entre otras, dotaciones para reposiciones y mantenimiento, necesarias para la gestión aeroportuaria ordinaria.

La inversión vinculada con el negocio regulado programada en el DORA 2017-2021, era la siguiente:

CUADRO Nº 10: INVERSIÓN PROGRAMADA EN DORA PARA NEGOCIO REGULADO
(en millones de euros)

DORA	2017	2018	2019	2020	2021
Inversión	365,6	373,0	429,2	514,3	503,3

Fuente: AENA

Cuando AENA decidió en el mes de marzo la paralización de todas las inversiones no imprescindibles para la continuidad del servicio, comunicó a la DGAC su intención de compensar durante el ejercicio 2021 las desviaciones que pudieran producirse, con el objeto de cumplir con lo establecido en el DORA. A tenor de esta solicitud, la DGAC autorizó desviaciones a la baja en las inversiones de 21 aeropuertos por un importe total de 248,66 millones de euros.

El volumen de inversión total ejecutado en el ejercicio 2020 ascendió a 435,68 millones de euros, de los que 365,36 corresponden a inversión regulada, con una desviación negativa del 28,95 % respecto de la programada, pero con un grado de ejecución del 127,68 % sobre la prevista en el PIA. Una vez producida la reactivación del Plan de Inversiones, con el fin de ejecutar el 100 % de la inversión establecida en el DORA, AENA reprogramó las previstas en 2020 y 2021 y elaboró un plan de inversión para el ejercicio 2021, por importe de 787,91 millones de euros, de los que 649,01 responden a la inversión regulada, tal como se refleja en el siguiente cuadro.

CUADRO Nº 11: ESTADO DE INVERSIONES DE AENA 2020

(en millones de euros)

PLANES DE INVERSIÓN	INVERSIÓN TOTAL	EJECUCIÓN INVERSIÓN TOTAL %	INVERSIÓN REGULADA	EJECUCIÓN INVERSIÓN REGULADA %
PTO. INICIAL 2020	624.419	(30,22)	514.261	(28,95)
PIA 2020	351.987	123,77	286.132	127,68
Cierre 2020	435.681		365.360	
Importe aplazado 2021	188.443		145.723	
PTO .INICIAL 2021 ⁹	787.910		649.013	

Fuente: AENA

El informe anual de supervisión técnica aeroportuaria correspondiente al ejercicio 2020 emitido por AESA, contiene el resultado de la verificación del cumplimiento del DORA en relación, entre otros, con el programa de inversiones, identificando la desviación por retraso en los plazos preestablecidos de finalización. A pesar de la existencia de las circunstancias extraordinarias derivadas del COVID-19, AESA no ha considerado ninguna medida de flexibilización, y la desviación de la inversión regulada del ejercicio 2020 ha sido tenida en cuenta en el valor de la BAR, que arroja una diferencia de 318,5 millones de euros, por lo que propuso aplicar a AENA una penalización por un valor de 63,3 millones de euros, que afectará a las PPP que percibirá AENA en el futuro.

De acuerdo con la circular interna en materia de contratación, para la correcta tramitación de la suspensión, modificación o resolución del contrato, los documentos requeridos en el procedimiento son los siguientes:

- 1.- Propuesta de modificación, suspensión o resolución del contrato del Director General o del Director de primer nivel.
- 2.- Informe justificativo de la unidad proponente relativo a la imposibilidad de ejecutar el contrato. En caso de suspensión parcial, qué parte debe seguir ejecutándose y qué parte debe ser suspendida; y en las solicitudes de modificación del contrato, análisis de los elementos del contrato que deben ser modificados. En ambos casos se debía incluir un análisis del impacto económico, operativo y de recursos.
- 3.- Conformidad del contratista a la suspensión o modificación, mediante la formalización de la correspondiente acta de solicitud. En el caso de que el contratista no accediera a la suspensión de mutuo acuerdo, y como último extremo, previo informe justificativo suscrito por el director del expediente, se podrá proponer la suspensión o la resolución unilateral.
- 4.- Informe de la Dirección de Contratación sobre la procedencia de la tramitación.
- 5.- Informe de la Asesoría Jurídica.
- 6.- Resolución motivada del Órgano de Contratación o del Director Económico-Financiero.
- 7.- Una vez autorizado por el Órgano de Contratación se debía comunicar al contratista.

⁹ Con los datos de cierre definitivos del ejercicio 2020, AENA aprobó en marzo de 2021 el Plan Operativo de Inversiones ajustado al DORA y a las necesidades de medidas frente al COVID-19, con 651,88 millones de inversión regulada y 805,91 millones de inversión total.

Por su parte, la suspensión de los encargos a medios propios, INECO e ISDEFE, se debía realizar mediante notificación escrita del responsable del encargo por parte de AENA al responsable del encargo del medio propio, enviando copia de esta notificación al Director de Contratación.

Se ha seleccionado una muestra de 25 expedientes de contratos, que se detallan en el Anexo XII, relacionados con las inversiones programadas en el DORA, para verificar la adecuación a la normativa interna que recoge el procedimiento especial de suspensión adoptado por AENA con motivo del COVID-19, así como la publicación y rendición de la documentación pertinente al Tribunal de Cuentas. El análisis de estos expedientes arroja el siguiente resultado:

a) Todos los contratos fueron rendidos en la plataforma de contratación del Tribunal de Cuentas. De los expedientes suspendidos, consta la aprobación por el Consejo de Administración de la suspensión y su reanudación, excepto en el expediente (21) DIN-54-2017, en el que consta la suspensión, la propuesta de penalidades por retrasos y la resolución del contrato.

b) En la aplicación GESDOC (Sistema de gestión de expedientes de contratación de aeropuertos españoles de AENA) no constan las suspensiones de los expedientes¹⁰: (5) DIN-405/2018-1, (14) SEG-304/2019 y (19) DIN-176-2018.

c) En el expediente (2) DEA-543/2016, falta la propuesta de modificación, suspensión o resolución del Director General o del Director de primer nivel, el Informe justificativo de la unidad proponente relativo a la imposibilidad de ejecución del contrato, el informe de la asesoría jurídica y la conformidad del contratista a la suspensión o modificación.

d) En el expediente (12) DTC-656/2018-1, no están documentados la conformidad del contratista, el informe jurídico, la propuesta de modificación y la resolución del órgano de contratación.

e) En el expediente (20) DIN-492-2018 faltan la propuesta, el informe justificativo, el informe de la asesoría jurídica y la conformidad del contratista.

f) En el expediente (21) DIN-54-2017, solo consta el acta en el que se declara suspendido el contrato, firmada por ambas partes y su reclamación por parte del contratista. No figuran los informes justificativo y jurídico, ni el análisis del impacto económico, operativo y de recursos.

II.2.6.- Medidas en relación con la financiación

En marzo de 2020, AENA estimó el impacto de la crisis sanitaria y las medidas adoptadas por el Gobierno sobre los flujos de efectivo y la liquidez de la Sociedad en un descenso de 2.060 millones de euros de los cobros procedentes de las actividades aeronáuticas y comerciales respecto del importe presupuestado.

A la vista de estas previsiones, el Consejo de Administración puso en marcha un Plan de Contingencia de Liquidez fundamentado en dos aspectos principales: control y reducción de costes, y aseguramiento de la disponibilidad de recursos financieros, mediante la disposición de líneas de crédito y de préstamos ya contratados, así como la contratación de nuevos préstamos o líneas de crédito con la flexibilidad suficiente para poder realizarlos de forma ágil e inmediata.

Para llevarlo a cabo, acordó, por una parte, flexibilizar las restricciones para el endeudamiento en función de los tipos de interés, por lo que suspendió temporalmente el esquema de financiación de la Sociedad, que limitaba la suscripción de instrumentos de financiación con un tipo de interés

¹⁰ AENA manifiesta en sus alegaciones que ya ha incorporado los documentos referidos al GESDOC.

variable a un 20 % sobre el importe total de la financiación de la Compañía (el 80 % restante a tipo de interés fijo); y, por otra, autorizar al Presidente-Consejero Delegado para realizar operaciones de cualquier naturaleza que implicasen incrementar el nivel de deuda financiera neta, en particular, la celebración de contratos de préstamo, así como la concesión de créditos o préstamos, su modificación o renovación, por importe superior a 250 millones de euros.

AENA disponía de caja y facilidades crediticias por un importe de 1.350 millones de euros, a las que se añadía la capacidad de realizar emisiones a través del programa de Euro Commercial Paper (ECP) de hasta 900 millones de saldo máximo en el Mercado de Renta Fija de Bolsas y Mercados de España, de los cuales se habían emitido 350 millones. Este instrumento le permitía colocar de forma flexible a lo largo de un año pagarés con nominales unitarios mínimos de medio millón de euros y con vencimientos comprendidos entre 3 y 364 días. El programa venció el 30 de octubre de 2020 y, el 24 de noviembre, AENA registró en la CNMV un nuevo Programa de Pagarés por el mismo importe y en las mismas condiciones que el anterior. A 31 de diciembre de 2020, los pagarés emitidos bajo este programa pendientes de vencimiento ascendían a 55 millones, con un saldo disponible de 845 millones.

AENA negoció con las distintas entidades para refinanciar o ampliar el plazo de amortización. Entre los meses de abril y mayo, firmó nuevos préstamos con diversas entidades por un importe global de 2.325,6 millones de euros. Con la firma de estas operaciones elevó, en el mes de mayo de 2020, la disponibilidad de caja y facilidades crediticias hasta un total de 3.150 millones. Adicionalmente, con el objetivo de reforzar la liquidez del aeropuerto de Luton, el 31 de julio de 2020 formalizó una póliza de crédito por la que los accionistas de esta filial (AENA y AMP) se comprometieron a facilitar liquidez hasta 55 millones de libras, si bien al cierre del ejercicio 2020 no se había dispuesto de ninguna cantidad alguna de la póliza.

Se ha analizado la novación de los contratos de préstamo de ocho entidades de crédito (Kutxabank, Unicaja, Bankinter, CaixaBank, Sabadell, Cajamar, BEI, y Crédit Agricole-CIB). La mayor parte establecieron una comisión por novación o extensión de aproximadamente el 0,1 %, que ha generado para AENA unos gastos financieros cercano a 1,5 millones de euros.

Adicionalmente, para proteger la liquidez, el 30 de junio de 2020 el Consejo de Administración acordó modificar la propuesta de aplicación de resultados y propuso aplicar el beneficio de 2019, que ascendió a 1.421,3 millones de euros, íntegramente a reservas. El acuerdo fue ratificado el 29 de octubre de 2020 por la Junta General de Accionistas.

Como consecuencia del impacto del COVID-19 en el EBITDA, a partir de junio de 2020, AENA excedió las ratios financieras a cuyo cumplimiento está obligada por los contratos de financiación, por lo que negoció con las entidades financieras la concesión de dispensas temporales (waivers) para el cumplimiento de las ratios a 31 de diciembre de 2020, para evitar que, por el incumplimiento de sus obligaciones contractuales, las entidades financieras pudieran ejecutar las garantías asociadas a los contratos de financiación. Tras la negociación con las entidades, AENA obtuvo dispensas temporales de cumplimiento (waivers), desde el 1 de diciembre de 2020 hasta el 30 de junio de 2022, con las entidades que tienen fijadas las ratios en los contratos de financiación, así como con el BEI, el ICO y FMS que, entre las tres, sustancian unos préstamos espejo del crédito con ENAIRE¹¹; y con Unicaja que, con un capital pendiente de cobro de 350 millones de euros, contempla en su contrato de financiación el vencimiento anticipado de la deuda si se incumplen determinadas ratios financieras. En virtud de la dispensa, las entidades renunciaron a ejercitar su

¹¹ AENA S.M.E., S.A adeuda a la entidad pública "ENAIRE" la deuda derivada de la aportación de la actividad aeroportuaria, que al 31 de diciembre de 2020 asciende a un importe de 4.708.860 miles de euros.

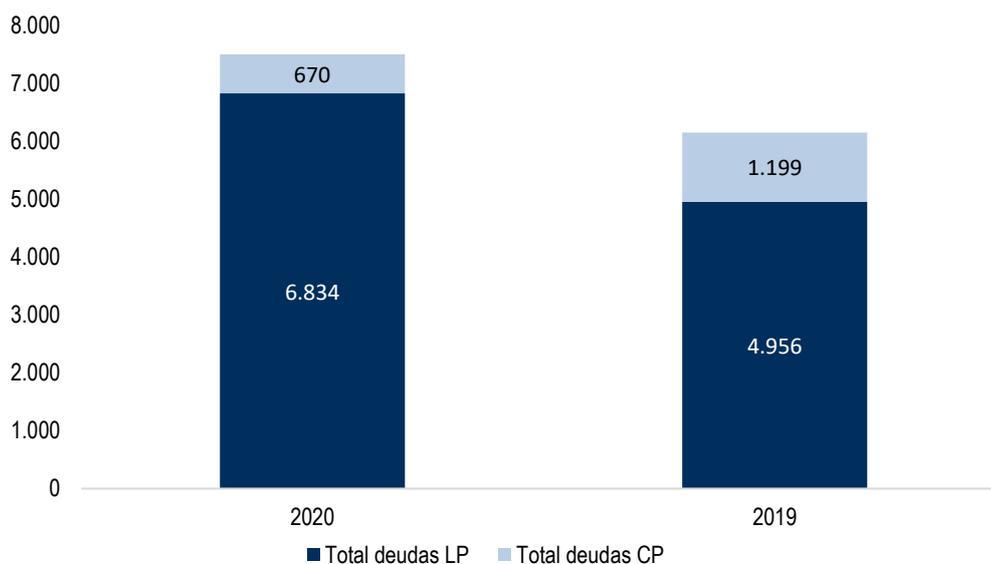
derecho a declarar el vencimiento anticipado ante el eventual incumplimiento de las correspondientes ratios.

A 31 de diciembre de 2020, la ratio Deuda Financiera Neta/EBITDA de AENA se situó en 8,1x, frente al 2,3x del ejercicio 2019, superando la ratio máxima de 7,0x que estaba estipulada en algunos contratos de financiación.

Ante la situación de incertidumbre provocada por la pandemia, además de negociar la financiación necesaria para cumplir con las obligaciones de pago previstas, AENA negoció también la refinanciación de algunos créditos, al objeto de minorar la deuda a corto plazo. En el siguiente gráfico se muestra la composición del endeudamiento de AENA a finales del ejercicio 2020, en aplicación del Plan de Contingencia y la variación respecto del ejercicio precedente.

GRÁFICO Nº 16: ENDEUDAMIENTO DE AENA 2020-2019

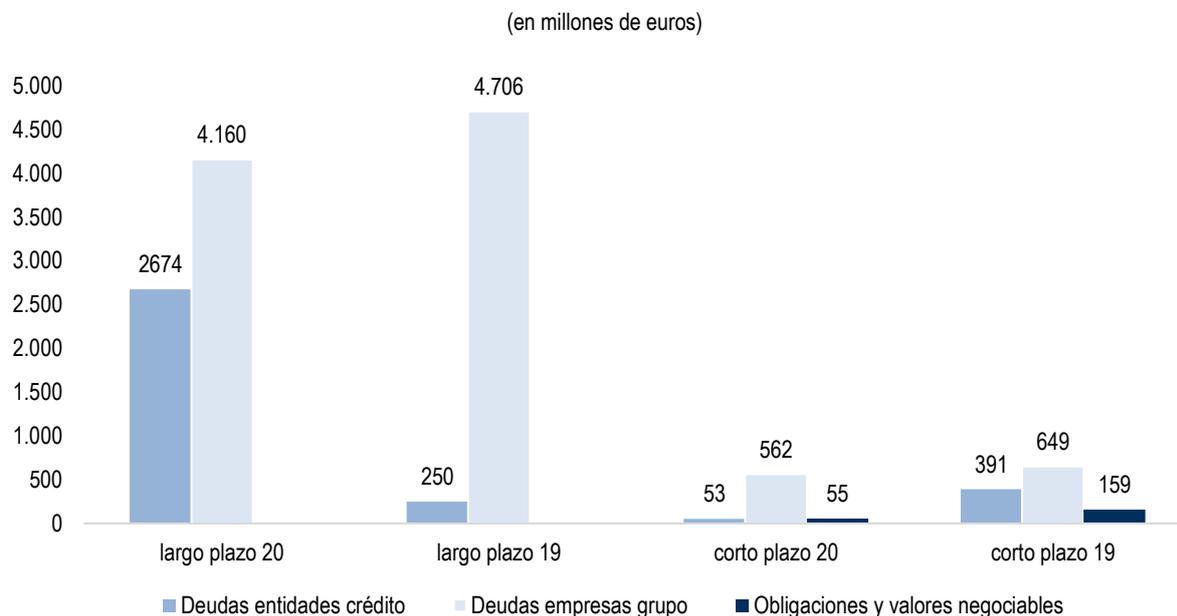
(en millones de euros)



Fuente: Elaboración propia

Con las medidas adoptadas, la estructura del endeudamiento en el ejercicio 2020 experimentó una variación importante en los plazos de devolución; así, el endeudamiento a largo plazo aumentó un 38 % y las deudas a corto plazo se redujeron un 44 %. En términos absolutos, el endeudamiento total a finales de 2020 ascendió a 7.503,8 millones de euros, con un aumento de 1.349,2 millones respecto del importe de 2019.

GRÁFICO Nº 17: ESTRUCTURA DEL ENDEUDAMIENTO DE AENA 2020-2019



Fuente: Elaboración propia

Las deudas con entidades de crédito a largo plazo se incrementaron en 2.424 millones de euros, en tanto que a corto plazo disminuyeron en 338 millones; y las deudas con empresas del grupo a corto y largo plazo, que a 31 de diciembre de 2019 ascendían a 5.355 millones, tras la amortización de 633 millones correspondiente al préstamo espejo de la deuda con ENAIRE, a final del ejercicio 2020 eran de 4.722 millones; por su parte, el importe pendiente de amortizar de las obligaciones y valores negociables a corto plazo descendió a 55 millones, frente a los 159 de 2019.

Asimismo, la composición de la financiación en función del tipo de interés también varió respecto del ejercicio precedente, pues en 2020 el 30 % de la financiación tenía tipo de interés variable y el 70 % tipo de interés fijo, mientras que en 2019 el 13 % era a tipo de interés variable y el 87 % a tipo fijo. Los tipos variables estaban referenciados generalmente al Euribor, siendo el tipo medio de la deuda en 2020 del 1,07 %, y en 2019 del 1,25 %.

El resultado financiero de AENA sufrió una desviación de 13 millones de euros con respecto a lo presupuestado, siendo las principales desviaciones: 1,5 millones de euros por las comisiones de los bancos debidas a los nuevos préstamos contratados, 9,3 millones por los intereses de los préstamos y de la línea de crédito (principalmente de la nueva deuda contratada en abril y mayo, no contemplada en el presupuesto) y 0,3 millones de euros por los gastos de constitución de depósitos a corto plazo debido a la colocación en depósitos a plazo fijo a tipo de interés negativo de la tesorería excedentaria en el ejercicio.

II.2.7.- Medidas en relación con el deterioro de los activos

AENA considera que todos sus activos son generadores de flujos de efectivo, a efectos de evaluar las pérdidas por deterioro del valor. Las Unidades Generadoras de Efectivo (UGE's) de AENA, son: Servicios inmobiliarios, Red de aeropuertos (comercial, aeropuertos), Inversiones Financieras e Instrumentos de patrimonio (Aena, Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia S.M.E., S.A, y Aena Desarrollo Internacional).

En cumplimiento de la normativa contable (NIC 36), la Sociedad llevó a cabo las valoraciones de sus activos a 31 de diciembre de 2020, al objeto de determinar si se había producido algún deterioro como consecuencia del impacto del COVID-19 en sus UGE's. El análisis de valoración de los activos arrojó los siguientes resultados:

CUADRO Nº 12: RESULTADOS DEL TEST DE DETERIORO DE ACTIVOS

Activo	Deterioro	Observaciones
Inmovilizado intangible	No	
Inmovilizado material	No	
Red de aeropuertos	No	No presentan riesgos significativos.
Inversiones inmobiliarias: inmuebles destinados a la explotación en régimen de alquiler (terrenos, oficinas, hangares, naves)	No	Deterioro de cuatro edificaciones por un total de 0,7 millones de euros. Reversión parcial de los deterioros de los terrenos de los campos de golf de los aeropuertos de Barcelona y Valencia por un total de 1,8 millones de euros. Resultado global positivo de 1,1 millones de euros.
Inversiones en empresas del grupo y asociadas a largo plazo (Instrumentos de patrimonio y créditos a empresas)	Si	Deterioro en la participación en instrumentos de patrimonio en AIRM por la totalidad del valor de la participación, 16,2 millones de euros.
	No	Participación en ADI: No procede deterioro. Aunque se han detectado pérdidas en la participación en el aeropuerto de Luton y la participación en los aeropuertos de nordeste de Brasil, sufre un deterioro de 91,8 millones de euros; la valoración de la inversión de AMP ascendería a 295,5 millones frente a un VNC de 66,2 millones.

Fuente: Elaboración propia a partir de la información facilitada por AENA

Por lo tanto, los resultados del test de deterioro como consecuencia del impacto del COVID-19 ponen de manifiesto que los únicos activos que los presentan son las inversiones en filiales internacionales. Estos deterioros suponen un impacto a 31 de diciembre de 2020 de 16,2 millones de euros en las cuentas individuales de AENA y de 108,7 millones en las cuentas consolidadas, aunque no tienen ninguno de ellos impacto en la tesorería. El EBITDA consolidado, excluyendo estos deterioros, habría sido de 823,4 millones de euros (un 15 % mayor) y las pérdidas netas se habrían reducido hasta los 51 millones.

II.3.- MEDIDAS SANITARIAS EXTRAORDINARIAS PROVOCADAS POR EL COVID-19 Y SUS COSTES ASOCIADOS

II.3.1.- Medidas sanitarias extraordinarias adoptadas para hacer frente al COVID-19

AENA tuvo que acometer en el ejercicio 2020 una serie de gastos de carácter extraordinario para hacer frente al COVID-19, por un importe de 52,7 millones de euros, de los que 22,5 millones se destinaron a la recuperación operativa; 22,9 millones a la prestación de servicio a Sanidad Exterior para el control sanitario de pasajeros; y 7,3 millones para garantizar la distancia social. Otras medidas sanitarias, por un importe de 9,8 millones de euros, tuvieron naturaleza de inversión, correspondiendo las de mayor cuantía a medidas organizativas (equipos informáticos y de comunicaciones), de control sanitario e infraestructuras (principalmente actuaciones en aseos). Lo que totaliza 62,5 millones de euros en el ejercicio. Adicionalmente, ingresó 0,3 millones de euros en concepto de re-facturación por las mascarillas que se facilitaron a empresas, compañías aéreas y a terceros, al inicio de la pandemia.

El 7 de julio de 2020, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) emitió unas directrices operativas dirigidas al gestor aeroportuario, a los operadores aéreos y a otras partes interesadas, destinadas a facilitar la recuperación del transporte aéreo de pasajeros. Los gastos extraordinarios

y las inversiones relacionadas con el COVID-19, responden a la implantación de las medidas recogidas en ese documento. Todos los costes que responden a las medidas adoptadas por AENA en cumplimiento de las directrices operativas establecidas por AESA y por el Ministerio de Sanidad, son recuperables en el marco del RDL 21/2020, de 9 de junio.

Las medidas adoptadas se pueden clasificar en tres categorías:

- a) Medidas globales: Limpieza, desinfección y ventilación; Distancia de seguridad; Instalación medios de protección; Señalética, megafonía, medios de información al público; Comunicación; Capacidad y apertura escalonada de los terminales; e Infraestructura.
- b) Medidas de procesos: Accesos; Facturación; Control de seguridad; Control de pasajeros; Área comercial; Embarque/Desembarque; Aeronaves; y Control sanitario de llegadas de pasajeros internacionales compuesto por control primario (Temperatura PCL, Inspección visual, PCR) y control secundario (Valoración médica).
- c) Medidas organizativas: Equipamiento microinformático; Adaptación de los puestos de trabajo a la normativa COVID-19; y Elementos sin contacto.

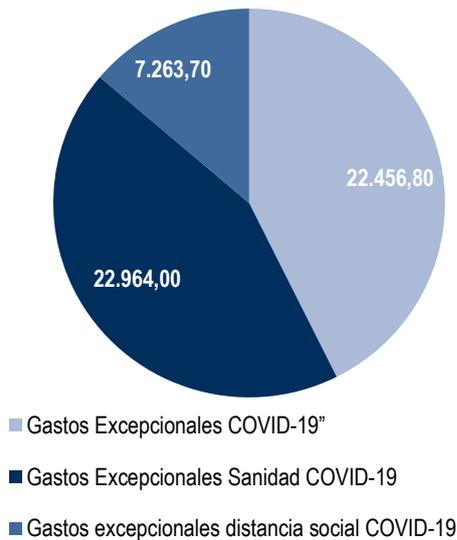
AENA registró los gastos sanitarios derivados de la pandemia, en tres cuentas de gastos excepcionales: la cuenta 678019 "Gastos Excepcionales COVID-19" recoge los gastos de protección del personal y pasajeros y los relacionados con las instalaciones (geles, mascarillas, climatización, señalización, seguridad, suministros sanitarios y farmacéuticos, limpieza, desinfección y mantenimiento y reparación de edificios e instalaciones, etc.); la cuenta 678119 "Gastos Excepcionales Sanidad COVID-19" recoge los relacionados con los controles sanitarios de entrada de pasajeros derivados del Convenio suscrito con el Ministerio de Sanidad (control sanitario de entrada primario, control sanitario de entrada secundario y mantenimiento de aplicación informática); y la cuenta 678219 "Gastos Excepcionales Distancia Social COVID-19" recoge los derivados de la adaptación de las infraestructuras de los aeropuertos en cumplimiento de las medidas de distancia de seguridad relacionadas con el tráfico de viajeros.

Adicionalmente, registró las inversiones en cuentas del Grupo 2 del Inmovilizado, de acuerdo con su naturaleza, por los siguientes conceptos: medidas globales, que comprenden las inversiones en los elementos sin contacto en aseos, separadores de flujos, mamparas de protección, refuerzo de instalaciones de renovación de aire; medidas por procesos, que comprenden instalaciones, aplicaciones y equipamiento microinformático de los puntos de control sanitario, salas de aislamiento, cámaras termográficas y otros; y medidas organizativas, que engloban el equipamiento microinformático y la adaptación de los puestos de trabajo a la normativa COVID.

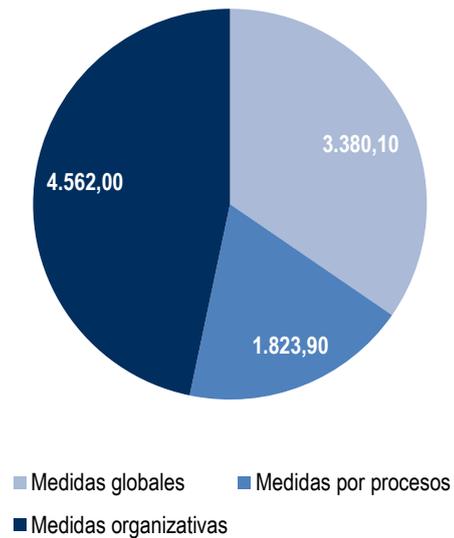
Los siguientes gráficos presentan la distribución de los gastos e inversiones relacionados con el COVID-19 realizados de naturaleza sanitaria por AENA en el ejercicio 2020, cuyo detalle por concepto de gasto e inversión se recoge en el Anexo XIII.

GRÁFICO Nº 18: GASTOS E INVERSIONES EXTRAORDINARIAS POR COVID-19
(en miles de euros)

Gastos sanitarios excepcionales COVID-19



Inversiones COVID-19



Fuente: Elaboración propia con datos proporcionados por AENA

Se ha verificado que AENA registró todos los gastos excepcionales en las correspondientes cuentas contables previstas al efecto, según el concepto y la naturaleza del gasto, así como la exactitud de los saldos de los gastos excepcionales registrados en las tres cuentas señaladas con las relaciones de gastos emitidas por contabilidad y con los libros mayores de pérdidas y ganancias. Se ha seleccionado una muestra de las inversiones realizadas en los aeropuertos más importantes. El importe de la muestra asciende a 7,3 millones de euros, que representa el 74,6 % de las inversiones COVID-19 realizadas en el año 2020. El Anexo XIV recoge el detalle de la muestra. Se ha verificado que los saldos de las cuentas de inversión, al cierre del ejercicio, son acordes con la relación de inversiones, que son correctos y se encuentran debidamente registrados en las cuentas correspondientes del activo no corriente.

II.3.2.- Prestación del servicio de control sanitario a Sanidad Exterior

La disposición adicional primera del RDL 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, estableció que AENA, como gestora de la red de aeropuertos de interés general, de acuerdo con la Ley 18/2014, de 15 de octubre, pondría a disposición de los servicios centrales y periféricos de Sanidad Exterior 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, sin perjuicio del derecho a la compensación de los costes en que incurra por esta causa.

A estos efectos, se estableció que, en el cálculo de la recuperación de 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, se descontarían las

posibles subvenciones u otro tipo de ayudas económicas que eventualmente pudiera recibir AENA para llevar a cabo estas actividades.

Dichos costes se deberían recuperar por AENA en el marco del DORA y, por ello ser analizados y supervisados por la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) durante el proceso de transparencia y consulta recogido en la Ley 18/2014, de 15 de octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia. Si estos costes no pudieran recuperarse en el marco del DORA 2017-2021, con el objetivo de minimizar el impacto de su aplicación sobre el sector, podrían ser recuperados, debidamente capitalizados, en cualquiera de los siguientes DORA's. Según consta en el informe emitido por la CNMC el 9 de diciembre de 2021, los importes recuperables por AENA son, exclusivamente, los asignables a los servicios aeroportuarios básicos o PPP, es decir, los imputables al negocio regulado.

La disposición estableció que, con carácter previo al inicio de la colaboración entre AENA y el Ministerio de Sanidad, ambas partes debían celebrar un convenio en el que se detallaran los medios necesarios, los aeropuertos en los que se implantaría el servicio, los procedimientos de coordinación, los derechos, las obligaciones y las responsabilidades de las partes.

El 19 de junio de 2020, el Secretario General de Sanidad encargó al Presidente de AENA, mediante una "carta/compromiso", la realización de los controles consistentes en la toma de temperatura y el control documental. En el encargo, se indicó que AENA realizaría por cuenta del Ministerio de Sanidad y bajo sus instrucciones, el control primario sumario sobre los pasajeros de los vuelos internacionales procedentes de los Estados miembros de la Unión Europea y Estados Schengen, en los aeropuertos de Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Josep Tarradellas Barcelona-El Prat, Málaga-Costa del Sol, Alicante-Elche, Valencia, Gran Canaria y Tenerife Sur; y que, para ello, podría subcontratar en todo o en parte la prestación de los servicios descritos, utilizando los procedimientos de emergencia previstos en la legislación aplicable.

El día 21 de junio, a la finalización del primer estado de alarma, el citado convenio no se había celebrado a pesar de que a partir de dicho momento era necesaria la realización de controles sanitarios a los pasajeros que entraran en el país a través de los aeropuertos.

El 25 de junio entró en vigor el RDL 23/2020, por el que se aprueban medidas en materia de energía y en otros ámbitos para la reactivación económica. En su disposición adicional sexta "Control sanitario de los pasajeros internacionales" se estableció que el Ministerio de Sanidad determinaría los controles sanitarios necesarios a los que deben someterse los pasajeros que llegaran a España por vía aérea y el alcance de dichos controles, siendo el responsable de su ejecución. El cronograma de las actuaciones llevadas a cabo para la implantación de los controles primario y secundario de pasajeros en la red de aeropuertos gestionados por AENA entre el 27 de mayo y el 1 de julio de 2020, fue el siguiente:

GRÁFICO Nº 19: ACTUACIONES PARA LA IMPLANTACIÓN DE CONTROLES SANITARIOS DE PASAJEROS

Actuación	Mayo					Junio															Julio																		
	27	28	29	30	31	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	1			
EL MITMA traslada a AENA la necesidad de reforzar con medios personales y materiales a los de Sanidad Exterior para el control sanitario de los pasajeros internacionales que lleguen a los aeropuertos españoles	█																																						
Contactos con el Ministerio de Sanidad para definir los controles y la SPTH		█	█	█	█																																		
AENA remite al Ministerio de Sanidad la primera versión del pliego para contratar los controles sanitarios								█																															
Se encarga a ATOS el desarrollo de la herramienta SPTH, en el marco del contrato En base al contrato DTC 454/18 Lote 4 .									█																														
Envío de documentación complementaria SPTH													█	█																									
Se envía desde el M.Sanidad:													█																										
Listado definitivo de los campos a incluir, señalando (en amarillo los obligatorios)													█																										
Formato y características de los campos													█																										
Contactos con empresas y estudios de mercado								█	█	█	█	█	█	█																									
Real Decreto Ley 21/2020, de 9 de junio. D. Adicional primera: prevé que por medio de Convenio se regule la relación entre AENA y el M. de Sanidad en relación a la implantación de los controles sanitarios en los aeropuertos y recuperación de los costes vía tarifas.														█	█	█	█	█	█																				
Preparación y tramitación de la documentación de contratación														█	█	█	█	█	█																				
Se envían las cartas de invitación para participar en la contratación a 3 empresas																				█																			
Se contrata el expediente para equipamiento informático																					█																		
Las empresas comunican que no se van a presentar y finalmente solo se presenta una oferta parcial a una parte del servicio. Se decide dividir el servicio en dos: control primario (personal no sanitario) y control secundario (personal sanitario).																						█																	
Carta del Mº Sanidad al presidente de Aena instando la necesidad de iniciar el servicio de control sanitario el día 22 de junio																							█																
Comienza el servicio de control primario en algunos aeropuertos (DEA 290/20)																										█													
Envío documento requisitos con modificaciones SPTH																																							
Se envía desde el M.Sanidad con modificaciones al documento de requisitos.																																							
Se firma el convenio entre Aena y Sanidad																																							
Fin del contrato DEA 290/2020																																							
Inicio expedientes DEA 295/20: control primario y DEA 296/20: control secundario.																																							
Puesta en explotación SPTH 1.0																																							

Fuente: Elaboración propia con datos aportados por AENA

El 26 de junio de 2020 se formalizó el Convenio entre AENA y el Ministerio de Sanidad, en el que se detallan los controles y las actuaciones a realizar en cada control para la realización de las tareas descritas en el propio Convenio y de acuerdo con las instrucciones que en cada momento señale el Ministerio de Sanidad. Tal como recoge el propio documento, el Convenio tiene naturaleza administrativa, quedando sometido al régimen jurídico previsto en la LRJSP. El documento ha sido modificado en sucesivas ocasiones mediante la formalización de las siguientes adendas:

CUADRO Nº 13: CONVENIO AENA-SANIDAD EXTERIOR

CONVENIO	FECHA PUBLICACIÓN/ FIRMA	DURACION	AÑADE	VIGENCIA
Convenio inicial	Resolución 9/07/2020 (Firma 26/6/2020)	1 año más 2 prórrogas de 6 meses		26/06/2022-26/06/2021
Primera adenda	Resolución 23/11/2020 (Firma 22/11/2020)		Cláusulas	
Segunda adenda	Resolución 9/6/2021 (Firma 1/06/2021)		Cláusulas	
Tercera adenda	Resolución 23/6/2021 (Firma 18/6/2021)		Prórroga 6 meses	26/6/2020-26/12/2021

Fuente: Elaboración propia

El periodo de aplicación de las medidas se inició con el encargo, que entró en vigor el 21 de junio de 2020, y continuó con el periodo de vigencia del Convenio, desde el 26 de junio, con una duración de un año y posibilidad de dos prórrogas de seis meses. El 18 de junio de 2021 se firmó la tercera adenda, que añade otra prórroga de 6 meses, hasta el 26 de diciembre de 2021. El Convenio fue aprobado por el Comité de Dirección Ejecutivo de AENA del que, junto con el encargo, informó al Consejo de Administración en la reunión de 30 de junio de 2020 y fue publicado mediante la Resolución de 9 de julio de 2020 de la Subsecretaría del Ministerio de la Presidencia, Relaciones con las Cortes y Memoria Democrática y recoge todas las medidas para el control sanitario de pasajeros de vuelos internacionales en los aeropuertos gestionados por AENA.

Junto con el encargo realizado por el Ministerio de Sanidad a AENA para la realización del control primario en ciertos aeropuertos de la red, se emitieron dos informes por el Director de Operaciones, Seguridad y Servicios; en el primero se estimó un coste para el control primario de 0,27 millones euros y en el segundo se cuantificó el coste del Convenio separando, de una parte, el gasto derivado del servicio de control de temperatura para doce meses, que se estimó en 61,9 millones y, de otra, la inversión para la adquisición de cámaras termográficas, aplicación para lectura digital de la Tarjeta Localizadora de Pasajeros (PLC) y lectoras de PLC, que se valoró en 2,9 millones.

Del importe total de los gastos extraordinarios relacionados con el COVID-19, los derivados de la aplicación del Convenio por la prestación del servicio de control de pasajeros a Sanidad Exterior fueron los siguientes:

CUADRO Nº 14: GASTOS CONTROL DE PASAJEROS

(en miles de euros)

SANIDAD EXTERIOR CUENTA 678119 (CIERRE 2020)	IMPORTE
Control primario entrada	12.370.770,00
Control secundario entrada	10.519.229,49
Mantenimiento de aplicaciones informáticas	73.935,59
TOTAL	22.963.935,08

Fuente: Elaboración propia

El texto consolidado del Convenio, en su cláusula cuarta bis, y de acuerdo con la disposición adicional primera del RDL 21/2020 y la disposición adicional sexta del RDL 23/2020, estableció que AENA colaboraría con el Ministerio de Sanidad en las funciones de Sanidad Exterior para la implementación de los controles sanitarios regulados en la Resolución de 11 de noviembre de 2020

de la Dirección General de Salud Pública, para ello gestionará en exclusiva la forma de realización de dichos controles, exclusivamente a través de contratación de empresas especializadas.

Todas las medidas implantadas por AENA para establecer los controles primario y secundario de pasajeros se ejecutaron mediante la contratación de servicios con empresas especializadas, tal como estaba estipulado. No hubo cesión de personal de AENA a Sanidad Exterior.

Contratación de suministros y prestación de servicios

El siguiente cuadro detalla los contratos de servicios y suministros celebrados en el ejercicio 2020 que guardan relación con las medidas sanitarias extraordinarias para el control primario y secundario de pasajeros en los aeropuertos gestionados por AENA, así como el procedimiento y modo de tramitación.

CUADRO Nº 15: CONTRATOS SANIDAD EXTERIOR AENA COVID-19 AÑO 2020

NÚMERO DE CONTRATO	PROCEDIMIENTO DE ADJUDICACIÓN	MODO DE TRAMITACIÓN
<i>Contratos de Servicios Sanitarios AENA COVID-19</i>		
DEA-290/2020	Negociado sin publicidad	Emergencia
DEA-295/2020	Restringido con criterios múltiples	Emergencia
DEA-296/2020	Restringido con criterios múltiples	Emergencia
DEA-507/2020	Negociado sin publicidad	Emergencia
DEA-491/2020	Abierto con criterios múltiples	Ordinaria
DTC-454/2018 L2	Negociado con publicidad	Ordinaria
DEA-569/2020	Negociado sin publicidad	Emergencia
DEA-570/2020	Negociado sin publicidad	Emergencia
<i>Contratos de Suministros Sanitarios AENA COVID-19</i>		
DTC-512/2020	Negociado sin publicidad	Emergencia
DTC-281/2020	Negociado sin publicidad	Emergencia

Fuente: Elaboración propia

Para dar cumplimiento al compromiso adquirido con el Ministerio de Sanidad, previo a la formalización del Convenio, AENA celebró los siguientes contratos por el procedimiento de emergencia: DEA-290/2020 para la toma de temperatura, adjudicado el 21 de junio de 2020, por un importe de 274.860,00 euros y DTC-281/2020 para la adquisición del hardware necesario para el control documental, adjudicado el 18 de junio de 2020, por un importe de 1.077.520,00 euros.

Adicionalmente, para los desarrollos del software necesarios para el control documental, en virtud del contrato DTC-454/2018 que tenía formalizado el 9 de enero de 2019 y que se encontraba en vigor, encargó a la empresa adjudicataria los desarrollos necesarios. Este contrato también fue modificado en 2021, incrementándose el importe adjudicado en 2.154.426,68 euros.

De este modo, la contratación para adquisición del hardware para el control documental se realizó antes de la celebración del Convenio previsto en la disposición adicional primera del RDL 21/2020 y de la aceptación de la carta-compromiso por parte de AENA. Por su parte, el contrato para la toma de temperatura también se celebró antes de la firma del Convenio, aunque después de la aceptación de la carta-compromiso por parte de AENA.

En cuanto a la carta-compromiso, que sirvió de soporte para la aplicación de las medidas sanitarias relacionadas con el control de pasajeros, carece de la naturaleza de encargo, en el sentido establecido en la LCSP, más bien se trata de un “pre-convenio”, debido a que AENA no tiene la condición de medio propio de la Administración General del Estado, ni cumple con los requisitos establecidos en el artículo 32 de la LCSP. Tampoco tiene la consideración de contrato, ya que las prestaciones establecidas no forman parte del objeto social de la Sociedad, ni tienen por finalidad la obtención de resultados (margen de beneficios) dentro de las cuentas de la compañía.

En consecuencia, si bien la colaboración de AENA estaba prevista en el RDL 21/2020, los contratos celebrados por AENA antes de la formalización del Convenio se formalizaron sin disponer del marco jurídico apropiado, previsto en el propio RDL. Esta forma de proceder pone de manifiesto la carencia de una planificación adecuada por parte de Sanidad Exterior quien, en todo caso, podía haber realizado directamente los controles objeto de la prestación, de haber contratado los medios necesarios, simplemente con la cesión de espacios por parte AENA para su realización.

Se ha verificado que los expedientes de todos los contratos celebrados para la prestación del servicio a Sanidad Exterior han sido rendidos en la Plataforma de Contratación, cuyos datos más relevantes se detallan en el Anexo XV. También se ha comprobado si se aplicó el procedimiento de contratación de AENA recogido en el “Manual interno de procedimiento de contratación de proveedores de AENA, S.M.E., S.A.” de 18 de diciembre de 2018, aprobado por el Director de Contratación, que sigue las directrices de la LCSP y se ha verificado que los expedientes contienen los documentos y requisitos establecidos en el Manual y que fueron aprobados por el órgano de contratación correspondiente, en cada caso.

Durante el ejercicio 2020 se celebraron diez contratos para el control sanitario de entrada de viajeros, por un importe adjudicado de 54,8 millones de euros. Siete de estos contratos, por un importe de 26,7 millones, se tramitaron por el procedimiento de emergencia, que representa el 49 % del total adjudicado. Ocho contratos por un importe de 53,2 millones, el 97 % del total, fueron contratos de servicios y los dos contratos restantes, adjudicados por 1,6 millones mediante el procedimiento de emergencia, fueron de suministros, uno para el desarrollo informático y el otro para la adquisición de equipos. El importe de los contratos destinados para el control primario ascendió a 24,8 millones de euros y los contratos para el control secundario importaron 29,9 millones.

En cuanto al régimen jurídico aplicable a los contratos, el 60 % de ellos estuvieron regulados por la LCSP, por tratarse de contratos SARA, y el otro 40 % por la normativa reguladora de los sectores excluidos (Ley 31/2007 y RDL 3/2020).

Se ha comprobado que el objeto de todos los contratos y las prestaciones determinadas en los pliegos de prescripciones técnicas, se ajustan a los términos establecidos en el Convenio firmado por el Ministerio de Sanidad y AENA. La casi totalidad del importe ejecutado y contabilizado en el ejercicio 2020 corresponde a contratos de servicios 22,9 millones de euros y solo una pequeña parte corresponde a suministros 1,2 millones. La prestación de servicios de tres de los contratos adjudicados a finales del mes de diciembre (DEA-491/2020, DEA-569/2020 y DEA-570/2020) se inició en el ejercicio 2021.

Certificaciones de los contratos

Se han revisado las certificaciones de los contratos relacionados con los gastos excepcionales de Sanidad COVID-19 del año 2020 y, en su caso, la liquidación de los expedientes y se ha verificado que las certificaciones son correctas, los importes corresponden con las anotaciones contables, detallan la fecha, el periodo, el contrato y el control, el concepto, las unidades facturadas, el precio

y el importe total de la facturación, y contienen las firmas del responsable de AENA y de la empresa que presta el servicio. En algún caso en el que ha surgido alguna incidencia ha sido resuelta y se acompaña la justificación, como en el contrato DEA 295/2020.

Todos los expedientes de las certificaciones adjuntan las propuestas de cierre de cada mes presentadas por las empresas con las horas de servicio y las relaciones valoradas que finalmente han sido aprobadas. Las diferencias surgidas entre unas y otras se deben al proceso de revisión de horas que hace el equipo de AENA que dirige el expediente. El procedimiento de revisión contiene las siguientes fases:

- Revisión de las tablas de peticiones mensuales que realizan los aeropuertos.
- En caso de diferencias entre las peticiones mensuales de los aeropuertos y las horas propuestas por la empresa, se recaba información de los aeropuertos por si hubiera peticiones no reflejadas en la tabla, o si aparecen peticiones que finalmente no se realizaron, en el supuesto de que no figuren en la propuesta de la empresa.
- Recabada esta información se corrige la propuesta de la empresa y se envía para su aceptación.
- Si la empresa acepta los cambios propuestos por AENA se cierra la relación valorada. En caso contrario, la empresa debe aportar evidencias (correos enviados por el aeropuerto con peticiones no reflejadas en las tablas, por ejemplo).
- Las evidencias se contrastan por el equipo de AENA que dirige el expediente con el aeropuerto correspondiente y, si resulta conforme, se acepta la contrapropuesta de la empresa.

Metodología de reparto de costes para el reintegro de gastos e inversiones en medidas sanitarias

De acuerdo con la metodología de reparto de costes “Activity Based Costing” (ABC), AENA ha analizado de forma individual las partidas de las cuentas COVID-19 y las ha asignado a una actividad de costes. Mediante la aplicación del modelo de costes y los criterios de imputación se ha determinado la parte de los gastos del negocio regulado, que es la reconocida como reintegrable. El tratamiento de las cuentas creadas a este efecto ha sido siguiente:

- a) La cuenta 678119 “Gastos Excepcionales Sanidad COVID-19”, se asignó a la actividad ACX1900 “Sanidad COVID-19” que, dada su naturaleza y los conceptos incluidos (gasto de los controles sanitarios de entrada a pasajeros internacionales, primarios y secundarios y el soporte a la App del Ministerio de Sanidad), se asignó en un 100 % a las PPP, por lo que el importe total de estos gastos, que asciende a 22,96 millones de euros ha sido reconocido por la CNMC como reintegrable.
- b) La cuenta 678019 “Gastos Excepcionales COVID-19” incluye gastos de diferente naturaleza asignados a diferentes actividades de la contabilidad analítica y se han imputado a servicios regulados PPP y a servicios no regulados PP, en virtud de los criterios de reparto. Se trata de gastos relacionados con seguridad o compra de materiales de prevención para filtros de seguridad. De acuerdo con la metodología de reparto, del total del gasto de esta cuenta, por importe de 22,46 millones de euros, la parte imputada al negocio regulado asciende a 19,08 millones de euros, reconocidos como reintegrables por la CNMC.
- c) La cuenta 678219 “Gastos excepcionales Distancia Social COVID-19” incluye los gastos derivados de la adaptación y gestión de infraestructuras para que el tráfico de pasajeros en las terminales se realice manteniendo la distancia de seguridad. Los gastos se han imputado a los servicios en función de los espacios ocupados por los servicios del negocio regulado y por los ocupados por el negocio no regulado (Bares y Restaurantes, Duty Free/Paid, Rent-a-car u

otras). Así de los 7,26 millones de euros, se han imputado al negocio regulado 6,75 millones de euros, que también han sido reconocidos como reintegrables por la CNMC.

- d) Por lo que se refiere a los gastos de inversión COVID-19, cada una de las inversiones se ha analizado de forma individualizada y cada activo, en función de su ubicación física o naturaleza, se ha asignado a una actividad de costes y, de acuerdo con el modelo de costes, se han imputado a PPP o PP. Así, de los 9,76 millones de euros en inversión total en el ejercicio 2020, la CNMC ha reconocido reintegrables 8,15 millones que corresponden a la parte regulada.

El importe total de los gastos registrados por AENA en 2020 que la CNMC ha reconocido como reintegrable, asciende a 56,94 millones de euros. La CNMC ha considerado que el modelo de contabilidad analítica de AENA es consistente, objetivo y robusto para la determinación de los costes regulados, tal como ha puesto de manifiesto en su Resolución de 9 de diciembre de 2021 sobre supervisión de los costes sanitarios y operativos en los que ha incurrido la Sociedad como consecuencia de la crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19 en el periodo comprendido entre enero de 2020 y septiembre de 2021, cuyo contenido se trata en el apartado II.7 HECHOS POSTERIORES.

Comisión de control y seguimiento del Convenio con Sanidad

La cláusula séptima del Convenio suscrito entre AENA y el Ministerio de Sanidad dispone que se constituirá una Comisión de Seguimiento para el seguimiento, vigilancia y control de la ejecución del Convenio, integrada por un representante designado por cada uno de los firmantes, con las funciones de seguimiento, propuesta y diseño de medidas, ajuste de aspectos menores, interpretación y resolución de las discrepancias o conflictos que surjan entre las partes.

Se han analizado las actas de la citada Comisión de Seguimiento durante el año 2020 y primer semestre del 2021, que responden a reuniones semanales entre los representantes de la Secretaría General de Sanidad Exterior del Ministerio de Sanidad, y los representantes de AENA. La primera acta corresponde a la reunión celebrada el 17 de julio de 2020. En las reuniones se trataron los asuntos señalados en el Convenio, referidos al seguimiento de las medidas, ajustes, discrepancias e inconvenientes, etc. surgidos en todos los aeropuertos. Se adoptaron decisiones relacionadas con el tratamiento de la gestión de sospechosos, de las incidencias del control primario y secundario, de la problemática de los trabajadores sanitarios o de los problemas con los formularios (FCS) su escaneo y recogida, test en los aeropuertos y/o posibles prórrogas con los distintos proveedores en noviembre y diciembre 2021, entre otros.

II.4.- ANÁLISIS DE LOS SISTEMAS DE INFORMACIÓN. INTEGRIDAD Y CONFIDENCIALIDAD

Un Sistema de Gestión de la Seguridad de la Información (SGSI) es una herramienta de gestión para conocer, gestionar y minimizar los posibles riesgos que puedan afectar a la seguridad de la información. Se fundamenta en el análisis y evaluación de los riesgos físicos (incendios, inundaciones, vandalismo, etc.) y lógicos (virus, spam, robos de identidad e información, hackers, espionaje industrial, etc.) con el objetivo de tratarlos y gestionarlos de forma efectiva. El objetivo último de la seguridad de la información es proteger los activos de información, que son fundamentales en cualquier organización (páginas web, correos electrónicos, bases de datos, documentos, contratos, imágenes, etc.).

En este epígrafe se exponen los resultados obtenidos del examen y comprobación del SGSI implantado en AENA para garantizar la integridad y confidencialidad de la información que, junto con la disponibilidad, la autenticidad y la trazabilidad, constituyen las cinco dimensiones de la

seguridad de los sistemas de información de la Entidad. En particular, se ha verificado si dispone de la estructura, medios, normas y procedimientos que garanticen:

- La integridad de la información para que sea correcta y no haber sido modificada, manteniendo los datos exactamente como fueron generados, sin manipulaciones ni alteraciones por parte de terceros.
- La confidencialidad de la información en el sentido de que no se pone a disposición o se revela a individuos, entidades o procesos no autorizados.
- La disponibilidad de acceso y utilización por los usuarios (o los procesos) autorizados de un servicio, de los datos o de un sistema, cuando lo requieran. Es decir, que la información pueda ser recuperada en el momento en que se necesite, evitando su pérdida o bloqueo.
- La autenticidad de la información que provenga de una fuente fidedigna, es decir, que el origen sea realmente el que envía la información.
- La trazabilidad consistente en que las actuaciones de AENA puedan ser imputadas exclusivamente a dicha Entidad.

Se ha verificado si AENA cuenta con una estructura organizativa adecuada acorde con las exigencias del SGSI; si ha ido actualizando las medidas de protección frente a los riesgos y amenazas conocidos y frente a otros nuevos que van surgiendo; si dispone de procedimientos de evaluación de riesgos para preservar el estado de la seguridad de los sistemas de información, y si realiza auditorías de seguridad de la información que evalúen su proceso continuo de gestión.

Las directrices de la política de seguridad de la información de AENA se han definido de acuerdo con el modelo UNE-ISO/IEC-27001¹², que establece un marco de seguridad que se sustenta en un conjunto de procesos, normas, procedimientos y herramientas de seguridad para los activos de información a través de los que se desarrolla el SGSI.

La política de seguridad de la información de AENA vigente en el ejercicio fiscalizado fue aprobada por el Consejo de Administración en su reunión de 28 de enero de 2020. El responsable de la seguridad de la información en AENA es el Jefe de la Oficina de Seguridad TIC (Tecnologías de la Información y Comunicación), que debe informar y comunicar la política de seguridad de la información a todos los usuarios que, además, deben conocer sus funciones y responsabilidades. Para asegurar su eficacia y efectividad, esta política debe ser revisada anualmente o cuando se produzcan cambios significativos que afecten a su contenido, aplicación o alcance, siendo el Comité de Seguridad de la Información el responsable de su revisión.

El ámbito de aplicación se extiende, en general, a todas las personas físicas o jurídicas que tienen acceso a la información y/o sistemas de la organización (en adelante, “Usuarios” o “Usuario”), en particular, a los Consejeros, directivos y a todos los empleados de AENA, cualquiera que sea su cargo, responsabilidad, ocupación o ubicación geográfica, a las empresas contratadas, a las empresas colaboradoras y a los clientes; así como a todas las infraestructuras físicas (edificios, aeropuertos, etc.). A su vez, la política de seguridad se aplica a todos los sistemas de información de AENA, independientemente de la tecnología que la soporte y a todo tipo de información creada o utilizada para el desarrollo de los negocios de AENA, independientemente de su formato o medio de almacenamiento.

¹² La ISO 27001 es una norma internacional emitida por la Organización Internacional de Normalización (ISO) que describe cómo gestionar la seguridad de la información en una empresa. La revisión más reciente de esta norma fue publicada en 2013 y ahora su nombre completo es ISO/IEC 27001:2013. La primera revisión se publicó en 2005.

El Comité de Dirección de AENA y la Dirección de Tecnologías de la Información son los responsables de promover y apoyar el establecimiento de medidas técnicas, organizativas y de control que garanticen la integridad, disponibilidad, confidencialidad, autenticidad y trazabilidad de los activos informáticos con el objetivo de evitar su posible alteración, destrucción, robo, copia, falsificación y otras amenazas existentes, sean estas accidentales o no, así como de las acciones formativas y de concienciación.

Enmarcado en el Plan de Auditoría Interna, en el ejercicio 2020 AENA llevó a cabo una Auditoría de Ciberseguridad, que proponía unas recomendaciones y acciones como consecuencia de los resultados obtenidos, que han sido implantadas en la forma y en los plazos previstos en el Informe elaborado como resultado de dicha auditoría.

En el Anexo XVI se relaciona la documentación del SGSI examinada en la presente fiscalización, que forma parte de la requerida por el estándar internacional ISO 27001. El análisis de la documentación examinada pone de manifiesto que, desde hace más de una década, AENA ha abordado la problemática de la seguridad de la información de sus sistemas, estableciendo un marco normativo y procedimental, identificando los activos relacionados con los mismos, identificando y evaluando los riesgos potenciales sobre estos, y estableciendo las medidas de protección adecuadas para minimizarlos, todo ello, mediante un proceso continuo de aseguramiento de la seguridad de la información.

A la fecha de cierre de los trabajos de fiscalización, AENA se encontraba en proceso de obtención/renovación de esta certificación para diversos sistemas de información residentes en sus servicios centrales y en los aeropuertos Adolfo Suárez Madrid-Barajas y Josep Tarradellas Barcelona-El Prat y se habían planificado los trabajos para extender la certificación a otros aeropuertos.

Se ha comprobado que cuenta con las siguientes aplicaciones que dan soporte al SGSI de AENA:

- 1) **Gestor documental que soporta el SGSI.** Permite almacenar los diferentes documentos vigentes que conforma el SGSI, además de sus versiones anteriores. También se registran las evidencias necesarias que acreditan el cumplimiento de los requisitos de la ISO 27001. Además, se utiliza para difundir la información sobre seguridad a través de grupos de destinatarios que reciben correos en los que se informa de la inclusión o actualización de los diferentes documentos. Aunque es una obligación de cualquier empleado de la Empresa conocerlos y aplicarlos, el sistema no registra información sobre la confirmación de su lectura por parte de los destinatarios.
- 2) **Herramienta para la gestión del uso de cuentas privilegiadas.** De forma centralizada se gestionan las claves de los servidores de AENA. La herramienta permite un actualización periódica, automática y constante de las claves y permite también configurar tanto la longitud como la composición de estas. Además, se consigue que estas claves sean transparentes para los diferentes administradores de los servidores. Los administradores disponen de usuarios diferenciados cuando realizan labores de administración. Cuando actúan como administradores, la herramienta registra la totalidad de las acciones realizadas en el servidor.
- 3) **Herramienta para la gestión de incidencias e incidentes de seguridad.** AENA utiliza una herramienta general para la gestión de incidencias en sus sistemas de información que sirve como vehículo para registrar las incidencias de seguridad que pudieran producirse. Se ha verificado el adecuado registro de incidentes de seguridad, así como el ciclo de vida de estos hasta que se dan por cerradas. La información de los incidentes de seguridad de mayor criticidad se comunica al CCN-CERT a través de la herramienta LUCIA. Se ha comprobado el correcto

tratamiento de un incidente de seguridad de intentos de acceso que fueron bloqueados por las medidas de protección implantadas en servidores de AENA.

- 4) **Herramienta con el inventario hardware de los sistemas de información.** Se han realizado comprobaciones sobre el adecuado registro tanto de servidores y equipos personales (portátiles). Se ha verificado que junto a los servidores se registra el software de base instalado en ellos (bases de datos, servidores de aplicaciones, servidores Web, etc.).
- 5) **Aspectos particulares en materia de seguridad como consecuencia del teletrabajo.** La mayor parte de los empleados de AENA pudieron teletrabajar durante la pandemia, debido a que la mayoría están dedicados a labores de gestión. No obstante, existe un grupo reducido de trabajadores, principalmente en los aeropuertos, que no pudieron desempeñar su trabajo de forma remota (bomberos, señaleros, suministro eléctrico, etc.).

Previamente a la pandemia, AENA contaba con mecanismos que permitían a parte de su personal el acceso remoto a los sistemas; y también se permitía el acceso remoto a los proveedores. Por tanto, el impacto de la ampliación del teletrabajo de forma generalizada supuso solamente un incremento de las infraestructuras necesarias (número de licencias VPN seguras, aumento de ancho de banda, ampliación del sistema necesario para proporcionar doble factor de autenticación, adquisición de nuevos equipos portátiles, etc.). Parte de esa nueva infraestructura se suministró a través de contratos en vigor celebrados con anterioridad a la declaración de la pandemia.

En cuanto al impacto en las medidas de la seguridad consecuencia de la implantación del teletrabajo, los responsables de seguridad han manifestado que, únicamente durante un breve periodo de tiempo, existió un mayor riesgo de exposición de los sistemas, al proporcionar portátiles a los usuarios con ordenadores de sobremesa pues, transitoriamente, se permitió que se conectaran directamente a los sistemas corporativos desde sus propios ordenadores. En todo caso, esos equipos fueron provistos de antivirus para minimizar el riesgo de infección de los sistemas de AENA. No se produjeron incidentes al respecto.

En cuanto a los dispositivos móviles, cuyo uso se acentuó como consecuencia de la pandemia y los riesgos asociados a ellos, los responsables de la seguridad afirman que están equipados con medidas para minimizar los riesgos (dispositivos cifrados, móviles corporativos particionados en parte privada y parte corporativa, limitando la funcionalidad de la parte corporativa para evitar riesgos, borrado de la información de móviles en remoto, portátiles con la información cifrada, etc.).

II.5.- GOBIERNO CORPORATIVO, SOSTENIBILIDAD MEDIOAMBIENTAL, IGUALDAD Y TRANSPARENCIA

II.5.1.- Gobierno Corporativo¹³

En este apartado se ha comprobado el grado de cumplimiento de los objetivos establecidos por la Ley 19/2013 de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno. Asimismo, se han analizado las políticas de gobierno corporativo establecidas, los procedimientos y los controles

¹³ El informe de "Fiscalización del grado de implementación de los modelos de prevención de delitos y de comportamientos contrarios a la ética en las Sociedades Mercantiles, en el ejercicio 2018", aprobado por el Pleno del Tribunal de Cuentas en su sesión de 29 de octubre de 2020, en la parte referida a AENA, concluyó que el grado de implementación de los Sistemas de Prevención de Riesgos Penales es de evolucionado y el grado de implantación de los Sistemas de Ética es de implementado en fase inicial. En lo referido a buenas prácticas incorporadas a su Sistema de Prevención de Riesgos Penales, destaca su integración en su Sistema de Gestión y Control de Riesgos.

En cuanto al cumplimiento de la Ley 19/2013 de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno, el informe concluyó que contaba con un procedimiento escrito, además de disponer en su página Web de un acceso fácil para la solicitud de información.

instaurados para la gestión de buen gobierno. Se ha verificado si están definidas las funciones y responsabilidades dentro de la Entidad. En particular, se ha examinado la normativa interna sobre segregación de funciones, incompatibilidades, riesgos de responsabilidad penal, código de conducta y canal de denuncias.

AENA mantiene actualizada la página web corporativa en la que publica la información más relevante para los accionistas, que incluye, además de la información financiera, no financiera y corporativa, las normas internas corporativas de la Sociedad, la composición de los órganos sociales, la documentación de la Junta General de Accionistas, los informes anuales de Gobierno Corporativo y la remuneración de los Consejeros.

Al Gobierno Corporativo de AENA se refieren sus Estatutos Sociales, los Reglamentos de su Junta General de Accionistas y del Consejo de Administración y el Código de Conducta, así como por un sistema de políticas corporativas orientadas a fortalecer el gobierno de la Sociedad en cumplimiento con las prácticas y recomendaciones nacionales e internacionales, entre ellas, las contenidas en el Código del Buen Gobierno de la CNMV. Además, AENA está adherida al Código de Buenas Prácticas tributarias, aprobado por el Foro de Grandes Empresas desde el año 2017, según la redacción propuesta por la Agencia Estatal de Administración Tributaria. Las políticas corporativas implantadas por AENA son las siguientes:

- 1) **Política de Gobierno Corporativo:** fue aprobada por el Consejo de Administración de AENA el 24 de octubre de 2017, y actualizada el 21 de diciembre de 2021. Recoge los principios y aspectos que rigen la actuación de la Sociedad y de las sociedades participadas, así como los compromisos para la mejora y la revisión continuada de las normas de gobierno corporativo. Se fundamenta en unos principios generales: Seguimiento de las mejores prácticas en materia de buen gobierno corporativo, comunicación transparente, veraz y direccional con los accionistas, profesionalidad y responsabilidad, transparencia en todas las actuaciones; honorabilidad, idoneidad, solvencia, competencia, formación e independencia, cumplimiento normativo y ético y, tolerancia cero ante cualquier conducta que suponga un acto ilícito o contravenga normas, principios y valores de AENA.

El documento recoge las prácticas relacionadas con los accionistas, su interrelación y la celebración de las Juntas Generales; con el Consejo de Administración y sus Comisiones, su composición, la selección y nombramiento de los Consejeros, sus derechos y deberes, su evaluación, así como el control y seguimiento de la Política de Gobierno, que se realizará por la Comisión de Nombramientos, Retribuciones y Gobierno Corporativo.

En particular, para la selección y nombramiento de Consejeros, se determinó que para el ejercicio 2022 se procuraría que el número de Consejeras alcanzase, al menos el 40 %. A la fecha de cierre de los trabajos cuenta con seis Consejeras (tres dominicales y tres independientes) con una representación del 40 % del número de miembros que conforman el Consejo de Administración. Los derechos y deberes de los Consejeros incluyen: el deber de informarse diligentemente sobre la marcha de la Sociedad, el deber diligente de administración, el deber de confidencialidad, el deber de lealtad y el deber de no competencia. El Consejo de Administración evalúa la eficiencia y la calidad de sus trabajos y puede proponer acciones que corrijan las deficiencias detectadas o introducir mejoras o sugerencias planteadas por los Consejeros.

- 2) **Política de selección de Candidatos a Consejeros de AENA.** Aprobada por el Consejo de Administración de AENA el 23 de febrero de 2016 y actualizada el 22 de diciembre de 2020. El Consejo de Administración considera como uno de los elementos clave de su estrategia de Gobierno Corporativo la transparencia en todas sus actuaciones, incluido el proceso de selección

de candidatos a Consejero. Para ello, ha aprobado esta política, de carácter público, concreto y verificable. Regula el procedimiento de selección y los impedimentos para ser candidatos.

La selección de candidatos a Consejeros se debe fundamentar en un análisis previo de las necesidades del Consejo de Administración, y la valoración de los mismos se realizará atendiendo a la diversidad de conocimientos, capacidades, experiencias, edad y género en el Consejo de Administración. Para ello, la Comisión de Nombramientos, Retribuciones y Gobierno Corporativo debe elaborar una matriz con las competencias necesarias del Consejo que defina las aptitudes y conocimientos de los candidatos. Esta Política debe ser verificada anualmente por dicha Comisión, informando de ello en el Informe Anual de Gobierno Corporativo.

- 3) **Código de Conducta:** fue aprobado por el Consejo de Administración el 30 de junio de 2015 y actualizado el 21 de diciembre de 2021. La Sociedad ha adquirido el compromiso de cumplir y hacer cumplir los principios éticos y de buen gobierno recogidos en el Código de Conducta, que han de guiar y presidir en todo momento las actuaciones del personal de AENA y de sus órganos de administración: Legalidad, Integridad, Honestidad y Confianza; Independencia y Transparencia, Excelencia y Calidad en la satisfacción de las expectativas de sus grupos de interés; Respeto a la Imagen y Reputación de AENA.

El documento recoge las pautas generales de conducta. En relación con las personas, el cumplimiento de los derechos humanos y colectivos, respeto, no discriminación e igualdad de oportunidades. En relación con el trabajo, profesionalidad, responsabilidad y cooperación en el trabajo, conciliación de la vida profesional y personal, utilización responsable de recursos, entorno de trabajo sano y seguro. En relación con el entorno, los grupos de interés y la imagen de AENA, protección del medio ambiente y desarrollo sostenible. En relación con clientes, proveedores y empresas colaboradoras basadas en el respeto, transparencia y confianza al objeto de obtener el beneficio mutuo. En relación con los inversores y accionistas, basadas en la transparencia, confianza y en el beneficio recíproco sostenible. Las relaciones con las autoridades y administraciones públicas han de estar guiadas por el respeto institucional y la transparencia, procediendo al cumplimiento de las resoluciones que de ellas emanen.

En cuanto a la corrupción y soborno de miembros de entidades públicas o privadas, regalos, comisiones o facilidades de crédito, se manifiesta su firme y riguroso rechazo a cualquier forma de corrupción. Se prohíbe expresamente hacer donaciones o aportaciones a un partido político, federación o agrupación de electores con cargo a recursos de la Sociedad. Se considera la imagen y la reputación como uno de sus activos más valiosos para preservar la confianza de sus grupos de interés

Entre los compromisos se encuentran: proporcionar una respuesta adecuada a los conflictos de interés e incompatibilidades; la realización de proyectos de contenido social y patrocinios, sin que en ningún caso puedan ser utilizados como subterfugio para llevar a cabo prácticas o pagos encubiertos contrarios al Código de Conducta; confidencialidad y veracidad de la información, respeto a la protección de datos de carácter personal, elaboración de la información financiera y no financiera fiable y con rigor; cumplimiento de las normas de uso, políticas y medidas de seguridad establecidas por AENA; respeto a la legalidad y a los principios éticos de la Sociedad, cumplimiento de las obligaciones tributarias, respeto a los derechos de propiedad intelectual y de la propiedad industrial.

El Código de Conducta regula las sanciones en caso de su incumplimiento siendo el órgano de Supervisión y Control de Cumplimiento el encargado de asegurar dicho cumplimiento.

En 2019 se impartió formación on-line sobre el sistema, alcanzando el 93,5 % de la plantilla de AENA y de AIRM. En 2020 se ha desarrollado formación para colectivos específicos en la que han participado 723 personas. Se han computado 1.566 horas en formación específica.

- 4) **Política de cumplimiento normativo:** Aprobada por el Consejo de Administración el 30 de junio de 2015 y el 21 de diciembre de 2021. Tiene como objetivo la detección y gestión del riesgo de incumplimiento de la normativa aplicable. Identifica los principios de actuación asociados a las principales áreas de cumplimiento de AENA. Establece los principios, mecanismos y procedimientos para prevenir, identificar y resolver las situaciones en las que tengan lugar prácticas no éticas, antijurídicas, o incumplimientos normativos en el desarrollo de su actividad.

Se fundamenta en los siguientes principios: promoción del conocimiento y respeto de las obligaciones legales y actuación al amparo de la legislación vigente y del Código de Conducta; impulso de una cultura preventiva basada en “tolerancia cero” ante comisión de actos ilícitos; promoción de los procesos de autocontrol en las actuaciones y toma de decisiones; información sobre cualquier hecho constitutivo de un posible ilícito; investigación de denuncias sobre hechos constitutivos de un posible incumplimiento o ilícito; aplicación proporcional de sanciones; relaciones con las Administraciones Públicas u otros organismos públicos basadas en la transparencia, confianza mutua, buena fe y lealtad; y prestación de asistencia y cooperación a los órganos judiciales.

La Política de Cumplimiento Normativo se articula mediante el establecimiento de una serie de controles para reducir el riesgo de incumplimiento: Controles de prevención, mediante la implantación de normativas y políticas internas que mitiguen el riesgo de comisión de ilícitos; controles de actuación, mediante un canal de denuncias que permite informar de presuntas irregularidades o ilícito; y control de revisión a través del órgano de Supervisión y Control de Cumplimiento.

- 5) **Política contra la corrupción y el fraude.** Aprobada por el Consejo de Administración el 30 de octubre de 2018, y actualizada el 21 de diciembre de 2021. Complementa y desarrolla lo previsto en el Código de Conducta y en la Política de Cumplimiento Normativo. Compromete a AENA a la vigilancia permanente y sanción de los actos y conductas fraudulentos o que propician la corrupción en cualquiera de sus manifestaciones, manteniendo mecanismos efectivos de comunicación y concienciación de empleados y órganos de Gobierno, y desarrollo de una cultura empresarial de ética y honestidad.

Se fundamenta en los siguientes principios de actuación: no tolera, ni permite ningún tipo de corrupción, extorsión o soborno en el desempeño de su actividad empresarial; impulsa una política preventiva basada en el principio de “tolerancia cero” hacia todas las formas de corrupción; las relaciones de los profesionales de AENA con otras entidades se basan en los principios de cooperación, transparencia y honestidad; mantenimiento de procedimientos, controles y formación para prevenir actuaciones que impliquen la comisión de delitos; promoción de un entorno de transparencia y de comunicación a través del “Canal de Denuncias” de posibles ilícitos; y los procedimientos internos incluirán los riesgos asociados al fraude y corrupción.

Se articula mediante las siguientes medidas: medidas de control en contratación con proveedores, clientes comerciales y representantes y agentes comerciales; medidas de control en las relaciones con socios, con el compromiso de mantener relaciones comerciales con socios fiables e íntegros con el fin de mitigar cualquier tipo de riesgo jurídico y/o reputacional; medidas de control en operaciones societarias, que afectan a operaciones, tales como, la fusión, absorción o adquisición de otra Sociedad. El órgano de Supervisión y Control de Cumplimiento es el encargado de asegurar el cumplimiento de la Política contra la Corrupción y el fraude.

En 2020 se han realizado acciones de formación destinada a Directores y Personal con determinado grado de responsabilidad en las que han participado alrededor de 250 personas.

- 6) **El Canal de Denuncias:** está gestionado y supervisado por el Órgano de Supervisión y Control de Cumplimiento a través de la Dirección de Cumplimiento. Ambos aseguran que todas las denuncias recibidas se analicen de forma individualizada garantizando la confidencialidad de la identidad de la persona o entidad que denuncia y del denunciado. Se regula en el Procedimiento de Gestión del Canal de Denuncias. Desde abril 2019 está disponible el canal de denuncias externo, al que cualquier persona puede acceder a través de la Web corporativa. La Dirección de Cumplimiento evalúa las denuncias recibidas, que pueden ser anónimas, decidiendo si reúnen las condiciones para ser aceptadas a trámite.

En el año 2020, el Grupo AENA ha recibido 98 denuncias relacionadas con el código ético, de las que 60 corresponden a la Sociedad. La naturaleza y el resultado de la tramitación se detalla en el Anexo XVII. Ninguna denuncia está referida a fraude contable o errores en la información financiera. En enero y julio se informó al Consejo de Administración de las actuaciones llevadas a cabo por el Órgano de Supervisión y Control de Cumplimiento y la Dirección de Cumplimiento, con la información sobre las denuncias tramitadas.

CUADRO Nº 16: DENUNCIAS RECIBIDAS EN 2020

Entradas	Por el Canal Interno	Por el Canal Externo	Total
AENA	23	37	60
LUTON	2	0	2
BRASIL	0	36	36
TOTAL	25	73	98

Fuente: AENA

Se han seleccionado cinco denuncias presentadas en 2020, al objeto de verificar la aplicación del procedimiento, los órganos intervinientes y su resolución, con el siguiente resultado:

- a) Un órgano unipersonal (la Dirección de Cumplimiento) es el que recibe la denuncia y decide su admisión a trámite. Aunque las causas de inadmisión están tasadas en el procedimiento, su redacción es tan genérica que cabe una gestión discrecional.
- b) La designación de la figura del instructor del procedimiento no garantiza la independencia y la ausencia de conflicto de intereses respecto del órgano que resuelve la denuncia y/o con el asunto objeto de denuncia (por ejemplo, en una denuncia relacionada con un contrato en el Aeropuerto de Barajas el instructor del procedimiento fue el Director del Aeropuerto de Barajas).
- c) El órgano instructor era un miembro Órgano de supervisión y control de cumplimiento. La instrucción de las denuncias suele conllevar un trato con los implicados que, en ocasiones, puede generar prejuicios y apreciaciones subjetivas, de manera que la participación del instructor en la resolución, aún dentro de un órgano colegiado, pondría en riesgo la objetividad de la resolución. Esta situación supone un aspecto fácilmente mejorable, especialmente si se tiene en cuenta que AENA cuenta con personal suficiente para segregar las funciones de instrucción y resolución; por otro lado, también se garantiza la objetividad en la resolución siempre que se asegure que quien intervenga en la instrucción no participe en la resolución.

- d) Tampoco existía una segregación de funciones entre el órgano que informa/instruye y el que resuelve las denuncias en materia laboral, como el acoso laboral, ya que ambas funciones las ejerce la Dirección de Organización y Recursos Humanos.
- e) Mientras que el procedimiento de gestión del canal de denuncias incluye en su ámbito de aplicación cualquier conducta, tanto sea de grupos de interés interno como externo, los procedimientos relacionados y de desarrollo del código de conducta y el procedimiento de control normativo no incluyen dentro de su ámbito de aplicación a terceros, por lo que deja fuera de su ámbito de control a una parte importante de la actividad operativa de AENA que se lleva a cabo mediante la contratación a terceros, en particular, en materia de fraude-corrupción y contratación.
- f) El procedimiento no contempla si las actuaciones deben iniciarse y/o continuar en el supuesto de que una denuncia se presente sobre una materia/asunto que está sub júdice. En la muestra analizada, se ha observado que, aunque el Órgano de supervisión y control de cumplimiento ha resuelto que se deben llevar a cabo determinadas acciones para subsanar las irregularidades detectadas, la denuncia se cierra con el estatus de “no estimada”, y así consta en la memoria del Gobierno Corporativo, lo que afecta a la transparencia, pudiendo dar lugar a una interpretación errónea sobre la eficacia del canal de denuncias y, en consecuencia, desalentar su utilización.

7) **Política de Control y Gestión de Riesgos:** Aprobada por el Consejo de Administración el 24 de marzo de 2017 y actualizada el 21 de diciembre de 2021. Tiene como objetivo establecer un marco general de actuación, así como los principios y responsabilidades, que permitan asegurar razonablemente que los riesgos de cualquier naturaleza a los que debe enfrentarse el Grupo son identificados, evaluados, gestionados, comunicados y supervisados mediante un sistema de control y gestión de riesgos adecuado y efectivo.

Se ajusta a los siguientes principios: debe contribuir a la consecución de los objetivos de AENA; estar integrada en su estrategia; formar parte de la toma de decisiones; garantizar la utilización de mecanismos que mitiguen los riesgos, tener un enfoque integral; informar de los riesgos de modo transparente, ser participativa, comprender una comunicación clara e interactiva con todas las partes involucradas, y ser conforme a la ley y la normativa de aplicación.

Establece una metodología de gestión de riesgos, que permiten su identificación en estratégicos, operacionales, financieros, legales y de cumplimiento, de información, tecnológicos, sociales, medioambientales y de buen gobierno; la evaluación de su impacto económico, operativo o reputacional; y la probabilidad de ocurrencia. También permite la gestión mediante acciones para mitigar, aceptar, compartir o evitar los riesgos y el seguimiento por medio del establecimiento de un reporte y monitorización. Contempla la actualización periódica, mínima anual, por medio de su revisión y evaluación y su supervisión a través de la Comisión de Auditoría.

8) **Informe anual de Gobierno Corporativo de las Sociedades Cotizadas, Ejercicio 2020, emitido para la CNMV:** fue aprobado por el Consejo de Administración, el 23 de febrero de 2021. En él se da cuenta, entre otras, de las políticas de diversidad para el nombramiento de los Consejeros, de la actividad del Consejo y de las Comisiones y de los procesos de decisión; de la alta dirección y su sistema retributivo; de los mecanismos para preservar la independencia de los auditores externos y, en su caso, analistas financieros, bancos de inversión y agencias de calificación; de los mecanismos para detectar conflictos de intereses entre la Sociedad y sus consejeros, directivos o accionistas significativos; del sistema de control y gestión de riesgos y de los riesgos materializados en el ejercicio 2020 (COVID-19 y BREXIT), así como de las medidas adoptadas frente a la crisis sanitaria; de los sistemas internos de control y gestión de riesgos en relación con el proceso de emisión de la información financiera (SCIIF) y del canal de

denuncias implantado por AENA¹⁴. En particular contiene información sobre: el procedimiento de supervisión de la información económico-financiera, el Plan Anual de Auditorías de Seguridad de la información o el Sistema de Control Interno de la Información Financiera.

II.5.2.- Sostenibilidad medioambiental

AENA cuenta con una **Política de Sostenibilidad**, aprobada por el Consejo de Administración el 28 de septiembre de 2021. Tiene por objeto definir y establecer los principios, compromisos, objetivos y estrategia a seguir por la Sociedad para llevar a cabo su actividad, optimizando la contribución al desarrollo sostenible y cubriendo las necesidades presentes sin comprometer las de las generaciones futuras, creando valor a largo plazo, maximizando los impactos positivos, y minimizando los negativos en la sociedad y el medio ambiente a lo largo de toda la cadena de valor, mediante un comportamiento ético y transparente.

Toma como referencia, principalmente, los principios recogidos en el Pacto Mundial de las Naciones Unidas, los Objetivos de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas (ODS), la normativa aplicable de la Sociedad y las expectativas de los grupos de interés, y establece los principios generales de actuación en materia de sostenibilidad: Integrar la sostenibilidad en todas las áreas de negocio y niveles organizativos, compromiso con la calidad y la gestión ambiental, lucha contra el cambio climático como prioridad estratégica, integrar la variable cambio climático en los procesos internos de toma de decisión, minimizar los impactos ambientales de la actividad de la Sociedad y garantizar la rendición de cuentas relacionadas con el cumplimiento de los compromisos adquiridos en materia de sostenibilidad

Los mecanismos implantados para el control y seguimiento de la Política de Sostenibilidad se concretan en el Plan Estratégico como marco de actuación a medio-largo plazo, la evaluación continua del grado de avance de los compromisos adquiridos y los proyectos establecidos en materia de sostenibilidad, la difusión de los compromisos adquiridos en materia de sostenibilidad, y garantizar la aprobación, seguimiento y supervisión de los principios y directrices recogidos en esta política.

Durante el período fiscalizado AENA contaba con una **Política de Gestión Integrada de Calidad, Medioambiente y Eficiencia Energética**, aprobada por el Consejo de Administración el 29 de noviembre de 2016, y actualizada el 22 de diciembre de 2020. Esta política está orientada a promover la implantación y el mantenimiento de un “Sistema de Gestión Integrado de Calidad y Medio Ambiente”, basado en los requisitos establecidos en las normas internacionales aplicables, que permite la consecución de su certificación teniendo en cuenta la normativa comunitaria, nacional, autonómica y local.

Recoge los principios que deben servir como guía y marco de referencia en el desarrollo de su actividad: promover la integración sistemática de la calidad, el medio ambiente y la eficiencia energética, implicación y el compromiso de los directivos para alcanzar los objetivos propuestos, garantizar la capacitación y formación continua de los profesionales de la Sociedad, ofrecer a las partes interesadas infraestructuras y servicios excelentes, impulsar la colaboración y asociación con las partes interesadas de forma transparente, velar por el cumplimiento de los requisitos legales aplicables al ámbito de actuación de AENA, gestionar los recursos con eficiencia y asegurar la disponibilidad de la información, impulsar la eficiencia energética y la progresiva utilización de energías renovables, promover actuaciones encaminadas a prevenir la contaminación, de aguas y

¹⁴ En el ejercicio 2020, se recibieron 60 denuncias relacionadas con el código ético, 23 recibidas por canal interno y 37 por canal externo, tramitándose y desestimándose la totalidad. Por naturaleza de denuncia destaca, 1 por acoso laboral, 2 por corrupción y fraude, 20 relacionadas con protección de datos, 7 por COVID-19, 6 por contratación, no haciendo ninguna de ellas referencia a fraude contable ni a errores en la información financiera.

suelos, minimizar los niveles acústicos del entorno aeroportuario, reutilizar y gestionar adecuadamente los residuos derivados de la actividad y realizar un consumo eficiente de los recursos naturales, comunicar la política a todos los empleados y empresas que desarrollen su actividad en AENA. La Comisión de Nombramientos, Retribuciones y Gobierno Corporativo es el órgano encargado de supervisar su cumplimiento.

También cuenta con un Plan de Acción Climática, cuyos objetivos están alineados con el marco normativo actual (Acuerdo de París, el European Green Deal, el Marco de Energía y Clima 2039, Declaración del Gobierno de España de Emergencia Climática y la Ley de Cambio Climático y Transición Energética) que pretende que para el año 2050 se alcance la neutralidad climática. Una parte muy relevante del Plan de Acción Climática es el Plan Fotovoltaico de AENA, aprobado en 2019 para cubrir el 70 % de la energía consumida en los aeropuertos en el año 2026, con el objetivo de incrementarlo al 100 % mediante generación en red, que supone un importe en torno a los 358 millones de euros de coste de capital, que habría que incluir en el DORA para su recuperación.

Las principales actuaciones del Plan de Acción Climática son: impulsar la producción, distribución y consumo de combustible de aviación sostenible en el aeropuerto; implementación de nuevas medidas colaborativas, a través de mecanismos de trabajo conjunto con ENAIRE y las compañías aéreas, para mejorar la eficiencia de las operaciones aeroportuarias en línea con la iniciativa de Cielo Único Europeo y el Plan de Vuelo ENAIRE para la reducción de emisiones; revisión de los requisitos de reducción de emisiones en el nuevo contrato de licencia handling; vehículos eléctricos; empleo de biodiesel e hidrógeno; e inclusión de los objetivos de cambio climático en el sistema de gestión del desempeño de los directivos a partir del año 2026, una vez implementadas todas las actuaciones posibles para la reducción de emisiones.

En el año 2019, las actuaciones llevadas a cabo en materia de descarbonización redujeron la emisión de CO₂ en un 53 %, habiéndose alcanzado el objetivo del 100 % para 2020 y una reducción de las emisiones de los equipos de handling de entre un 20 y 30 %. AENA está llevando a cabo la construcción de instalaciones de energía renovables para autoconsumo en el Aeropuerto de Adolfo Suárez Madrid-Barajas, suponiendo el 70 % de autoconsumo de energía y, desde el año 2020, todos los aeropuertos están consumiendo energía eléctrica de origen 100 % renovable y se están llevando a cabo actuaciones de eficiencia energética en iluminación y climatización, así como la instalación de puntos de recarga eléctrica de vehículos y el fomento de la intermodalidad y la movilidad sostenible.

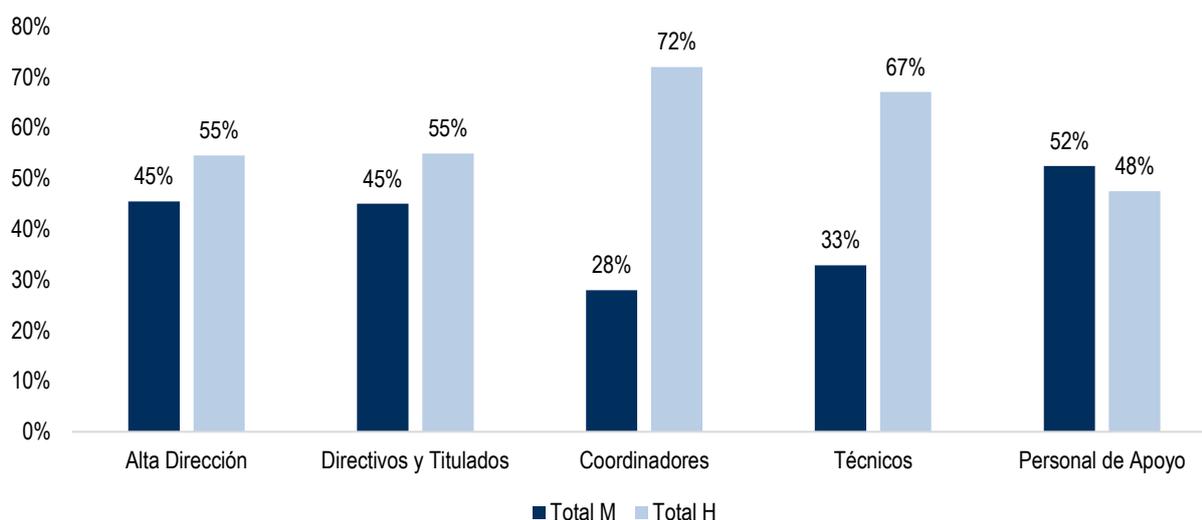
En la Junta General de Accionistas de AENA, celebrada el 29 de octubre de 2020, se aprobaron los principios del Plan de Acción Climática, que incluye las actuaciones para mitigar los efectos del cambio climático, así como el seguimiento de los indicadores establecidos para el cumplimiento de los objetivos de descarbonización y en la sesión de 29 de septiembre de 2020 se informó al Consejo de Administración del estado del Plan de Acción climática, del calendario y del grado de avance del Plan Fotovoltaico.

II.5.3.- Igualdad

En el ejercicio 2020, de los quince miembros que conforman el Consejo de Administración de AENA, el 33,33 % eran mujeres, por lo que en ese ejercicio no se respetó el principio de proporcionalidad previsto en la Ley de Igualdad; no obstante, y en aplicación de la Política del Gobierno Corporativo, en el ejercicio 2022, el porcentaje de representación de las mujeres en el Consejo de Administración se ha elevado al 40 %, con seis mujeres.

A 31 de diciembre de 2020, AENA contaba con una plantilla de 7.690 empleados, de los que 165 eran fijos a jornada parcial y 7.031 fijos a jornada completa, 51 empleados eran temporales a jornada parcial y 443 a jornada completa, con la siguiente distribución por categorías y género.

GRÁFICO Nº 20: DISTRIBUCIÓN DE LA PLANTILLA DE AENA A 31 DE DICIEMBRE DE 2020



Fuente: Elaboración propia

Para las categorías profesionales de alta dirección, directivos y titulados y personal de apoyo la distribución por sexos está cercana al 50 %, sin embargo, para los coordinadores y técnicos, que representan conjuntamente el 70 % de la plantilla, hay un claro desequilibrio entre mujeres y hombres de aproximadamente 30/70, que se produce principalmente en los colectivos del Servicio de Extinción de Incendios, Mantenimiento y Sistemas de la Información en los que existe infrarrepresentación femenina. El siguiente cuadro refleja, para cada grupo profesional y por rango de edad, la retribución media de mujeres y hombres en el ejercicio 2020. AENA al amparo del RD 902/2020, de 13 de octubre, de igualdad retributiva entre mujeres y hombres, ha elaborado el Registro Retributivo con el fin de garantizar la igualdad retributiva.

CUADRO Nº 17: REMUNERACIONES MEDIAS DE AENA EN 2020
(en euros)

Grupo profesional	Entre 25 y 45 años		> 45 años	
	M	H	M	H
Directivos y Titulados	48.644	50.152	55.960	58.562
Coordinadores	39.008	39.997	42.028	43.246
Técnicos	32.687	34.193	35.347	36.970
Personal de Apoyo	29.915	29.741	30.544	31.983

"M" Mujeres; "H" Hombres

Fuente: AENA

La brecha salarial en 2020 para AENA en España fue el 1,2 %, según el siguiente detalle por categorías profesionales:

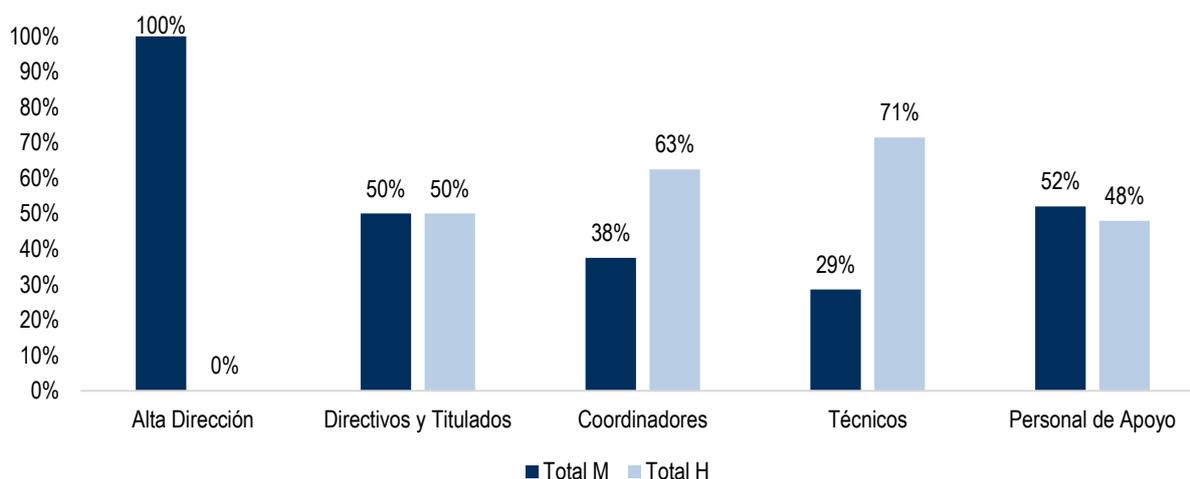
CUADRO Nº 18: DETALLE DE LA BRECHA SALARIAL DE AENA ESPAÑA EN 2020

Categoría Profesional	Brecha salarial en %
Directivos y Titulados	4,2
Coordinadores	2,7
Técnicos	3,7
Personal de apoyo	2,9
Total	1,2 %

Fuente: AENA, Estado de información no financiera de 2021

Las contrataciones de personal a lo largo del ejercicio 2020 se elevaron a 248 personas, 94 mujeres y 154 hombres, con la siguiente distribución por categorías profesionales y género.

GRÁFICO Nº 21: CONTRATACIONES DE PERSONAL DURANTE EL EJERCICIO 2020



Fuente: AENA

Los grupos profesionales de coordinadores y técnicos representaron el 60 % de las nuevas contrataciones, habiéndose mantenido el desequilibrio entre mujeres y hombres de 30-35/70-65. En 2020, con pandemia, aunque AENA priorizó el mantenimiento de los puestos de trabajo de sus empleados, se llevó a cabo un ERTE que afectó a 24 trabajadores fijos discontinuos.

El índice de absentismo laboral en el ejercicio 2020 fue del 7,14 %, equivalente a 789.311 horas de trabajo, de las que 454.667 horas correspondieron a hombres, con un índice de absentismo de este colectivo del 6,55 %. Las 334.644 horas restantes correspondieron a mujeres, cuyo índice de absentismo se situó en el 8,14 %.

El Plan de Igualdad de AENA está integrado en el VI del Convenio Colectivo I del Grupo AENA (BOE de 20 de diciembre de 2011), vigente hasta el 31 de diciembre de 2021. Para hacer efectivo el principio de igualdad y no discriminación, el documento contempla las actuaciones necesarias para la consecución de la igualdad en los procesos de selección y promoción profesional, formación, retribuciones, prevención del acoso sexual y del acoso por razón de sexo, información, comunicación y sensibilización. Contempla medidas relativas a la conciliación de la vida personal y familiar con la actividad laboral, así como medidas concretas en el supuesto de violencia de género.

AENA cuenta con una Comisión de seguimiento de Igualdad, compuesta por 7 miembros de la Dirección de AENA y 7 miembros de las Organizaciones Sindicales, cuyas principales funciones se concretan en el seguimiento de indicadores de igualdad, el análisis de las mejores prácticas en materia de igualdad de trato y oportunidades, la realización de campañas de sensibilización de rechazo a cualquier situación de acoso sexual o acoso por razón de sexo, que presenta anualmente un Informe de evaluación del Plan de Igualdad.

En materia de diversidad y no discriminación AENA tiene el compromiso de aplicar los convenios fundamentales de la Organización Internacional del Trabajo y, está adherida a los principios del Pacto Mundial de Naciones Unidas. En el ejercicio 2020, AENA contó en su plantilla con 108 personas con discapacidad, lo que supone el 1,4 %.

II.5.4.- Transparencia

En cumplimiento de la Ley 19/2013, de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno, AENA dispone del Portal de Transparencia al que se accede desde su página web corporativa en el que publica de forma periódica y actualizada la información relevante de su actividad: información institucional y organizativa, información económico-financiera, presupuestaria y estadística, Informes de fiscalización, Resoluciones de autorización o reconocimiento judicial y cumplimiento y calidad de servicios. Adicionalmente, tiene publicadas las Resoluciones denegatorias de la información pública solicitada, en aplicación de lo dispuesto en el apartado 14.3 de la Ley de Transparencia.

Desde el Portal de Transparencia se accede a otras secciones: Gobierno Corporativo, Estrategia de Sostenibilidad, Cooperación Internacional y Becas, Mecenazgo y Acción social y Premios y Reconocimientos. En cada una de estas Secciones, AENA proporciona una información detallada y exhaustiva relacionada con la temática particular de cada una de ellas. Uno de los documentos publicados en el Portal de Transparencia es el “Informe Anual de Gestión Consolidado 2020. Estado de Información no Financiera. Compromiso de AENA con la sociedad y los derechos humanos”, en el que se informa de otras actuaciones llevadas a cabo por el Gobierno corporativo de la Compañía.

II.6.- SEGUIMIENTO DE LAS RECOMENDACIONES

1) El Informe nº 938, de *Fiscalización de la imputación por la Entidad Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea a cada uno de los aeropuertos de los ingresos, gastos e inversiones correspondientes a la actividad aeroportuaria, en los ejercicios 2009 y 2010*, aprobado por el Pleno el 29 de marzo de 2012, recoge tres recomendaciones:

Primera: En las aplicaciones informáticas implantadas por AENA y con objeto de facilitar el seguimiento de los procedimientos de cálculo complejos efectuados por ellas, caso de la aplicación COSTNEG, sería conveniente que existiera la posibilidad de obtener datos desde la propia aplicación sobre los pasos intermedios de los procesos. La obtención de esos datos intermedios permitiría que los controles que efectúa el personal de AENA sobre los resultados finales de las aplicaciones se simplificaran, lo que redundaría en un ahorro de tiempo y de costes en las labores de comprobación a efectuar.

Segunda: Teniendo en cuenta la elevada exposición de los resultados por aeropuertos a los costes ligados a las inversiones, sería conveniente que las previsiones en las que se apoye AENA para la toma de decisiones estratégicas de futuro incluyan distintos escenarios que contemplen posibles replanteamientos de los criterios de amortización del inmovilizado o de imputación de los costes financieros.

Tercera: En la planificación de las inversiones a realizar en ejercicios futuros, dadas las dificultades existentes en la actualidad para la obtención de financiación privada, sería conveniente que AENA primara los proyectos con mejores perspectivas de rentabilidad coste-beneficio, tanto en términos económicos como de servicio público.

El ámbito subjetivo del Informe número 938 estaba referido a Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, antes de la segregación de 2011 en la E.P.E. ENAIRE y la Sociedad mercantil AENA que desde 2015 cotiza en Bolsa y, por tanto, es diferente del ámbito subjetivo del presente Informe.

La primera de las tres recomendaciones incide sobre la posibilidad de obtener datos desde la propia aplicación COSNEG sobre los pasos intermedios de los procesos. Se ha comprobado que AENA cuenta con la información analítica adecuada para imputar los diferentes costes, tanto a la actividad regulada como a la no regulada y; además, la imputación analítica de la base de activos regulados (BAR) se encuentra auditada con carácter previo a la aprobación por la DGAC.

Adicionalmente, la CNMC, en su informe sobre el DORA I constató que la contabilidad analítica correspondiente al ejercicio 2020 de AENA era un instrumento adecuado para verificar los ingresos, costes y márgenes de las PPP y su correcta aplicación a las tarifas aeroportuarias. Y, en relación con el modelo de contabilidad analítica; verificó que la fórmula de actualización de tarifas del ejercicio 2020 estaba conciliada con los resultados de la contabilidad analítica 2020 y las diferencias entre ambas estaban acotadas y se debían a los costes ocasionados por las medidas sanitarias y operativas derivadas del COVID-19.

En cuanto a la segunda y tercera recomendación sobre inversiones, la Ley 18/2014 regula el DORA como instrumento básico de definición de las condiciones mínimas necesarias para garantizar la accesibilidad, suficiencia e idoneidad de las infraestructuras aeroportuarias y la adecuada prestación de los servicios aeroportuarios básicos de la red de aeropuertos de AENA.

En consecuencia y por las razones expuestas, las recomendaciones del informe 938 han devenido inválidas, esencialmente debido a los cambios legislativos, por lo que resultan “no aplicables” a la fecha de elaboración de este Informe.

2) El Informe 1.056, de *Fiscalización de las operaciones patrimoniales y de constitución de AENA Aeropuertos S.A., referida a los ejercicios 2011, 2012 y 2013*, aprobado por el Pleno el 30 de octubre de 2014, contiene dos recomendaciones:

Primera: En el desarrollo de los trabajos de fiscalización se ha puesto de manifiesto que en situaciones en las que se impedía o retrasaba la inscripción en el Registro de la Propiedad a nombre de Aena Aeropuertos, S.A. o, en su caso, la previa transmisión de la titularidad a favor de la Sociedad de las fincas que conforman los recintos aeroportuarios intervenían Entidades del sector público estatal y local así como los Registros públicos. Se considera que sería decisiva una mayor colaboración de esas Entidades y Registros para agilizar ese proceso.

Segunda: Durante el desarrollo de los trabajos de fiscalización la Sociedad elaboró un inventario de las fincas que componen los recintos aeroportuarios, indicando para cada finca su superficie y aspectos generales de su situación registral y titularidad. Al respecto, sería conveniente que esta información se mantuviera actualizada y se incluyera en los sistemas de información de la Sociedad, a efectos de agilizar la obtención de información por la alta dirección y centros de decisión de la Sociedad y, con ello, aumentar la efectividad en el uso de esa información en la toma de decisiones.

Por su parte, la Comisión Mixta para las Relaciones con el Tribunal de Cuentas, en su sesión del día 26 de septiembre de 2017, en relación con este Informe, acordó:

Primero. Asumir el contenido del citado Informe, así como sus conclusiones y sus recomendaciones.

Segundo. Instar al Gobierno a:

- Que adopte las medidas necesarias para llevar a cabo las recomendaciones establecidas en este informe de fiscalización. Tanto por un lado estableciendo una mayor colaboración entre las entidades fiscalizadas y los registros públicos que han participado en la gestión del traspaso de titularidad del patrimonio de Aena a Aena Aeropuertos y, por otro lado, mejorando el inventario de las fincas que componen los recintos aeroportuarios.
- Garantizar una mayor colaboración entre Entidades y Registros para agilizar el proceso de inscripción de propiedades.
- Impulsar que las Entidades públicas mantengan la información patrimonial actualizada y se desarrollen sistemas de información, a efectos de agilizar la obtención de información por la alta dirección y centros de decisión para aumentar la efectividad en el uso de esa información en la toma de decisiones.
- Dictar las órdenes y medidas oportunas para que los Registros públicos, así como las entidades del sector público estatal que tengan alguna competencia en relación a la inscripción en el Registro de la Propiedad a nombre de Aena Aeropuertos, S.A. de las fincas que conforman los recintos aeroportuarios, faciliten y agilicen la previa transmisión de la titularidad a favor de dicha Sociedad, con el fin de regularizar la situación patrimonial de Aena Aeropuertos, SA, tal y como recomienda el Tribunal de Cuentas. Es decisiva una mayor colaboración de esas Entidades y Registros para agilizar ese proceso.

3) Posteriormente, el Pleno del Tribunal de Cuentas aprobó, en sesión de 30 de mayo de 2019, el Informe nº 1324, de *Fiscalización del grado de cumplimiento por AENA, S.A, SEPES, Entidad Pública Empresarial de Suelo, Empresa Nacional de Residuos Radiactivos, S.A, e Ingeniería y Economía del Transporte, S.M.E. M.P., S.A. y Otras Entidades Públicas de las principales recomendaciones incluidas en los Informes de Fiscalización*, con el siguiente resultado:

En lo que respecta a la primera recomendación, sobre la conveniencia de una mayor colaboración entre AENA y las entidades del sector público estatal y local, así como con los Registros públicos para que se agilice el proceso de inscripción en el Registro de la Propiedad a nombre de AENA, S.M.E., S.A. de las fincas que conformaban los recintos aeroportuarios, se puso de manifiesto que; a 31 de diciembre de 2013, la superficie pendiente de registrar ascendía a 23.867.957 m², que representaba el 16,17 % de la superficie total; y al 31 de diciembre de 2017, la superficie pendiente de registro ascendía a 16.662.943 m², que representaba el 11,14 % de la superficie total. Se concluyó que la recomendación se encontraba “en curso”. El Informe incluye el siguiente cuadro resumen, sobre la evolución, hasta el 31 de diciembre de 2017, del proceso de inscripción en el Registro de la Propiedad de las fincas que integran los recintos aeroportuarios de los 40 aeropuertos de uso propio y de uso compartido de los que AENA era titular.

CUADRO Nº 19: EVOLUCIÓN DE LA SUPERFICIE INSCRITA Y PENDIENTE DE INSCRIBIR DESDE EL 31/12/2013 A 31/12/2017

Fecha	Superficie planimétrica (*) (m ²)	Superficie total según títulos (m ²)	Superficie inscrita a favor de AENA (m ²)	Superficie pendiente de inscripción a favor de AENA (m ²)	Proporción entre pendiente de registrar y superficie total %
31-12-2013	150.029.715	147.327.782	123.459.825	23.867.957	16,20
31-12-2017	149.370.633	150.026.171	132.048.135	17.978.036	11,98
01-09- 2018	149.357.845	149.633.735	132.970.792	16.662.943	11,14

Fuente: AENA

(*) Los ajustes en la superficie planimétrica son el resultado de los trabajos efectuados en los últimos años por la Sociedad y que permiten definir con mayor precisión la superficie real de los recintos aeroportuarios.

En cuanto a la segunda recomendación, referida a la necesidad de mantener actualizado e incluido en los sistemas de información de la Entidad, el inventario de fincas, indicando su superficie, aspectos generales de su situación registral y titularidad, todo ello en aras a aumentar la efectividad en el uso de la citada información en la toma de decisiones, se verificó que la Entidad mantenía actualizado el inventario en una tabla para cada uno de los aeropuertos, donde se podían consultar los datos relevantes de cada uno de ellos y que se estaba integrando toda la información en SIGRA, herramienta corporativa del ámbito aeroportuario. En dicho Informe, se concluyó que la recomendación se encontraba también “en curso”.

El seguimiento de las recomendaciones realizado en la presente fiscalización arroja el siguiente resultado:

Primera recomendación. AENA es titular de los derechos sobre los terrenos que conforman el recinto aeroportuario de los 40 aeropuertos de uso propio, exclusivamente civil, y de la parte de los terrenos destinada a uso civil de los aeropuertos de uso conjunto con el Ministerio de Defensa. Por lo que respecta a los terrenos de las bases aéreas y aeródromos militares abiertos al uso civil y de los helipuertos que se encuentran sobre dominio público portuario, AENA tiene un derecho de uso, sin ser titular de esos terrenos.

La mayor parte de los terrenos, de los que es titular AENA, provienen de aportaciones efectuadas por otras Administraciones, en general Corporaciones Locales, a los distintos órganos competentes en materia de gestión aeroportuaria, con la finalidad de que se construyeran los aeropuertos. En otros casos, provienen de las adscripciones de terrenos procedentes de aeródromos militares desafectados del uso militar. Los terrenos destinados a las ampliaciones de los aeropuertos se adquirieron, en su mayor parte, mediante procedimientos de expropiación y, en menor medida, mediante contratos de compraventa.

A 31 de diciembre de 2021, AENA figuraba como titular registral del 91,81 % (135.271.084 m²) de la totalidad de los terrenos de los recintos aeroportuarios existentes, cuya superficie total (planimétrica) ascendía a 147.342.625 m² (total en títulos 149.918.916 m²), estando pendiente de inscribir en el Registro de la Propiedad el 8,19 % (12.071.541 m²), en términos de superficie total en títulos el 9,77 % (14.647.832 m²). AENA ha manifestado que la regularización de la superficie pendiente, o bien depende de terceros, o se encuentra en fases de tramitación muy avanzadas. La situación registral de la superficie a 31 de diciembre de 2021 se muestra en el siguiente cuadro:

CUADRO Nº 20: EVOLUCIÓN DE LA SUPERFICIE INSCRITA Y PENDIENTE DE INSCRIBIR DESDE EL 31/12/2013 A 31/12/2021

Fecha	Superficie planimétrica (*) (m ²)	Superficie total según títulos (m ²)	Superficie inscrita a favor de AENA (m ²)	Superficie pendiente de inscripción a favor de AENA (m ²)	Proporción entre pendiente de registrar y superficie total (%)
31/12/2013	150.029.715	147.327.782	123.459.825	23.867.957	16,20
31/12/2017	149.370.633	150.026.171	132.048.135	17.978.036	11,98
01/09/2018	149.357.845	149.633.735	132.970.792	16.662.943	11,14
31/12/2020	150.970.081	149.859.200	134.825.364	15.033.836	10,03
31/12/2021	147.342.625	149.918.916	135.271.084	14.647.832	9,77

Fuente: AENA

(*) Los ajustes en la superficie planimétrica son el resultado de los trabajos efectuados en los últimos años por la Sociedad y que permiten definir con mayor precisión la superficie real de los recintos aeroportuarios.

Parte del área incluida en la superficie planimétrica y reflejada en la escritura de aportación de activos, que es el origen de los datos, no tiene en cuenta la circunstancia de que algunos aeropuertos (Santander, La Palma, Barcelona, Ibiza, San Sebastián, Palma de Mallorca, Lanzarote, Fuerteventura) ocupan parte del Dominio Público Marítimo Terrestre, lo que impide la inscripción a favor de AENA, cuyos bienes son de carácter patrimonial. Por este motivo, la suma de la superficie regularizada y la pendiente presenta diferencias con la superficie planimétrica y con la superficie según títulos. A lo largo de los últimos años se han incorporado las superficies de los terrenos adquiridos en ese período y se han realizado ajustes y deslindes que también han modificado las superficies totales.

En la actualidad, se está tramitando la concesión de reservas de dominio, de las áreas del Dominio Público Marítimo Terrestre ocupadas por los Aeropuertos a favor del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, para su posterior entrega y gestión por AENA.

En relación con la colaboración entre AENA y las entidades del sector público estatal y local, así como los Registros públicos, para agilizar el proceso de inscripción de las fincas a nombre de la Sociedad, en la práctica, la mayor dificultad a la hora de regularizar los aeropuertos en los que resta un mayor porcentaje por inscribir continúa siendo insuficiente la colaboración de la administración que, en su día, adquirió los terrenos, por diversos motivos. Por su relevancia, se mencionan los siguientes casos:

- a) El 15 de diciembre de 2021, se recibió una comunicación del Ayuntamiento de Almería por la que se informaba que la firma del Acta de Cesión estaba pendiente de pasar a Pleno, por lo que era previsible que a finales de este año 2022, si el Ayuntamiento cumple con sus compromisos, pueda estar regularizado el Aeropuerto de Almería al 100 %.
- b) En Tenerife Norte, el cambio de notario encargado del registro ha dificultado la firma de una escritura de agrupación, que hubiera permitido la regularización de todo el recinto. Por este motivo, AENA ha solicitado el apoyo de la Subdirección General de Patrimonio del Ministerio de Hacienda y Función Pública, que ya fue determinante para algunas inscripciones en el Aeropuerto de Lanzarote, debido a que sus certificados vienen a complementar la escritura pública de ampliación de capital y aportación de activos, de fecha 6 de junio de 2011, por la que todos los bienes adscritos a la Entidad Pública Empresarial AENA afectos a actividades aeroportuarias debían quedar integrados en el patrimonio de Aena Aeropuertos, S.A. Esta colaboración resulta esencial porque la citada escritura no contiene una relación de las fincas registrales que pasaban a integrar el patrimonio de AENA.

- c) Está pendiente la respuesta del Ministerio de Defensa a las solicitudes presentadas por AENA para que se haga entrega de la información de las fincas registrales que componen el recinto civil de Cuatro Vientos, al objeto de tramitar el cambio de titular.
- d) Gran parte de la superficie pendiente de inscribir a favor de AENA del Aeropuerto de Málaga Costa del Sol consta a favor del Estado Español, el Ministerio del Aire o el Ministerio de Transportes (1.796.206,49 m²) o se trata de terrenos que nunca han sido registrados (325.404 m²) sobre los que no hay riesgo de reivindicación por parte de terceros. El procedimiento de regularización conjunta de toda la superficie está canalizado con el Registro de la Propiedad y se encuentra en trámite.

Estos cuatro aeropuertos concentran una superficie total pendiente de regularización de 7.985.290,21 m² distribuidos entre: Tenerife Norte 418.102 m², Madrid - Cuatro Vientos 1.841.018 m², Málaga Costa del Sol 3.811.815,67 m² y Almería 1.941.354,54 m², prácticamente el 65 % de la superficie pendiente de inscribir a 31 de marzo de 2022.

AENA ha mantenido contactos con representantes del Ministerio de Defensa, Cabildos Insulares, Ayuntamientos y otros organismos públicos, con la finalidad de formalizar las cesiones pendientes de regularización. Se trata de los terrenos que comportan mayor dificultad por tratarse de expedientes que no fueron registrados en el Registro de la Propiedad por presentar alguna deficiencia documental que, dado el tiempo transcurrido, dificulta su subsanación.

En consecuencia, la recomendación relacionada con los procesos de inscripción en el Registro de la Propiedad a nombre de AENA, de la titularidad de las diferentes fincas que conforman los recintos aeropuertos, se encuentra “en curso”.

Segunda recomendación. A 31 de marzo de 2022, ha finalizado la integración de toda la información en el sistema SIGRA, que es la herramienta corporativa del ámbito aeroportuario de inventario y control de terrenos. La información se actualiza permanentemente, y se consolida a final de cada año.

Por tanto, la segunda recomendación referida a la necesidad de mantener actualizada e incluida en los sistemas de Información, el inventario de fincas, su superficie, situación registral y titularidad, se encuentra “cumplida”.

Adicionalmente, AENA dispone de una tabla actualizada por cada uno de los aeropuertos en la que se pueden consultar, en tiempo real, los datos relevantes de cada uno de ellos. Los datos se actualizan a medida que se modifica la situación registral, se registra la fecha de envío de la escritura al Registro de la Propiedad, a la Dirección General de Catastro, la calificación de la finca y, si procede, el estado de la subsanación de la escritura solicitada por el Registro correspondiente. La consulta de los datos está accesible a la Dirección de AENA, pero con el fin de garantizar la integridad de los datos, la posibilidad de modificar los datos está limitada a determinados usuarios autorizados. Toda la información relativa a los recintos aeroportuarios se encuentra gestionada e integrada en el sistema SIGRA, pero la información de las fincas contenida en las tablas no está integrada en el sistema informático.

En cuanto al cumplimiento por parte del Gobierno de las Resoluciones adoptadas por la Comisión Mixta para las Relaciones con el Tribunal de Cuentas, en su sesión del día 26 de septiembre de 2017:

- a) El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA), ha manifestado al Tribunal de Cuentas que ha trabajado y lo continúa haciendo con las Instituciones implicadas (Ministerio de Defensa, Registros, Ayuntamientos) para progresar en la inscripción a favor de AENA del

100 % de los terrenos que forman parte de su patrimonio, sin que exista una fecha estimada para la inscripción.

- b) El Ministerio de la Presidencia, Relaciones con las Cortes y Memoria Democrática no se ha pronunciado sobre si el Gobierno ha ejercido alguna acción para conseguir que las Entidades Públicas, en general, y AENA, en particular, mantengan la información patrimonial actualizada y se desarrollen sistemas de información, a efectos de agilizar la obtención de información y la efectividad en la toma de decisiones.
- c) Por lo que se refiere a dictar las órdenes y medidas oportunas para que los Registros públicos, así como las entidades del sector público estatal que tengan alguna competencia en relación a la inscripción en el Registro de la Propiedad a nombre de AENA de las fincas que conforman los recintos aeroportuarios, faciliten y agilicen la previa transmisión de la titularidad a favor de dicha Sociedad, con el fin de regularizar su situación patrimonial, el MITMA ha manifestado que, durante el mes de mayo de 2022, se va a dirigir a las siguientes entidades para solicitar la colaboración en la finalización de los registros pendientes:
- A la Diputación de Girona, para solicitar que formalicen la cesión de terrenos adquiridos con posterioridad por la Diputación para coronar el proceso de regularización.
 - Al Ayuntamiento de Almería, para solicitar que formalice la cesión de terrenos adquiridos por ese Ayuntamiento para la construcción del aeropuerto.
 - A la Dirección General de Patrimonio del Estado, solicitando certificados como titular último de los terrenos de aeropuertos de Málaga, Lanzarote, La Palma o Tenerife Norte, antes de adscribirse al uso aeroportuario.
 - Al Ministerio de Defensa, solicitando regularizar la situación del aeropuerto de Cuatro Vientos u otras incidencias de menor entidad en el aeropuerto de Melilla o Lanzarote.

En definitiva, hasta el momento de elaborar este Informe todas las acciones para la regularización de los terrenos se habían llevado a cabo por AENA, directamente afectada por la regularización de los recintos aeroportuarios; y, como consecuencia del seguimiento de las Recomendaciones y las Resoluciones de la Comisión Mixta Congreso-Senado, el MITMA se ha comprometido a realizar acciones para facilitar el registro de los recintos pendientes de regularizar.

II.7.- HECHOS POSTERIORES

II.7.1.- Recuperación de los gastos e inversiones COVID-19

La Ley 3/2013, de 4 de junio, de creación de la CNMC, en su artículo 10.7 le atribuye la supervisión en materia de tarifas aeroportuarias. El RDL 21/2020 y la Ley 2/2021 contemplaron la necesidad de realizar controles sanitarios y operativos en los aeropuertos gestionados por AENA que, a estos efectos, pondría a disposición de los servicios centrales y periféricos de Sanidad Exterior los recursos humanos, sanitarios y de apoyo necesarios en los términos que se dispongan. Con esta finalidad AENA y el Ministerio debían formalizar un convenio. Se estableció que la recuperación de los costes de la colaboración se efectuaría en el marco del DORA, una vez analizados y supervisados por la CNMC dentro del marco recogido en la Ley 18/2014. Para el cálculo de los costes recuperables se debían descontar las subvenciones o ayudas que AENA pueda recibir relacionadas con las anteriores actividades.

AENA presentó a la CNMC un informe con los costes incurridos como consecuencia del COVID-19, divididos en dos apartados, gastos e inversiones que incluye el coste de los activos adquiridos, sin considerar su amortización. La CNMC por Resolución de 9 de diciembre de 2021, comunicó el resultado de la supervisión de los costes sanitarios y operativos en los que ha incurrido AENA, en

el periodo comprendido entre enero de 2020 y septiembre de 2021 y consideró que de los 62,5 millones de euros de gastos sanitarios del ejercicio 2020, los costes recuperables ascienden a 56,9 millones del ejercicio 2020, cuya composición se detalla en el apartado II.3 de este Informe, más 81,1 millones correspondientes al periodo enero-septiembre de 2021, a los efectos y con el alcance contemplados en la disposición adicional primera de la Ley 2/2021.

La CNMC deja constancia de que se han analizado las partidas de las cuentas COVID-19 de forma individual y su asignación a una actividad determinada de costes, de acuerdo con el método de reparto de ABC "Activity Based Costing", al objeto de determinar la cuantía de los gastos vinculados con el negocio regulado, la contemplada como reintegrable, que ha sido aceptado por la CNMC al considerarlo consistente para determinar los costes del negocio regulado.

No obstante, determinó que mientras continuase vigente la disposición adicional primera de la Ley 2/2021, AENA debía presentar anualmente, ante la CNMC y las asociaciones de usuarios aeroportuarios, en la fecha en que disponga de esos gastos y, en todo caso, 15 días antes del inicio del proceso de consulta, un detalle de los costes COVID-19 en que se haya incurrido durante el ejercicio anterior en aplicación del convenio suscrito con el Ministerio de Sanidad, en el que se desglosen, como mínimo, los gastos en recursos humanos, sanitarios, informáticos y de apoyo necesarios para realizar los controles sanitarios de entrada de pasajeros de vuelos internacionales que se describen en el convenio, junto con las contrataciones que AENA realice en ejecución del mismo. Además, deberá aportar, en su caso, el desglose de los costes derivados de otras medidas operativas de seguridad e higiene. Junto con ello deberá informar de las subvenciones recibidas y cualquier otra ayuda económica relacionada con dichos costes. Finalmente deberá separar esta información por cada aeropuerto en el que se presten estos servicios.

La disposición adicional primera de Ley 2/2021 estableció que, si los costes no pudieran recuperarse en el marco del DORA 2017-2021, con el objetivo de minimizar el impacto de su aplicación sobre el sector podrán ser recuperados, debidamente capitalizados, en cualquiera de los siguientes DORA's. En este caso, a los costes que se traspasen a los siguientes DORA's no les será de aplicación la congelación tarifaria e imposibilidad de traslado de déficit al quinquenio siguiente establecidos en la disposición transitoria sexta de la Ley 18/2014. No obstante, la Ley 2/2021 no estableció los plazos, ni los criterios temporales para la imputación de los costes, habiendo sido este aspecto uno de los temas más controvertidos en el procedimiento de consultas.

La CNMC tiene atribuida la supervisión del cumplimiento del procedimiento de transparencia y consulta llevado a cabo por AENA para la actualización de las tarifas aeroportuarias, y que esas actualizaciones se ajusten al porcentaje que resulte de aplicar el ingreso máximo anual por pasajero ajustado (IMAAJ), conforme a lo previsto en la Ley 18/2014. El DORA II, para el periodo 2022-2026, contiene dos nuevos párrafos respecto del DORA precedente. El segundo párrafo atribuyó a la CNMC la competencia para determinar la modalidad de recuperación de dichos costes COVID-19 en el ajuste del IMAAJ, en el caso en que no se alcanzara un acuerdo entre AENA y las asociaciones representativas de usuarios durante el procedimiento de consulta.

AENA calculó el coste de las medidas sanitarias en que incurrió durante 2020 y los nueve primeros meses de 2021, y elaboró la propuesta para su recuperación a través de las tarifas de los servicios aeroportuarios básicos de 2022, que fue transmitida a las compañías aéreas durante el proceso de consulta para la actualización de las tarifas aeroportuarias y estimó un coste a recuperar de 0,804 euros/pasajero. La propuesta de AENA se fundamentó en una previsión de 187,3 millones de pasajeros en el ejercicio 2022, que supone un incremento estimado del tráfico de un 56,5 % con respecto al ejercicio 2021, que concluyó con un volumen de pasajeros de 119,7 millones, pero inferior en un 32 % respecto del volumen de pasajeros de 2019. Con esta propuesta, el coste se

recuperaría, aplicando un 8,79 %, a las tarifas de las PPP de AENA desde marzo 2022 a febrero 2023.

Así, en el procedimiento de consultas AENA propuso un IMAAJ para el ejercicio 2022 de 9,14 euros/pasajero, frente a los 10,27 euros/pasajero del IMAAJ aplicable en el ejercicio 2021. En sus Resoluciones de 17 de febrero y 24 de marzo de 2022, la CNMC aceptó la propuesta de AENA y aprobó un IMAAJ de 9,95 euros/pasajero aplicable a las tarifas de AENA (9,14 euros del IMAAJ más 0,804 euros correspondientes a la imputación de los costes COVID-19), que supone una disminución del 3,17 %, respecto del aprobado para el ejercicio 2021, desestimó los recursos presentados por IATA España y Ryanair frente a la decisión del Consejo de Administración de AENA en la que se fijaban las tarifas aeroportuarias para 2022 y declaró aplicable la actualización de las tarifas aeroportuarias. Teniendo en cuenta que durante el ejercicio 2022, el tráfico todavía no habrá recuperado los niveles de 2019, AENA ha estimado que todas las PPP seguirán presentando un déficit tarifario.

II.7.2.- Modificación del Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA I)

El 23 de febrero de 2021, el Consejo de Administración de AENA acordó presentar a la DGAC una solicitud de modificación de DORA I 2017-2021, acorde con lo previsto el artículo 27 de la Ley 18/2014, cuyos fundamentos y consideraciones jurídicas, se resumen en los siguientes:

- a) Reconocimiento del impacto económico sufrido por AENA como consecuencia del COVID-19 en el periodo de aplicación 2017-2021.
- b) Que se articule la recuperación de dicho impacto, a partir del tercer DORA y en cuantos ejercicios regulatorios sea necesario, como una cantidad adicional en el Ingreso Máximo Anual por Pasajero IMAAJ calculado para cada año, de forma que sea posible la recuperación actualizada del citado impacto, ya que estos parámetros retributivos se determinan basándose en el principio de recuperación eficiente de los costes reconocidos, y que conforman los ingresos regulados requeridos por la prestación de los servicios aeroportuarios básicos. El descenso del nivel de tráfico (69,4 % sobre el previsto) ha tenido consecuencias económicas directas en la estructura de ingresos por los servicios aeroportuarios básicos, dado que el IMAAJ se proyecta sobre el tráfico de pasajeros previsto, conformando los ingresos regulados de AENA.

El impacto económico quedaría determinado por los ingresos regulados dejados de recibir como consecuencia de la pandemia, que solo se podrán calcular con precisión en el momento de finalización de la vigencia de DORA I 2017-2021, una vez auditadas, verificadas y aprobadas las cuentas de AENA

- c) Que, a los efectos de la recuperación señalada en el párrafo anterior, se cuantifique en el DORA vigente la disminución de ingresos por la percepción de las PPP de los ejercicios 2020 y 2021 que resulte de las cuentas anuales auditadas de AENA en relación con las que le correspondería de acuerdo con los previstos para estas anualidades en el DORA I 2017-2021.
- d) Con carácter subsidiario a las peticiones anteriores, la modificación del IMAAJ aplicable para los ejercicios tarifarios que resten dentro del periodo de aplicación del DORA I 2017-2021 en la medida necesaria para la recuperación del impacto económico ocasionado por el COVID-19.

En las consideraciones jurídicas, AENA se fundamenta en el artículo 27 de la Ley 18/2014, que contempla que el DORA podrá ser revisado por causas excepcionales durante su periodo de vigencia. Se entienden “causas excepcionales”, cuando concurren circunstancias imprevisibles en

el momento de aprobación del DORA, que tengan un efecto cierto y sustancial sobre la viabilidad financiera de la red de aeropuertos de AENA; el citado artículo 27 añade un supuesto concreto de “causa excepcional”: Reducciones anuales del tráfico de pasajeros en el conjunto de la red superiores al 10 % ocasionadas por desastres naturales, actos terroristas o situaciones bélicas.

Argumenta, entre otras, que las tarifas aeroportuarias y las condiciones de prestación del servicio se establecen sobre la base de unas condiciones de tráfico “previsibles” y que, en condiciones normales u ordinarias, el riesgo y ventura corresponde al gestor aeroportuario, pero que cuando concurren circunstancias excepcionales, el marco regulatorio excluye el riesgo y ventura del operador, estableciendo un régimen excepcional que permita la recuperación de los ingresos esperados para cubrir los costes regulados e inversiones soportadas por AENA. Y ello como mecanismo de salvaguarda de la continuidad y sostenibilidad económica de las infraestructuras aeroportuarias incluidas en la red de interés general.

El 22 de diciembre de 2021, en respuesta a su solicitud AENA recibió escrito de la DGAC por el que resolvió denegar el inicio del procedimiento de modificación del DORA I 2017-2021, al considerar que no se aprecia la concurrencia de las circunstancias excepcionales a las que se refiere el artículo 27 e informó del plazo para la interposición de recurso de alzada ante la Secretaría General de Transportes y Movilidad.

El 21 de enero de 2022, AENA interpuso recurso de alzada contra la Resolución de la DGAC, fundamentado, entre otros hechos, en que la Sociedad entiende que la denegación de iniciación del procedimiento de modificación no es conforme a derecho, porque la DGAC no está habilitada para denegar la iniciación del procedimiento, ya que se inició a instancias del interesado y porque la competencia para resolver es del Consejo de Ministros, siendo la DGAC el órgano instructor del procedimiento.

El 8 de marzo de 2022, AENA interpuso recurso contencioso-administrativo ante el Tribunal Supremo por considerar desestimada por silencio su solicitud, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 27.3, párrafo segundo, de la Ley 18/2014 al haber transcurrido más de seis meses sin que se hubiera dictado acuerdo expreso del Consejo de Ministros, resolviendo sobre la solicitud de modificación del DORA 2017-2021.

El 23 de marzo de 2022, la Secretaría General de Transportes y Movilidad notificó a AENA la desestimación del recurso de alzada interpuesto, por lo que el 29 de abril de 2022, AENA presentó ante el Tribunal Supremo un escrito de ampliación del recurso contencioso-administrativo a la resolución desestimatoria del recurso de alzada interpuesto.

II.7.3.- Deterioro de activos

En el informe de resultados del primer semestre de 2021 se detallan los deterioros sufridos en los activos del Grupo AENA a 30 de junio de 2021, según el cual la red de aeropuertos en España no sufre deterioro. No hay deterioro para el aeropuerto de Luton, ya que el contrato de la concesión contempla su reequilibrio y se ha alcanzado un acuerdo con el Council de Luton¹⁵ que está pendiente de firma. Se ha registrado un deterioro del activo del AIRM por 0,14 millones de euros, por lo que se mantiene el valor neto cero. Para el activo de Brasil se ha registrado un deterioro por 89,0

¹⁵ En noviembre de 2021, la sociedad llegó a un acuerdo con la entidad participada por AENA en un 51 %, London Luton Airport Operations Ltd., concesionaria del “London Luton Airport”, y el Council of the Borough of Luton, titular del aeropuerto, de un conjunto de medidas destinadas a la recuperación sostenible del aeropuerto londinense, tras el severo impacto de la pandemia del COVID-19. El acuerdo contempla una reducción del canon de concesión, por valor de 45 millones de libras esterlinas durante un período de tres años, una extensión de la concesión de 16,5 meses (del 31/03/2031 a 15/08/2032) y una serie de medidas de impacto social.

millones de euros, que se añade los 64,6 millones de euros registrados en las Cuentas anuales consolidadas de 2020.

II.7.4.- Disposición final séptima de la Ley 13/2021, de 1 de octubre, por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de Transportes Terrestres

La Ley 13/2021, de 1 de octubre, por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de Transportes Terrestres, en su disposición final séptima afectó a los contratos de arrendamiento o cesión de local de negocio en los aeropuertos gestionados por AENA, de la siguiente manera:

1. Los contratos de arrendamiento o de cesión de local de negocio para actividades de restauración o de comercio minorista concluidos entre AENA y operadores privados que se encontrasen en vigor el día 14 de marzo de 2020 o hubiesen sido licitados con anterioridad a dicha fecha, quedarán automáticamente modificados por efecto de esta Ley en los siguientes términos:

a) La parte proporcional de RMGA establecida en los contratos correspondiente al periodo de tiempo que se extiende entre el 15 de marzo y el 20 de junio de 2020, ambos incluidos, quedará suprimida y no será exigible su pago por AENA.

b) A partir del día 21 de junio de 2020 la RMGA fijada en los contratos quedará automáticamente reducida en proporción directa al menor volumen de pasajeros en el aeropuerto donde se ubique el local respecto al volumen de pasajeros que existió en ese mismo aeropuerto en 2019, no siendo exigible por AENA el pago de una RMGA por mayor importe. Esta reducción de la RMGA será aplicable en 2020, así como en todos los años posteriores hasta que el volumen anual de pasajeros del aeropuerto sea igual al que existió en 2019.

El cálculo de la minoración de la RMGA se realizará mediante un prorrateo de su importe con arreglo a los datos oficiales sobre el volumen de pasajeros publicados por AENA.

c) Lo establecido en el apartado anterior no afectará al derecho de AENA a exigir el pago de la Renta Variable establecida en los contratos en función de los ingresos derivados de las ventas en los diferentes locales.

2. La modificación de los contratos establecida en esta disposición será igual para todos los contratos y operadores. Tendrá carácter obligatorio para AENA y producirá plenos efectos jurídicos aun cuando las partes hubiesen alcanzado acuerdos diferentes sobre la minoración de la RMGA, u otras cláusulas, o ya se hubiese procedido al pago de esta obligación.

AENA está planteando cuestiones de inconstitucionalidad respecto de esta disposición final séptima de la Ley 13/2021, en todos los procedimientos en los que está siendo objeto de aplicación. Hasta el momento de redacción de este Informe, se han planteado 37 cuestiones de inconstitucionalidad ante órganos jurisdiccionales (29 en los procedimientos en los que AENA es demandada y 8 en los que es demandante). De cinco se ha dado traslado al Ministerio Fiscal para informe previo, que se ha manifestado en contra en una, está pendiente de manifestarse en cuatro de ellas y en la otra se ha interpuesto recurso de reposición. Por su parte, las Audiencias Provinciales de Madrid y Mallorca han rechazado el planteamiento de la cuestión por haberse solicitado en el procedimiento de medidas cautelares.

III.- CONCLUSIONES

III.1.- EN RELACIÓN CON EL IMPACTO DEL COVID-19 EN LOS RESULTADOS DE LOS AEROPUERTOS Y EN SU RENTABILIDAD

1) La crisis sanitaria provocada por el COVID-19 impactó de forma significativa en la actividad de AENA, que experimentó en el ejercicio 2020 un fuerte descenso, con respecto al año 2019, en el número de operaciones (53,4 %), en el tráfico de pasajeros (72,4 %) y, aunque en menor medida, en el de mercancías (26,3 %) de la red de aeropuertos en España.

Aunque todos los aeropuertos de la red experimentaron caídas importantes en el número de pasajeros, destacan Madrid-Barajas (72,2 %), El Prat-Barcelona (75,8 %), Palma de Mallorca (79,4 %) y Málaga (74 %). En cuanto al número de operaciones de tráfico, que también sufrió un descenso en toda la red, las mayores caídas afectaron a Madrid-Barajas (61,1 %), El Prat-Barcelona (64,4 %), Alicante-Elche (63,4 %) y Palma de Mallorca (64,6 %). Respecto al tráfico de mercancías, destacan los aeropuertos de Málaga (70 %), Tenerife Sur (63 %) y Lanzarote (59 %). (Subapartado II.1)

2) Los ingresos consolidados del Grupo AENA, tras una evolución positiva y alcanzar 4.503 millones de euros en el año 2019, experimentaron una caída del 50,2 %, hasta los 2.243 millones de euros.

Los ingresos del negocio regulado, en forma de prestaciones patrimoniales públicas asociadas a la actividad aeronáutica, sufrieron una caída del 66 % en el ejercicio, con un descenso de 1.915 millones de euros. Los ingresos de la actividad no regulada de AENA provienen de contratos de arrendamiento en los espacios aeroportuarios de carácter comercial o inmobiliario que sufrieron una caída del 16 % por importe de 209,1 millones; y del negocio internacional derivados de las participaciones de AENA en sociedades que gestionan aeropuertos internacionales, que descendieron un 50 %, con una caída de 135 millones.

La distribución de los ingresos por segmentos de negocio experimentó un cambio significativo respecto al ejercicio 2019: los aeronáuticos pasaron de representar el 64,4 % de la totalidad de los ingresos en 2019, al 43,9 % en 2020, en tanto que los ingresos de la actividad comercial pasaron del 27,8 % al 46,6 % del total de los ingresos. (Subapartado II.1)

3) Entre los ingresos comerciales se encuentran los provenientes de las rentas mínimas anuales garantizadas (RMGA's) de los contratos que incorporan esta cláusula en las líneas de negocio (Duty Free, Restauración, Tiendas, Publicidad y Explotaciones Comerciales), que en el ejercicio 2020 aportaron el 76,9 % de estos ingresos frente al 17,8 % del ejercicio 2019. AENA registró por este concepto 619 millones de euros, de los que 198,6 millones corresponden al periodo del primer estado de alarma, en el que la actividad comercial fue prácticamente nula. Debido al efecto de las RMGA's, los ingresos de las Tiendas aumentaron 39 millones de euros y los de Restauración 0,5 millones de euros. Sin embargo, el cobro de los ingresos derivados de las RMGA's se ha visto seriamente afectado tras la promulgación de la Ley 13/2021, que en su disposición final séptima afecta a los contratos de arrendamiento o cesión de local de negocio en los aeropuertos. Al cierre de 2021, la pérdida de ingresos estimada por la Sociedad asciende a 1.350 millones de euros, que podría extenderse al período 2022-2026.

Por otra parte, el descenso de pasajeros y el cierre de salas y centros de negocio durante el estado de alarma impactó en Servicios Comerciales (Rent a Car sufrió una caída interanual del 35 %, Aparcamientos una caída del 68 %, o Servicios VIP un descenso del 74 %). Los Servicios Inmobiliarios, dentro y fuera de la terminal, cayeron entre un 2 y un 3 %. (Subapartado II.1)

4) En otros negocios del Grupo AENA el impacto de la crisis en sus resultados fue similar al nivel nacional. Los resultados del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia (AIRM) sufrieron un deterioro del 63 %, y los de AENA Desarrollo Internacional (ADI) un 50 %.

5) En el área de personal, la crisis sanitaria no tuvo un impacto relevante debido a que el personal vinculado a los servicios afectados por la disminución de la actividad pertenecía a empresas externas, cuyos contratos se renegociaron para ajustarlos a las necesidades del servicio y prácticamente todo el personal de plantilla de AENA continuó prestando sus servicios de forma regular. (Subapartado II.1)

6) En cuanto a la liquidez, la pérdida de ingresos aeronáuticos y comerciales afectó al flujo de efectivo proveniente de las operaciones de explotación, que descendió un 92 % y generó una necesidad de efectivo para afrontar sus obligaciones a lo largo del ejercicio 2020, que se estimó en 2.060 millones de euros. (Subapartado II.1)

7) En el ejercicio 2020, las cuentas consolidadas de AENA arrojaron unas pérdidas de 127 millones de euros, frente a 1.442 millones de euros de beneficio obtenido en el año 2019 y el margen de EBITDA¹⁶ descendió al 31,9 %, frente al 61,5 % del ejercicio anterior.

No obstante, la crisis sanitaria no afectó con la misma intensidad a toda la red aeroportuaria gestionada por AENA, siendo los aeropuertos más afectados los de mayor tráfico de pasajeros, encuadrados en los Grupos¹⁷ I, II y III, con una caída interanual en sus resultados del 87 %, el 85 % y el 124 %, respectivamente, mientras que los aeropuertos de los Grupos IV y V arrojaron pérdidas en los resultados de explotación en los dos ejercicios, si bien las pérdidas de los aeropuertos del Grupo IV empeoraron un 98 % y los del Grupo V presentaron una baja elasticidad a los efectos de la crisis sanitaria. (Subapartado II.1)

III.2.- EN RELACIÓN CON LAS MEDIDAS TOMADAS POR AENA PARA PALIAR LA DISMINUCIÓN DE LA ACTIVIDAD

Marco general de actuación y medidas en relación con la contención de los gastos operativos

8) Con la finalidad de salvaguardar su situación financiera y afrontar los efectos de la disminución de su actividad derivados de la crisis sanitaria, AENA adoptó una serie de medidas. Elaboró e implantó un “Plan de Contención de Gastos” cuyo principal objetivo fue mantener la actividad imprescindible para proteger la posición de liquidez de la sociedad, que se vio muy afectada por la paralización de la movilidad nacional e internacional. El Plan fue presentado al Consejo de Administración el 24 de marzo de 2020 e incluyó medidas de ahorro en gastos operativos y en gastos de capital.

Las medidas operativas más relevantes consistieron en adaptar los horarios de los aeropuertos, con el funcionamiento bajo demanda de ciertos aeropuertos durante el periodo que duró el primer estado de alarma, el cierre temporal de espacios y terminales, la adecuación de los servicios, la

¹⁶ Beneficio Bruto de Explotación antes de intereses, impuestos, depreciaciones y amortizaciones

¹⁷ Grupo I: ADOLFO SUÁREZ MADRID-BARAJAS, J.T. BARCELONA-EL PRAT

Grupo II: ALICANTE-ELCHE, IBIZA, CÉSAR MANRIQUE-LANZAROTE, GRAN CANARIA, MÁLAGA-COSTA DEL SOL, PALMA DE MALLORCA, TENERIFE SUR

Grupo III: BILBAO, FUERTEVENTURA, MENORCA, TENERIFE NORTE-CIUDAD DE LA LAGUNA, SANTIAGO-ROSALÍA DE CASTRO, SEVILLA, VALENCIA

Grupo IV: ALMERÍA, ASTURIAS, A CORUÑA, GIRONA-COSTA BRAVA, F.G.L. GRANADA-JAÉN, JEREZ, LA PALMA, REUS, MURCIA-SAN JAVIER, SEVE BALLESTEROS-SANTANDER, VIGO

Grupo V: ALBACETE, ALGECIRAS/ HELIPUERTO, BADAJOZ, BURGOS, CEUTA/ HELIPUERTO, CÓRDOBA, MADRID-CUATRO VIENTOS, EL HIERRO, LOGROÑO-AGONCILLO, LA GOMERA, LEÓN, MELILLA, HUESCA-PIRINEOS, PAMPLONA, SABADELL, SALAMANCA, SAN SEBASTIÁN, SON BONET, VALLADOLID, VITORIA, ZARAGOZA

renegociación de los contratos de servicios y la paralización y/o aplazamiento de las actividades no esenciales. (Epígrafe II.2.1 y II.2.4)

9) La crisis de movilidad se prolongó a lo largo del ejercicio 2020, más tiempo de lo inicialmente previsto, lo que provocó la permanencia de las medidas de contención de gasto. En el mes de abril de 2020 AENA partió de una previsión inicial de ahorro de 205 millones de euros, habiendo alcanzado a finales de diciembre los 433,2 millones de euros, de los que 404,7 millones responden a las medidas de contención del gasto. El ahorro de costes operativos se fundamentó en la renegociación de los contratos de servicios (seguridad, limpieza, mantenimiento, etc.), la eliminación de gastos y la paralización de nuevas contrataciones.

El 74 % del ahorro total, 322 millones, correspondió a los quince aeropuertos con mayores ingresos que, junto con los 83 millones ahorrados por los Servicios Centrales, generaron el 84 % del total; los doce aeropuertos que obtienen menores ingresos generaron el 2,3 % del ahorro, en línea con el porcentaje de sus ingresos sobre la red de aeropuertos gestionados por AENA. (Epígrafe II.2.1 y II.2.4)

Medidas en relación con el negocio regulado

Incentivos extraordinarios a las compañías aéreas

10) Para la recuperación operativa del negocio regulado, aplicó incentivos extraordinarios a las compañías aéreas, a través de bonificaciones en la tarifa de aterrizaje, con el objetivo de estimular la reanudación del tráfico y compartir el riesgo con las aerolíneas de los bajos factores de ocupación, y aumentar la competitividad de AENA frente a otras redes de aeropuertos internacionales que habían adoptado este tipo de medidas.

Para el periodo julio 2020-marzo 2021, se estimó un reembolso de 24 millones de euros y unos ingresos por servicios aeroportuarios de 1.178 millones. Finalmente, el importe abonado a las compañías aéreas fue de 27 millones, frente a unos ingresos de 513 millones. (Epígrafe II.2.2)

Aplazamiento extraordinario de cobro de las compañías aéreas

11) Con el fin de dar respuesta a las posibles dificultades de tesorería que pudieran tener las compañías aéreas para abonar sus tarifas como consecuencia de los efectos económicos de la pandemia, a finales de marzo de 2020 puso en marcha el aplazamiento extraordinario de cobro al que se acogieron 20 compañías aéreas, con un importe aplazado de 58,5 millones de euros. (Epígrafe II.2.2)

Exenciones de tarifas de aterrizaje y tránsito aéreo de vuelos con material sanitario

12) AENA aprobó la exención del pago de las tasas de aterrizaje y tránsito aéreo a las aeronaves que transportasen material sanitario durante la duración del primer estado de alarma, siempre que el 50 % de la carga de la aeronave fuese material sanitario. Se presentaron 181 solicitudes, con una valoración estimada de 567.000 euros.

Este procedimiento es el que mayores demoras presenta en su tramitación. A fecha de cierre de este informe, mayo de 2022, no había concluido la tramitación de ningún expediente, por lo que AENA no había abonado cantidad alguna por este concepto. (Epígrafe II.2.2)

Medidas en relación con el negocio no regulado**Contratos de arrendamiento comercial e inmobiliario**

13) La declaración del primer estado de alarma también provocó el cierre de la mayor parte de los puntos de venta de los establecimientos comerciales. Con la finalidad adaptar la ejecución de los contratos a la nueva situación AENA fue arbitrando medidas con los clientes comerciales y con los de los servicios inmobiliarios. Revisó y actualizó el mantenimiento de servicios mínimos de restauración, aprovisionamiento de máquinas vending, políticas de devoluciones y cancelaciones de reservas tanto de aparcamiento como de salas VIP. A partir del 21 de junio, con el reinicio de la actividad comercial, las medidas se encaminaron a facilitar el paso de los viajeros por las zonas comerciales en condiciones de seguridad. (Epígrafe II.2.3)

14) AENA modificó las normas de contratación comercial, con la inclusión de dos nuevos procedimientos: el extraordinario para una necesidad inaplazable o necesaria por la imposibilidad de prórroga y el urgente para una necesidad urgente por insolvencia del arrendatario u otra causa que le impida continuar la prestación del servicio. (Epígrafe II.2.3)

En particular, en relación con los contratos de clientes comerciales sometidos a RMGA

15) A lo largo del ejercicio 2020, AENA estudió diferentes soluciones para aplicar a los contratos de arrendamiento de los clientes comerciales cuya actividad se había visto afectada por la crisis sanitaria. Con la entrada en vigor el 24 de diciembre de 2020 del RDL 35/2020 de medidas urgentes de apoyo al sector turístico, la hostelería y el comercio y en materia tributaria, AENA realizó una propuesta a los operadores comerciales sometidos a RMGA (Tiendas Libre de Impuestos, Tiendas especializadas, Restauración, Publicidad, entre las más relevantes). La propuesta consistió en aplicar la renta conforme a lo estipulado en contrato, entre el 1 de enero y el 14 de marzo de 2020, no aplicar renta alguna entre el 15 de marzo y el 20 de junio de 2020, una reducción del 50 % entre el 21 de junio y el 31 de diciembre de 2020 y una reducción del 50 % entre el 1 de enero y el 8 de septiembre de 2021, excepto en publicidad.

Se remitieron cartas con la propuesta a los clientes comerciales, que fue aceptada por 94 operadores comerciales, el 52,9 % de los contratos afectados, pero representaron solamente el 13 % en términos de volumen de negocio. El resto de los operadores rechazó la propuesta por considerarla insuficiente y trasladaron el conflicto a los tribunales.

Posteriormente, la disposición final séptima de la Ley 13/2021, en vigor desde el 3 de octubre de 2021 obligó a la modificación de los contratos de arrendamiento o cesión de local de negocio en los aeropuertos gestionados por AENA, que ha de realizar una nueva liquidación por la diferencia. El importe estimado de la aplicación de esta disposición es de 1.350 millones de euros de pérdidas de ingresos, con un impacto de los ingresos comerciales en el ejercicio 2020 de 452,8 millones. El resto se imputará hasta el ejercicio 2028, concentrándose el 90 % en los ejercicios 2021, 2022 y 2023. (Epígrafe II.2.3)

16) Se han interpuesto 71 demandas judiciales por 33 arrendatarios contra AENA, con la intención de conseguir un reequilibrio económico, que afecta principalmente a la RMGA, en aplicación del principio "Rebus Sic Stantibus". AENA por su parte, ha interpuesto 37 demandas a 25 arrendatarios por impagos de RMGA. Pero todos estos procedimientos judiciales se verán afectados por lo dispuesto en la disposición final séptima de la Ley 13/2021 citada, que básicamente viene a dar la razón a los arrendatarios. No obstante, AENA está presentando en todos los procedimientos judiciales cuestiones de inconstitucionalidad contra la disposición final séptima de la Ley 13/2021. (Epígrafe II.2.3)

Aplazamiento extraordinario de cobro de los arrendatarios

17) Para dar respuesta a las posibles dificultades de tesorería aplicó aplazamientos extraordinarios de cobro. El importe de los aplazamientos a los clientes comerciales ascendió a 19,6 millones de euros. Adicionalmente, se aplazaron otros 2,9 millones, a los clientes operadores de handling de cuatro Compañías aéreas. (Epígrafe II.2.3)

Incentivos y exenciones de renta de servicios comerciales

18) Durante el período julio 2020 a marzo 2021, AENA aplicó un incentivo del 10-15 % a las compañías aéreas sobre la facturación de los servicios VIP, Fast-Lane y Fast-Track, en función del volumen de tráfico. (Epígrafe II.2.3)

19) Concedió exenciones de rentas en 2020 por 48,2 millones de euros, que se han considerado incentivos al arrendamiento, por lo que cerca de 43 millones se compensarán de forma lineal como menores ingresos, a lo largo del periodo de vigencia de los contratos. (Epígrafe II.2.3)

20) Con los clientes de los servicios inmobiliarios, acordó de mutuo acuerdo una rebaja del 75 % de los contratos de arrendamiento y de un 65 % para los activos vinculados con carga aérea, durante el periodo de alarma. También se aplicó una exención del 100 % de la renta a los mostradores comerciales que no pudieron utilizarse. Posteriormente, se han negociado descuentos adicionales de permanencia, materializados en 2021. (Epígrafe II.2.3)

21) Además de los incentivos aplicados a los arrendatarios inmobiliarios, se realizó una novación contractual con los clientes de Rent A Car, convirtiendo en variable la tarifa de la renta mensual en función del número de pasajeros. (Epígrafe II.2.3)

Medidas en relación con los proveedores de servicios por la disminución de actividad

22) El plan de contención de costes afectó a los contratos con los proveedores de servicios. En el caso de los contratos en vigor, se negociaron suspensiones temporales parciales o totales. Para los contratos en los que se había iniciado la licitación, pero no se habían adjudicado, se negoció una suspensión temporal. Los nuevos contratos contemplaron en el alcance de la prestación una definición del servicio y su certificación vinculada a condiciones variables.

Las suspensiones afectaron a 463 contratos con un importe de 1.304 millones de euros.

Esto ha dado lugar a la presentación de 77 reclamaciones interpuestas por 20 contratistas, la mayor parte de ellas, el 70 %, fueron interpuestas durante el primer estado de alarma, habiendo sido todas desestimadas por AENA. A lo largo del ejercicio 2020 se notificaron 7 expedientes contenciosos iniciados por contratistas y, en el ejercicio 2021, otros 12 expedientes contenciosos adicionales. (Epígrafe II.2.5)

Medidas en relación con la financiación

23) Con la finalidad de asegurar la liquidez, ante la caída de ingresos de explotación, AENA implantó un "Plan de Fortalecimiento de la liquidez", resultando la financiación ajena su principal fuente generadora de flujos de efectivo, lo que afectó al volumen y a la estructura del endeudamiento de la Entidad, que en el ejercicio 2020 experimentó una variación importante respecto del ejercicio anterior. El endeudamiento a finales del ejercicio se situó en 7.503,8 millones de euros, con un aumento de 1.349,2 millones respecto de 2019. (Epígrafe II.2.6)

24) La ratio de Deuda Financiera/EBITDA fue de 8,1 en 2020, frente a 2,3 del ejercicio 2019, superando la máxima estipulada en algunos contratos de financiación con entidades financieras, por lo que tuvo que negociar dispensas temporales (waivers) hasta, al menos, el 30 de junio de 2022, para evitar la ejecución de las garantías asociadas a los contratos. (Epígrafe II.2.6)

Medidas de protección sanitaria en relación con el COVID-19

25) AENA acometió el ejercicio 2020 gastos de carácter extraordinario para hacer frente al COVID-19, por importe de 52,7 millones de euros. Para la recuperación operativa se destinaron 22,5 millones, otros 22,9 millones se destinaron a la prestación de servicio a Sanidad Exterior para el control de pasajeros y 7,3 millones para garantizar la distancia social. Adicionalmente, invirtió 9,8 millones de euros, en equipos informáticos y de comunicaciones e infraestructuras. (Epígrafe II.3.1)

26) El control sanitario de pasajeros vino impuesto por el RDL 21/2020, de forma que AENA hubo de poner a disposición de Sanidad Exterior los recursos humanos, sanitarios y de apoyo, necesarios para garantizar el control sanitario de la entrada de pasajeros de vuelos internacionales. Aunque, con carácter previo, se debía celebrar un convenio entre el Ministerio de Sanidad y la propia AENA, hasta la firma del convenio, el 26 de junio de 2020, la prestación del servicio se realizó en virtud de una carta encargo, cuya naturaleza jurídica es discutible, ya que AENA no tiene la condición de medio propio. (Epígrafe II.3.2)

27) Todas las medidas sanitarias que han generado gastos extraordinarios se han realizado mediante contratos con terceros de suministros, prestación de servicios o inversiones. Se ha verificado la realidad y exactitud de los gastos e inversiones y comprobado su correcta contabilización en cada una de las cuentas contables afectadas; y el resultado de las verificaciones realizadas sobre los contratos, su ejecución y liquidación, no arroja incidencias relevantes. (Epígrafes II.3.1 y II.3.2)

28) Acorde con el RDL 21/2020 y con la Ley 2/2021, AENA tiene derecho a recuperar los costes en los que incurra como consecuencia de la colaboración con las autoridades sanitarias y del resto de medidas que necesite adoptar como consecuencia de la pandemia del COVID-19. En consecuencia, presentó un informe a la CNMC con los costes incurridos como consecuencia del COVID-19 durante el periodo comprendido entre enero de 2020 y septiembre de 2021. Del total de costes presentados y justificados, el informe de supervisión de la CNMC, de 9 de diciembre de 2021, ha declarado recuperables, los gastos e inversiones afectos a las prestaciones públicas patrimoniales, que en el ejercicio 2020 ascienden a 56,9 millones, más 81,1 millones de euros correspondientes al periodo enero-septiembre de 2021. Posteriormente, por resolución de 17 de febrero de 2022, la CNMC ha aprobado la propuesta de AENA para imputar a las tarifas aeroportuarias, desde marzo de 2022 a febrero de 2023, los costes de 2020 y los del periodo enero-septiembre de 2021. (Epígrafes II.3.2 y II.7.1)

En relación con los procedimientos para la implantación y seguimiento de las medidas

29) A lo largo del ejercicio AENA realizó el control y seguimiento de la ejecución del presupuesto y del impacto de las medidas de ahorro, adaptando en cada momento las medidas correctoras en función de las previsiones de tráfico y de la capacidad operativa de los aeropuertos. Estas medidas de forma regular y periódica fueron revisadas por los órganos de gobierno de la Sociedad.

Se ha verificado mediante pruebas de cumplimiento la aplicación de los procedimientos establecidos y de los requisitos de los peticionarios, así como del sistema de control interno, para el aplazamiento de cobro de compañías aéreas, los incentivos extraordinarios y la exención de pago de tasas en vuelos de transporte con material sanitario, con un resultado satisfactorio, a excepción de la demora

observada en la tramitación de las solicitudes para la exención de pago de tasas, que a la fecha de cierre de este informe, no había concluido ningún expediente.

Las pruebas de cumplimiento realizadas sobre la aplicación de los procedimientos y del sistema de control interno, para la modificación de los contratos con los arrendatarios, los aplazamientos extraordinarios de cobro a los clientes comerciales, las exenciones de rentas y los descuentos de arrendamientos inmobiliarios, no presentan observaciones significativas.

El examen de una muestra de contratos fijos discontinuos y temporales no arroja observaciones. (Subapartado II.2)

III.3.- EN RELACIÓN CON LOS SISTEMAS DE INFORMACIÓN. SU INTEGRIDAD Y CONFIDENCIALIDAD

30) AENA cuenta con una Política de Seguridad de la Información y un marco normativo y procedimental para identificar los activos y sus riesgos potenciales; dispone, asimismo, de medidas de protección para minimizarlos mediante un proceso continuo que garantiza, en la medida de lo posible, la seguridad de la información. Sus directrices se han definido acorde con el modelo UNE-ISO/IEC-27001.

Las acciones y recomendaciones propuestas en la auditoría interna de Ciberseguridad realizada en el período fiscalizado se han implantado en la forma y en los plazos previstos. (Subapartado II.4)

31) El teletrabajo implantado como consecuencia de la crisis sanitaria implicó el incremento de las infraestructuras (número de licencias VPN seguras, aumento de ancho de banda, ampliación del sistema para proporcionar doble factor de autenticación, adquisición de nuevos equipos portátiles, etc.). Parte de esa nueva infraestructura se suministró a través de contratos en vigor de carácter microinformático celebrados con anterioridad a la declaración de la pandemia.

Existió un mayor riesgo de exposición de los sistemas por la implantación del teletrabajo hasta que AENA proporcionó equipos portátiles a todos los usuarios, ya que de forma transitoria se permitió conectar los ordenadores particulares a los sistemas corporativos, que fueron provistos de antivirus para minimizar el riesgo de infección de los sistemas.

Los dispositivos móviles, cuya utilización se acentuó durante la pandemia, estaban equipados con medidas para minimizar los riesgos (dispositivos cifrados, partición de los móviles corporativos en parte privada y parte corporativa, limitación de la funcionalidad de la parte corporativa, borrado de la información en remoto...). (Subapartado II.4)

III.4.- EN RELACIÓN CON EL GOBIERNO CORPORATIVO, LA SOSTENIBILIDAD MEDIOAMBIENTAL, LA IGUALDAD Y LA TRANSPARENCIA

32) AENA dispone de Código de Conducta, Política de Cumplimiento Normativo, de Prevención de Riesgos y Política contra la Corrupción y el Fraude, además de un canal de denuncias interno y externo que permite informar de presuntas irregularidades o ilícitos.

No obstante, el procedimiento para la gestión del canal de denuncias no prevé la segregación de funciones entre los órganos que instruyen el procedimiento y los que resuelven las denuncias, lo que podría mermar la objetividad de su resolución.

Por otra parte, el ámbito de aplicación del código de conducta y de cumplimiento normativo no incluye a terceros, por lo que deja fuera del ámbito de control, en materia de fraude-corrupción y

contratación a una parte importante de los servicios aeroportuarios que AENA presta a través de proveedores externos. (Epígrafe II.5.1)

33) En 2020, los hechos más relevantes de la contribución social de AENA se concretaron en la exención de tasas de aterrizaje y tránsito aéreo para los vuelos con material sanitario y en la iniciativa de la nómina solidaria. Además de las aportaciones a Fundaciones y Entidades sin Ánimo de Lucro. (Epígrafe II.5.1)

34) En materia de transparencia, AENA está sometida a los requisitos legales establecidos en la Ley 19/2013 por su condición de Sociedad mercantil estatal, a la CNMV por su condición de Sociedad que cotiza en el Mercado de Valores. A estos efectos, mantiene actualizada su página web corporativa y la plataforma de contratación donde publica la información más relevante financiera y no financiera a la que se puede acceder con facilidad para consultar y solicitar información relativa a su desempeño. (Epígrafe II.5.4)

35) Las actuaciones de AENA en materia medioambiental muestran una conducta positiva en la materia. Cuenta con una Política de Sostenibilidad Medioambiental que establece entre sus principios integrar la sostenibilidad en todas las áreas de negocio y niveles organizativos y la lucha contra el cambio climático como prioridad estratégica, está integrada en el Plan Estratégico que contiene los mecanismos para su control y seguimiento. Los riesgos asociados al cambio climático están integrados en el sistema de gestión de riesgos de la compañía. (Epígrafe II.5.2)

36) La reducción notable de operaciones de tráfico aéreo debido a la reducción de la movilidad de las personas en el ejercicio 2020, ha tenido como contrapartida la reducción en las emisiones de CO₂. (Epígrafe II.5.2)

37) AENA dispone de un Plan de Acción Climática cuyas principales actuaciones están orientadas a impulsar el consumo de combustible de aviación sostenible y la reducción de emisiones. Una parte muy relevante es el Plan Fotovoltaico aprobado en 2019 para cubrir el 70 % de la energía consumida en los aeropuertos en el año 2026, con el objetivo de incrementarlo al 100 % mediante generación en red, que supone un importe en torno a los 358 millones de euros de coste de capital, que habría que incluir en el DORA para su recuperación.

AENA está construyendo instalaciones de energía renovables para autoconsumo en el Aeropuerto de Adolfo Suárez Madrid-Barajas, que supone el 70 % de autoconsumo de energía. Todos los aeropuertos consumen energía eléctrica de origen 100 % renovable. Está llevando a cabo actuaciones de eficiencia energética en iluminación y climatización, instalación de puntos de recarga eléctrica de vehículos y fomento de la intermodalidad y la movilidad sostenible. (Epígrafe II.5.2)

38) Para la gestión eficiente de recursos cuenta con un plan estratégico de consumo de agua, con dispositivos de ahorro, consumo eficiente y cálculo de la huella hídrica que alcanzaba en 2020 a 23 aeropuertos. (Epígrafe II.5.2)

39) El Plan de Igualdad de AENA está integrado como Anexo en el Convenio Colectivo del Grupo AENA que, además, cuenta con diferentes mecanismos y herramientas para promover la igualdad. No obstante, se encuentra lejos aún de poder acreditar una igualdad efectiva en todos los segmentos profesionales de su plantilla y, en particular, en la composición y remuneración de su plantilla.

- En el ejercicio 2020 la representación de las mujeres en el Consejo de Administración era del 33 %, que se elevó al 40 % en 2022.

- En las categorías de alta dirección, dirección y titulados, y personal de apoyo la distribución de sexos está equilibrada, 50/50, pero en las categorías de coordinadores y técnicos, que representan el 70 % de la plantilla del ejercicio, existe un claro desequilibrio entre mujeres y hombres, siendo la proporción de 30/70, debido principalmente a la infrarrepresentación de las mujeres en el Servicio de Extinción de Incendios, Mantenimiento y Sistemas de la Información. En las nuevas contrataciones realizadas en 2020, en estas dos últimas categorías, que representaron el 60 % de los nuevos contratos, se mantiene el desequilibrio, con una proporción de mujeres y hombres de 30-35/70-65.
- Prácticamente en la totalidad de grupos profesionales se aprecia una brecha salarial favorable a los hombres. (Epígrafe II.5.3)

III.5.- EN RELACIÓN CON EL CUMPLIMIENTO DE LAS RECOMENDACIONES

40) Las recomendaciones del Informe número 938 del Tribunal de Cuentas de *Fiscalización de la imputación por la entidad Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA) a cada uno de los aeropuertos de los ingresos, gastos e inversiones correspondientes a la actividad aeroportuaria, en los ejercicios 2009 y 2010*, aprobado por el Pleno en sesión de 29 de marzo de 2012, resultan “no aplicables”. (Subapartado II.6)

41) En cuanto a las recomendaciones del Informe número 1056 del Tribunal de Cuentas de *Fiscalización de las operaciones patrimoniales y de constitución de AENA Aeropuertos S.A.*, aprobado por el Pleno en sesión de 30 de octubre de 2014:

- La primera recomendación relativa al proceso de inscripción en el Registro de la Propiedad a nombre de AENA SME SA, de la titularidad de las diferentes fincas que conforman los recintos aeropuertos, se encuentra “en curso” de ser cumplida.
- La segunda recomendación referida a la necesidad de mantener actualizada e incluida en los Sistemas de Información, el inventario de fincas, su superficie, situación registral y titularidad, se encuentra “cumplida”.

En lo que respecta a la Resolución de la Comisión Mixta, de 26 de septiembre de 2017, en relación con el Informe de Fiscalización número 1056 del Tribunal de Cuentas, orientada a mejorar la inscripción de los recintos aeroportuarios, el MITMA ha manifestado su predisposición a colaborar instando a las Entidades Públicas involucradas a cooperar en el proceso. (Subapartado II.6)

IV.- RECOMENDACIONES

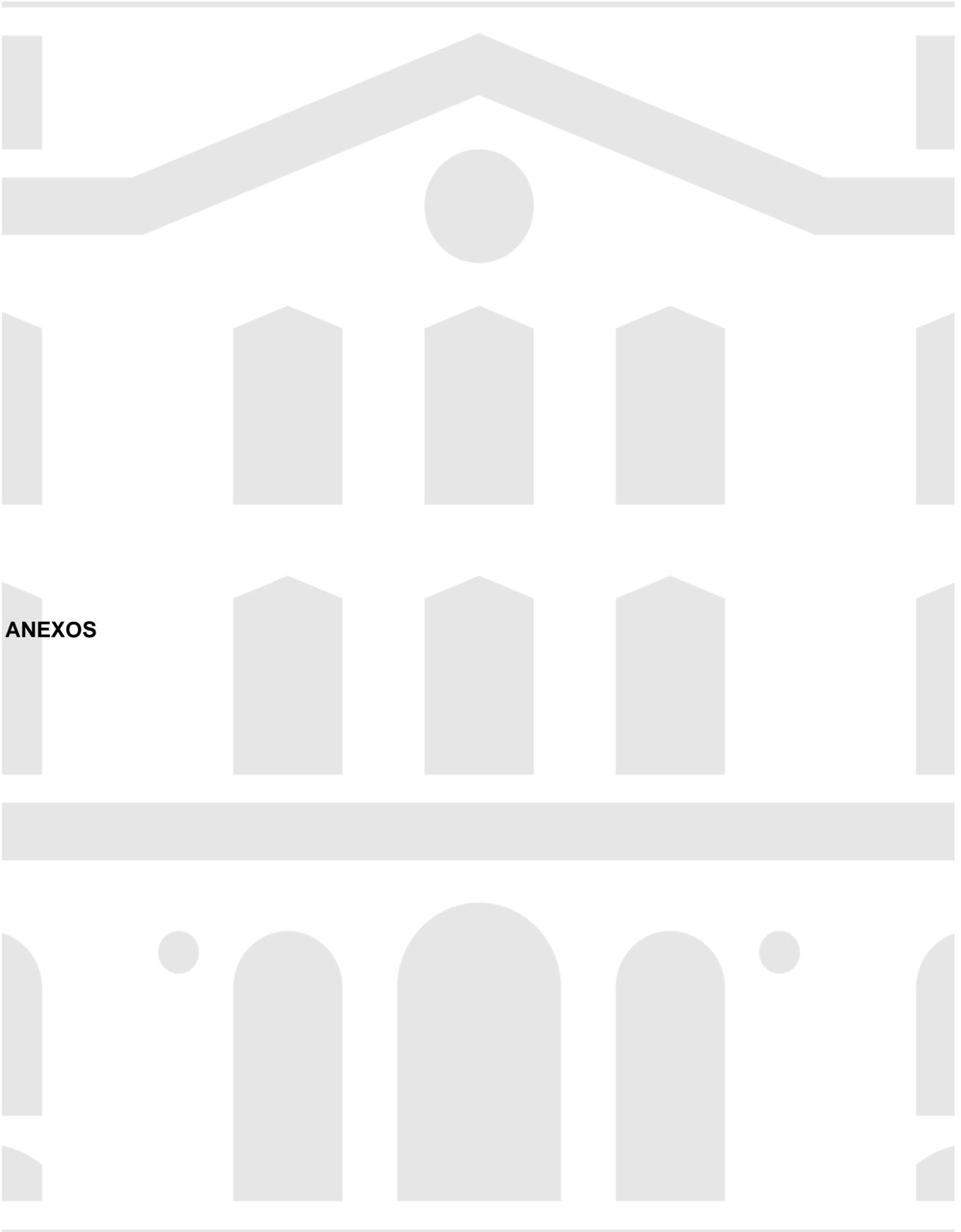
- 1.- Se recomienda que AENA integre en la herramienta informática SIGRA la totalidad de la información contenida en diversas tablas en las que figuran los datos relevantes de cada uno de los recintos aeroportuarios, con la finalidad de que se acceda de forma interactiva desde la información geográfica de los recintos aeroportuarios a su información alfanumérica y viceversa.
- 2.- Se recomienda a AENA que los procedimientos para las bonificaciones, exenciones, aplazamientos y/o descuentos incluyan un formulario para formalizar la solicitud que contenga los requisitos exigidos para que el solicitante pueda acogerse a la medida concreta y, consecuentemente, eliminar la consideración de solicitud al correo electrónico.
- 3.- Sería conveniente que AENA revisara el procedimiento para la gestión del canal de denuncias de forma que se garantice la segregación de funciones entre los órganos que instruyen el procedimiento y los que resuelven las denuncias, aportando así más garantía de objetividad a la resolución.
- 4.- Se recomienda ampliar el ámbito de aplicación del código de conducta y de cumplimiento normativo a los proveedores externos cuya actividad guarda relación con la prestación de los servicios aeroportuarios de AENA, al objeto de incluir el control efectivo en materia de fraude-corrupción y contratación.

Madrid, 27 de octubre de 2022

La Presidenta



Enriqueta Chicano Jávega



RELACIÓN DE ANEXOS

- ANEXO I:** AYUDAS Y MECANISMOS DE COMPENSACIÓN A LOS AEROPUERTOS EUROPEOS
- ANEXO II:** DIAGRAMA DE FLUJOS DE TOMA DE DECISIONES CON MOTIVO DE LA CRISIS SANITARIA POR EL COVID-19
- ANEXO III:** VARIACIÓN DEL NÚMERO DE OPERACIONES Y DEL TRÁFICO DE PASAJEROS Y MERCANCÍAS
- ANEXO IV:** INCENTIVOS EXTRAORDINARIOS A LAS COMPAÑÍAS AÉREAS
- ANEXO V:** COMPARACIÓN DEL NIVEL DE RECUPERACIÓN DEL TRÁFICO CON AEROPUERTOS EUROPEOS
- ANEXO VI:** MUESTRA SELECCIÓN DE APLAZAMIENTOS DE COBRO
- ANEXO VIII:** MUESTRA EXENCIONES TARIFAS VUELOS SANITARIOS
- ANEXO VIII:** VARIACIÓN DE LOS INGRESOS DE NEGOCIO NO REGULADO RESPECTO AL EJERCICIO DE 2019 Y AL PRESUPUESTO DE 2020
- ANEXO IX:** MEDIDAS OPERATIVAS EN UNA MUESTRA DE 12 AEROPUERTOS
- ANEXO X:** DISTRIBUCIÓN DEL PERSONAL DE AENA POR CENTRO DE TRABAJO DIC-2020
- ANEXO XI:** COMPOSICIÓN Y VARIACIÓN DE LA PLANTILLA CON CONTRATO TEMPORAL
- ANEXO XII:** MUESTRA DE EXPEDIENTES DE CONTRATOS DE INVERSIÓN REGULADA
- ANEXO XIII:** GASTOS SANITARIOS COVID-19
- ANEXO XIV:** MUESTRA DE INVERSIONES COVID-19 AÑO 2020
- ANEXO XV:** CONTRATOS SANIDAD EXTERIOR COVID-19 CONVENIO MINISTERIO DE SANIDAD AENA 2020
- ANEXO XVI:** DOCUMENTOS Y NORMAS DEL ÁREA DE SEGURIDAD DE LA INFORMACIÓN VERIFICADOS
- ANEXO XVII:** NATURALEZA Y RESULTADO DE TRAMITACIÓN DE DENUNCIAS

AYUDAS Y MECANISMOS DE COMPENSACIÓN A LOS AEROPUERTOS EUROPEOS

ORGANIZACIÓN/PAÍS	AYUDAS ESTATALES A AEROPUERTOS	MECANISMOS DE COMPENSACIÓN POR COVID-19
Europa	<p>Desde el inicio de la pandemia, el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI) Europa ha manifestado su apoyo a los planes de ayuda estatales a los aeropuertos debido a las graves consecuencias financieras que ha tenido el COVID en todos los operadores aeroportuarios.</p> <p>Por otro lado, esta organización también ha solicitado a la Comisión Europea un nuevo modelo que permita la inyección de fondos en operadores aeroportuarios en situaciones económicas delicadas, además de la posibilidad de realizar inversiones en materia de sostenibilidad en aeropuertos de la UE.</p>	<p>Los modelos regulatorios de Países Bajos, Francia, Italia, Reino Unido y Alemania <u>contemplan procedimientos legales para atender a las circunstancias imprevisibles</u> que puedan ocasionar un desequilibrio del régimen económico de los gestores aeroportuarios.</p> <p>Entre las distintas medidas de compensación a los gestores aeroportuarios de estos países por las pérdidas asociadas a la disminución de tráfico derivado del COVID-19, destacan: la revisión y flexibilización del régimen tarifario, modificación del marco de obligaciones de los gestores aeroportuarios (inversiones, calidad, etc.), ayudas públicas o subvenciones directas.</p> <p>La regulación española contiene un régimen de establecimiento, actualización y revisión de las tarifas aeroportuarias menos flexible que la del resto de países.</p>
Alemania	<p>En agosto de 2020, la Comisión Europea aprobó el <u>plan de ayuda al sector aéreo alemán</u> diseñado por el gobierno de ese país (además de operadores aeroportuarios también se incluía a compañías aéreas) <u>por valor de 1.100 millones de euros</u>. El paquete de medidas de apoyo al sector contemplaba ayudas directas, préstamos y programas de compra de acciones.</p> <p>En julio de 2021, se informó que el gobierno alemán iba a distribuir <u>400 millones de euros entre 11 aeropuertos</u>, entre los que se encontraba el <u>Aeropuerto de Frankfurt</u>, operado por Fraport, al que le corresponderían <u>160 millones de euros</u>.</p> <p>Por otro lado, en noviembre de 2020, se publicó que el gobierno alemán aportaría 300 millones de euros al proveedor de servicios de navegación aérea de ese país, DFS, para ayudarle a estabilizar las tarifas, recibiendo algunos pequeños aeropuertos regionales 20 millones de euros en ayudas para hacer frente a los costes de la provisión de estos servicios.</p>	<p>La legislación alemana contempla un procedimiento de determinación anual de las tarifas aeroportuarias, lo que permite adoptar una solución de elevación o modulación de las tarifas para cada ejercicio en función de las circunstancias acontecidas.</p>
Francia	<p>Si bien no se han publicado noticias en fuentes del sector aeronáutico relativas a la concesión de ayudas a los gestores aeroportuarios en Francia, un informe señala que, además de la aplicación de las medidas regulatorias específicamente previstas para el reequilibrio económico o la modificación de las condiciones de la gestión aeroportuaria, el gobierno francés ha establecido <u>ayudas directas públicas que han alcanzado los 550 millones de euros</u>.</p>	<p>El sector aeroportuario francés se gestiona bajo un modelo concesional, que prevé un mecanismo de reequilibrio económico de la concesión permitiendo la elevación de tarifas y la modificación de las condiciones.</p> <p>La compensación o el restablecimiento económico de la concesión aeroportuaria podrá llevarse a cabo a través de diferentes fórmulas (aumento de tarifas, ampliación del plazo concesional, reducción de costes mediante eliminación de obligaciones de inversión, calidad, etc.).</p> <p>Se ha iniciado el procedimiento de reequilibrio de concesión con distintos gestores aeroportuarios en Francia, que ha desembocado en la resolución del acuerdo multianual de ADP (Aeropuertos de París) con la Administración por tres años (que contemplaba las tarifas y compromisos de inversión...) ante la imposibilidad de atender las condiciones financieras y de inversión.</p>
Reino Unido	<p>En enero de 2021, se hizo público el esquema de ayuda para los <u>aeropuertos y operadores de handling</u> de Reino Unido, por el que podrían recibir,</p>	<p>Libre negociación de tarifas aeroportuarias, excepto para los aeropuertos con "poder de mercado" significativo, que se someten a controles tarifarios más estrictos (Heathrow y Gatwick).</p>

AYUDAS Y MECANISMOS DE COMPENSACIÓN A LOS AEROPUERTOS EUROPEOS

ORGANIZACIÓN/PAÍS	AYUDAS ESTATALES A AEROPUERTOS	MECANISMOS DE COMPENSACIÓN POR COVID-19
	<p>como <u>máximo, 8 millones de libras cada uno</u> para afrontar los costes derivados de la pandemia.</p> <p>En noviembre de 2021, la Asociación de Operadores Aeroportuarios mostraba su malestar por las condiciones de dicho plan, ya que <u>el límite que se había fijado de 4 millones de libras por aeropuerto no era de gran utilidad para los aeropuertos de mayor tamaño en el país.</u></p> <p>Por otro lado, en enero de 2021, el Aeropuerto de <u>Gatwick</u> fue beneficiario, adicionalmente, de <u>un préstamo por parte del Estado de 75 millones de libras</u> para ayudarle a afrontar su delicada situación económica derivada de las restricciones de viajes internacionales.</p>	<p>Existe la posibilidad de modificar las condiciones tarifarias en determinadas circunstancias por causas imprevisibles y excepcionales.</p>
Italia	<p>En julio de 2021, la Comisión Europea aprobó una <u>ayuda</u> del gobierno italiano a los <u>operadores aeroportuarios y agentes handling</u> del país por un importe de <u>800 millones de euros</u> y se trataba de una ayuda directa con una cláusula de reembolso para asegurar que, si se recibía una cantidad superior a la estipulada, la compañía tendría que devolverla al Estado. <u>Este paquete cubría el periodo entre el 1 de marzo y el 14 de julio de 2020.</u></p> <p>De hecho, en Italia se ha aprobado <u>una partida de 735 millones de euros para compensar a los aeropuertos italianos</u> miembros de Assaeroporti por el impacto de la pandemia en 2020.</p>	<p>Al igual que en Francia, el sector aeroportuario italiano se gestiona bajo un modelo concesional, que prevé un mecanismo de reequilibrio económico de la concesión permitiendo la elevación de tarifas y la modificación de sus condiciones.</p>
Bélgica	<p>En abril de 2020, la Comisión Europea aprobó el primer plan de ayuda a aeropuertos que se presentó por parte de un Estado. En este caso, se aprobó <u>el aplazamiento del pago del canon relativo al año 2020 de las concesiones de los Aeropuertos de Charleroi y Lieja.</u></p> <p>En diciembre de 2021, la Comisión Europea aprobó una <u>ayuda de 12,7 millones de euros para estos dos aeropuertos</u> con objeto de compensar las pérdidas producidas por la pandemia.</p> <p>Adicionalmente, la Comisión aprobó otra ayuda estatal al <u>Aeropuerto de Charleroi de 19,2 millones de euros destinada a su recapitalización.</u></p>	
Bulgaria	<p>En agosto de 2020, la Comisión Europea aprobó la <u>ayuda estatal</u> a los <u>Aeropuertos de Burgas y Varna</u> por importe de <u>4,4 millones de euros</u> en forma de aplazamiento del pago del canon de las concesiones otorgadas a Fraport Twin Star Airport Management.</p>	
Eslovenia	<p>En febrero de 2021, la Comisión Europea aprobó una <u>ayuda</u> del gobierno esloveno a <u>Fraport Slovenia</u>, operador del Aeropuerto Jože Pučnik de Ljubljana, por un <u>importe de 5 millones de euros.</u></p> <p>Era una ayuda directa con una cláusula de reembolso para asegurar que, si se recibía una cantidad superior a la estipulada, la compañía tendría que devolverla al Estado. <u>Este paquete cubría el periodo entre el 17 de marzo y el 30 de junio de 2020.</u></p>	
Finlandia	<p>En marzo de 2021, la Comisión Europea aprobó una <u>ayuda</u> del gobierno finés a <u>Finavia</u> por <u>un importe de 350 millones de euros.</u> Este paquete</p>	

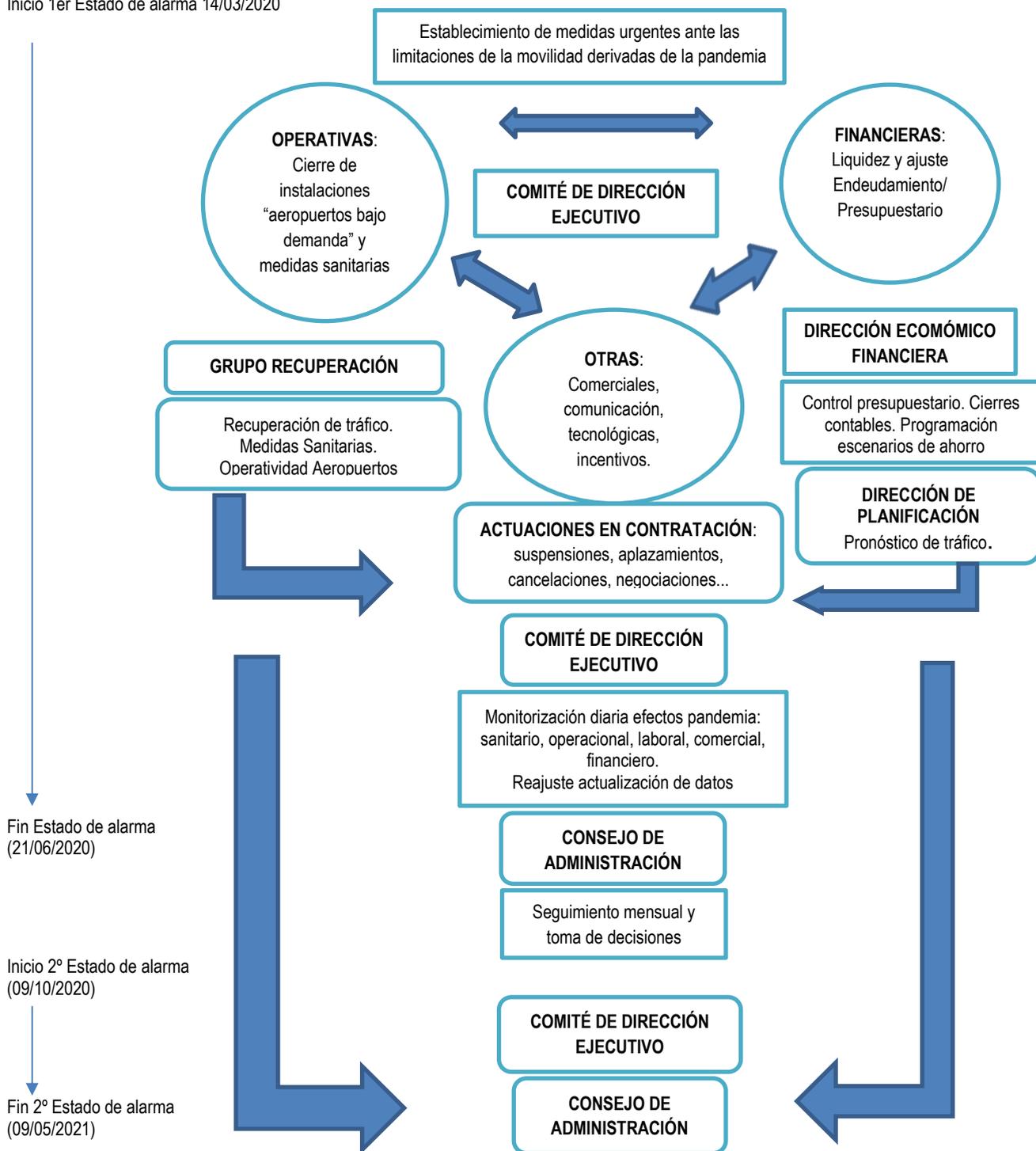
AYUDAS Y MECANISMOS DE COMPENSACIÓN A LOS AEROPUERTOS EUROPEOS

ORGANIZACIÓN/PAÍS	AYUDAS ESTATALES A AEROPUERTOS	MECANISMOS DE COMPENSACIÓN POR COVID-19
	<p>cubría el <u>periodo entre el 16 de marzo y el 30 de junio de 2020</u>. Esta cantidad se desembolsó de la siguiente manera: 249 millones de euros de ayuda directa, 33 millones de euros en forma de préstamo subordinado y 68 millones de euros para compensar al operador por el impacto del COVID.</p>	
Grecia	<p>En julio de 2021, la Comisión Europea aprobó una <u>ayuda del gobierno griego de 110 millones de euros al Aeropuerto de Atenas</u> para compensar el impacto de la pandemia, en forma de ayuda directa y de cancelación de cánones de concesión, cubriendo el periodo entre el 23 de marzo y el 30 de junio de 2020.</p>	
Irlanda	<p>En febrero de 2021, la Comisión Europea aprobó una <u>ayuda del gobierno irlandés de 26 millones de euros a los aeropuertos que gestionaran más de un millón de pasajeros en 2019</u>, para compensar el impacto de la pandemia, en forma de ayudas directas y de préstamos garantizados, cubriendo el periodo entre el 1 de abril y el 30 de junio de 2020. En diciembre de 2021, la Comisión aprobó una <u>enmienda al plan estatal de compensación a los aeropuertos</u>, incrementando el presupuesto en 87,5 millones</p>	
Letonia	<p>En marzo de 2021, la Comisión Europea aprobó un plan de <u>recapitalización del Aeropuerto de Riga</u> por parte del gobierno letón, con un importe de <u>39,7 millones de euros</u>. Así pues, 35,2 millones de euros se destinarían al capital del operador, mientras que se eximiría del pago de dividendos del año fiscal 2019 por un valor de 4,5 millones.</p>	
Rumanía	<p>En noviembre de 2020, la Comisión Europea aprobó <u>una ayuda del gobierno rumano de 21,3 millones de leus a los aeropuertos regionales del país con un tráfico anual entre 200.000 y 3 millones de pasajeros</u>, para compensar el impacto de la pandemia, en forma de ayuda directa y cubriendo el periodo entre el 16 de marzo y el 30 de junio de 2020. (1 leu = 0,051 €)</p>	
Estados Unidos	<p>En junio de 2021, se hizo público que la FAA estadounidense iba a distribuir una <u>ayuda de 8.000 millones de dólares entre distintos aeropuertos del país</u> para paliar los efectos de la pandemia. Una de las <u>condiciones</u> para poder acceder a esta ayuda era que el aeropuerto <u>empleara</u>, al menos, al 90 % de los trabajadores que desarrollaban su labor en sus instalaciones <u>antes de la pandemia</u>.</p>	
Países Bajos		<p>El marco regulatorio contempla un procedimiento de modificación o revisión tarifaria por causas excepcionales e imprevisibles no imputables al gestor aeroportuario que tengan un impacto económico en la actividad aeroportuaria. Tramitación de una modificación normativa para flexibilizar el régimen de modificación tarifaria para atender a la situación provocada por el COVID-19.</p>

Fuente: AENA

DIAGRAMA DE FLUJOS DE TOMA DE DECISIONES CON MOTIVO DE LA CRISIS SANITARIAS POR EL COVID-19

Inicio 1er Estado de alarma 14/03/2020



Fuente: Información suministrada por AENA

VARIACIÓN DEL NÚMERO DE OPERACIONES Y DEL TRÁFICO DE PASAJEROS Y MERCANCÍAS

NÚMERO DE OPERACIONES

AEROPUERTOS	GRUPO	2019	2020	Variación % 2020 vs 2019
ADOLFO SUÁREZ MADRID (BARAJAS)	GI	426.375	165.740	(61,1)
BARCELONA (EL PRAT J.T.)	GI	344.563	122.638	(64,4)
ALICANTE (ELCHE)	GII	101.410	37.153	(63,4)
GRAN CANARIA	GII	126.451	67.282	(46,8)
IBIZA	GII	75.378	33.185	(56,0)
LANZAROTE (CÉSAR MANRIQUE)	GII	60.524	30.056	(50,3)
MÁLAGA (COSTA DEL SOL)	GII	144.939	59.668	(58,8)
PALMA DE MALLORCA	GII	217.222	76.851	(64,6)
TENERIFE (SUR)	GII	70.277	29.925	(57,4)
BILBAO	GIII	51.591	20.496	(60,3)
FUERTEVENTURA	GIII	47.223	24.609	(47,9)
MENORCA	GIII	31.594	14.570	(53,9)
SANTIAGO (ROSALÍA DE CASTRO)	GIII	22.402	10.949	(51,1)
SEVILLA	GIII	64.112	33.633	(47,5)
TENERIFE NORTE (C. LA LAGUNA)	GIII	75.388	46.100	(38,8)
VALENCIA	GIII	77.702	35.900	(53,8)
A CORUÑA	GIV	17.199	11.190	(34,9)
ALMERÍA	GIV	11.777	5.887	(50,0)
ASTURIAS	GIV	13.406	6.196	(53,8)
FGL GRANADA-JAÉN	GIV	14.529	7.832	(46,1)
GIRONA (COSTA BRAVA)	GIV	18.253	9.991	(45,3)
JEREZ DE LA FRONTERA	GIV	54.504	37.024	(32,1)
LA PALMA	GIV	22.612	13.693	(39,4)
MURCIA (SAN JAVIER) (**)	GIV	222	0	0,0
REUS	GIV	17.679	12.503	(29,3)
SEVE BALLESTEROS (SANTANDER)	GIV	11.238	5.943	(47,1)
VIGO	GIV	11.524	5.597	(51,4)
ALBACETE	GV	561	284	(49,4)
ALGECIRAS (HELIPUERTO)	GV	3.328	2.596	(22,0)
BADAJOS	GV	2.880	1.642	(43,0)
BURGOS	GV	3.221	11.318	251,4
CEUTA (HELIPUERTO)	GV	6.846	4.876	(28,8)
CÓRDOBA	GV	10.828	8.307	(23,3)
EL HIERRO	GV	5.374	4.184	(22,1)

VARIACIÓN DEL NÚMERO DE OPERACIONES Y DEL TRÁFICO DE PASAJEROS Y MERCANCÍAS

NÚMERO DE OPERACIONES

AEROPUERTOS	GRUPO	2019	2020	Variación % 2020 vs 2019
HUESCA (PIRINEOS)	GV	9.198	2.433	(73,5)
LA GOMERA	GV	2.844	2.159	(24,1)
LEÓN	GV	2.758	1.890	(31,5)
LOGROÑO	GV	1.420	912	(35,8)
MADRID (CUATRO VIENTOS)	GV	51.949	44.468	(14,4)
MELILLA	GV	9.768	5.158	(47,2)
PAMPLONA	GV	6.136	3.538	(42,3)
SABADELL	GV	50.663	40.650	(19,8)
SALAMANCA	GV	10.129	7.460	(26,4)
SAN SEBASTIÁN	GV	6.473	2.321	(64,1)
SON BONET	GV	13.359	9.847	(26,3)
VALLADOLID	GV	5.670	2.843	(49,9)
VITORIA	GV	10.798	10.317	(4,5)
ZARAGOZA	GV	8.772	6.559	(25,2)
AEROPUERTO INTL. REGIÓN MURCIA (*)		7.976	2.812	(64,7)
TOTAL		2.361.045	1.101.185	(53,4)

(*) HA EMPEZADO A OPERAR DESDE EL DIA 15 DE ENERO DE 2019

(**) SIN TRÁFICO EN 2020

Fuente: AENA

VARIACIÓN DEL NÚMERO DE OPERACIONES Y DEL TRÁFICO DE PASAJEROS Y MERCANCÍAS

TRÁFICO DE N.º DE PASAJEROS

AEROPUERTOS	GRUPO	2019	2020	Variación % 2020 vs 2019
ADOLFO SUÁREZ MADRID (BARAJAS)	GI	61.734.944	17.112.389	(72,3)
BARCELONA (EL PRAT J.T.)	GI	52.688.455	12.739.259	(75,8)
ALICANTE (ELCHE)	GII	15.048.240	3.739.499	(75,1)
GRAN CANARIA	GII	13.261.228	5.134.372	(61,3)
IBIZA	GII	8.155.626	2.110.348	(74,1)
LANZAROTE (CÉSAR MANRIQUE)	GII	7.293.087	2.538.338	(65,2)
MÁLAGA (COSTA DEL SOL)	GII	19.858.656	5.161.636	(74,0)
PALMA DE MALLORCA	GII	29.721.142	6.108.486	(79,4)
TENERIFE (SUR)	GII	11.168.707	3.392.329	(69,6)
BILBAO	GIII	5.905.820	1.690.011	(71,4)
FUERTEVENTURA	GIII	5.635.417	2.144.178	(62,0)
MENORCA	GIII	3.495.025	1.076.952	(69,2)
SANTIAGO (ROSALÍA DE CASTRO)	GIII	2.904.102	935.394	(67,8)
SEVILLA	GIII	7.544.357	2.315.610	(69,3)
TENERIFE NORTE (C. LA LAGUNA)	GIII	5.839.638	2.795.952	(52,1)
VALENCIA	GIII	8.539.579	2.487.496	(70,9)
A CORUÑA	GIV	1.352.584	436.775	(67,7)
ALMERÍA	GIV	979.406	200.302	(79,5)
ASTURIAS	GIV	1.417.912	498.950	(64,8)
FGL GRANADA-JAÉN	GIV	1.252.019	390.218	(68,8)
GIRONA (COSTA BRAVA)	GIV	1.933.049	172.213	(91,1)
JEREZ DE LA FRONTERA	GIV	1.121.164	216.319	(80,7)
LA PALMA	GIV	1.483.778	721.337	(51,4)
MURCIA (SAN JAVIER (**))	GIV	21.563	0	0,0
REUS	GIV	1.046.249	39.460	(96,2)
SEVE BALLESTEROS (SANTANDER)	GIV	1.174.999	335.280	(71,5)
VIGO	GIV	1.012.447	303.466	(70,0)
ALBACETE	GV	1.616	2.204	(36,4)
ALGECIRAS (HELIPUERTO)	GV	37.728	23.516	(37,7)
BADAJOS	GV	75.416	29.988	(60,2)
BURGOS	GV	17.687	23.528	33,0
CEUTA (HELIPUERTO)	GV	71.654	41.217	(42,5)
CÓRDOBA	GV	10.700	7.882	(26,3)
EL HIERRO	GV	268.895	178.526	(33,6)

VARIACIÓN DEL NÚMERO DE OPERACIONES Y DEL TRÁFICO DE PASAJEROS Y MERCANCÍAS

TRÁFICO DE N.º DE PASAJEROS

AEROPUERTOS	GRUPO	2019	2020	Variación % 2020 vs 2019
HUESCA (PIRINEOS)	GV	622	1.709	(174,8)
LA GOMERA	GV	77.584	54.388	(29,9)
LEÓN	GV	65.982	18.600	(71,8)
LOGROÑO	GV	19.448	4.389	(77,4)
MADRID (CUATRO VIENTOS)	GV	3.570	1.872	(47,6)
MELILLA	GV	434.656	195.636	(55,0)
PAMPLONA	GV	243.498	84.059	(65,5)
SABADELL	GV	5.067	3.439	(32,1)
SALAMANCA	GV	17.766	2.350	(86,8)
SAN SEBASTIÁN	GV	320.440	83.869	(73,8)
SON BONET	GV	4.122	3.281	(20,4)
VALLADOLID	GV	249.224	71.685	(71,2)
VITORIA	GV	174.024	45.359	(73,9)
ZARAGOZA	GV	467.783	172.344	(63,2)
AEROPUERTO INTL. REGIÓN MURCIA (*)		1.090.712	217.912	(80,0)
TOTAL		275.247.387	76.064.322	(72,4)

(*) HA EMPEZADO A OPERAR DESDE EL DIA 15 DE ENERO DE 2019

(**) SIN TRÁFICO EN 2020

Fuente: AENA

VARIACIÓN DEL NÚMERO DE OPERACIONES Y DEL TRÁFICO DE PASAJEROS Y MERCANCÍAS

TRÁFICO DE MERCANCÍAS EN KG

AEROPUERTOS	GRUPO	2019	2020	Variación % 2020 vs 2019
ADOLFO SUÁREZ MADRID (BARAJAS)	GI	560.039.136	401.133.380	(28,4)
BARCELONA (EL PRAT J.T.)	GI	176.797.909	114.263.104	(35,4)
ALICANTE (ELCHE)	GII	4.032.300	3.519.863	(12,7)
GRAN CANARIA	GII	19.727.786	13.922.633	(29,4)
IBIZA	GII	1.434.695	1.052.955	(26,6)
LANZAROTE (CÉSAR MANRIQUE)	GII	1.434.288	583.372	59,3)
MÁLAGA (COSTA DEL SOL)	GII	3.080.119	911.933	(70,4)
PALMA DE MALLORCA	GII	9.021.606	6.732.880	(25,4)
TENERIFE (SUR)	GII	2.193.378	806.384	(63,2)
BILBAO	GIII	979.571	384.489	(60,7)
FUERTEVENTURA	GIII	735.296	343.580	(53,3)
MENORCA	GIII	1.238.622	962.246	(22,3)
SANTIAGO (ROSALÍA DE CASTRO)	GIII	3.201.215	2.981.222	(06,9)
SEVILLA	GIII	9.891.790	9.649.974	(02,4)
TENERIFE NORTE (C. LA LAGUNA)	GIII	12.596.348	9.643.495	(23,4)
VALENCIA	GIII	14.515.842	11.938.081	(17,8)
A CORUÑA	GIV	152.304	84.375	(44,6)
ALMERÍA	GIV	187	0	0
ASTURIAS	GIV	28.538	19.733	(30,9)
FGL GRANADA-JAÉN	GIV	13	0	0
GIRONA (COSTA BRAVA)	GIV	78.233	327.105	318,1
JEREZ DE LA FRONTERA	GIV	333	103	(69,1)
LA PALMA	GIV	465.698	279.380	(40,0)
MURCIA (SAN JAVIER) (**)	GIV	0	0	0
REUS	GIV	0	0	0
SEVE BALLESTEROS (SANTANDER)	GIV	165	26	(84,2)
VIGO	GIV	541.271	276.116	(49,0)
ALBACETE	GV	0	0	0
ALGECIRAS (HELIPUERTO)	GV	0	0	0
BADAJOS	GV	0	0	0
BURGOS	GV	39.646	56	(99,9)
CEUTA (HELIPUERTO)	GV	0	0	0
CÓRDOBA	GV	0	0	0
EL HIERRO	GV	70.644	58.389	(17,3)

VARIACIÓN DEL NÚMERO DE OPERACIONES Y DEL TRÁFICO DE PASAJEROS Y MERCANCÍAS

TRÁFICO DE MERCANCÍAS EN KG

AEROPUERTOS	GRUPO	2019	2020	Variación % 2020 vs 2019
HUESCA (PIRINEOS)	GV	0	0	0,0
LA GOMERA	GV	1.880	1.034	(45,0)
LEÓN	GV	0	0	0,0
LOGROÑO	GV	0	0	0,0
MADRID (CUATRO VIENTOS)	GV	0	0	0,0
MELILLA	GV	134.568	32.150	(76,1)
PAMPLONA	GV	22.190	44	(99,8)
SABADELL	GV	0	0	0,0
SALAMANCA	GV	0	0	0,0
SAN SEBASTIÁN	GV	404	24	(94,1)
SON BONET	GV	0	0	0,0
VALLADOLID	GV	10.849	5.551	(48,8)
VITORIA	GV	64.470.673	64.334.316	(0,2)
ZARAGOZA	GV	182.619.068	143.600.357	(21,4)
AEROPUERTO INTL. REGIÓN MURCIA (*)		0	0	0,0
TOTAL		1.069.556.565	787.848.350	(26,3)

(*) HA EMPEZADO A OPERAR DESDE EL DIA 15 DE ENERO DE 2019

(**) SIN TRÁFICO EN 2020

Fuente: AENA

INCENTIVOS EXTRAORDINARIOS A LAS COMPAÑÍAS AÉREAS

COMPAÑÍA	Temporada Verano 2020	COMPAÑÍA	Temporada Invierno 2020	COMPAÑÍA	Temporada Verano 2021
RYANAIR	4.146.557	IBERIA	2.990.066	VUELING	10.083.307
VUELING	3.221.522	AIR EUROPA	1.506.701	RYANAIR	9.772.658
IBERIA	599.816	AIR NOSTRUM	1.201.420	IBERIA	4.953.820
TRANSAVIA	596.040	VUELING	1.006.978	IBERIA EXPRESS	2.243.100
VOLOTEA	513.766	IBERIA EXPRESS	905.826	AIR NOSTRUM	1.391.651
WIZZ AIR	493.877	RYANAIR	879.019	EUROWINGS	1.236.257
AIR EUROPA	472.420	AIR ARABIA	409.861	VOLOTEA	1.078.983
IBERIA EXPRESS	466.987	QATAR	409.809	TRANSAVIA	1.069.758
EASYJET	389.106	BINTER CANARIAS	343.184	LUFTHANSA	967.760
BINTER CANARIAS	271.660	ROYAL MAROC	286.648	WIZZ AIR	887.803
EASYJET EUROPE	223.259	LUFTHANSA	257.221	AIR FRANCE	775.916
AIR FRANCE	218.368	CANARIAS AIRLINES	247.506	SCANDINAVIAN AIRLINES	635.248
K.L.M	217.306	TUIFLY	182.385	BINTER CANARIAS	632.579
CONDOR	209.286	K.L.M	170.258	K.L.M	578.057
CANARIAS AIRLINES	202.455	AIR FRANCE	156.463	TRANSAVIA FRANCE	538.006
AIR ARABIA	180.995	ETIHAD AIRWAYS	151.341	EASYJET EUROPE	531.283
EUROWINGS	173.412	AEROMEXICO	118.523	AIR ARABIA	513.165
TRANSAVIA FRANCE	167.787	TURKISH	116.671	JET2.COM	510.437
AIR NOSTRUM	160.960	LUXAIR	79.756	TUI BELGIUM	449.327
TUI BELGIUM	160.851	LATAM AIRLINES	78.151	TOURISTIC AVIATION	420.998
Resto	1.450.365	Resto	1.084.383	Resto	6.332.388
TOTAL	14.536.795	TOTAL	12.582.170	TOTAL	45.602.501

Fuente: AENA

COMPARACIÓN DEL NIVEL DE RECUPERACIÓN DEL TRÁFICO CON AEROPUERTOS EUROPEOS

El nivel de recuperación del tráfico está siendo más rápido en Aena que en el resto de operadores europeos

Millones de pasajeros 2019-2020-2021

Porcentaje del tráfico sobre 2019

Recuperación del tráfico



1. Incluye el tráfico de la Red Nacional. No incluye el tráfico de los participadas, Lufthansa y Brasil

Fuente: Informes anuales y portales de estadística de los operadores aeroportuarios

Fuente: Gráfico aportado por AENA

MUESTRA SELECCIÓN DE APLAZAMIENTOS DE COBRO

(en euros)

Cliente	Fecha aprobación / Info al DEF_CDE	Concepto	Importe Aplazamiento
CLIENTE 1	29-may	Todas las P.P.P	7.992.310,29
	11-jun	Todas las P.P.P	1.623.300,27
	16-jul	P.P.	167.704,18
	16-jul	P.P.P.	1.630.720,76
	27-ag	P.P.	161.132,57
			11.575.168,07
CLIENTE 2	18-jun	Todas las P.P.P	2.878.528,83
	02-jul	Todas las P.P.P	170.575,15
	06-jul	P.P.	285.043,03
			3.334.147,01
CLIENTE 3	11-jun	Todas las P.P.P	2.974.113,17
			2.974.113,17
CLIENTE 4	18-jun	Todas las P.P.P	12.792.210,73
	02-jul	Todas las P.P.P	1.275.009,60
	16-jul	P.P.	4.729.913,05
			18.797.133,38
CLIENTE 5	29-may	Estacionamiento de aeronaves	12.084,15
	18-jun	P.P.	13.122,98
	02-jul	Estacionamiento de aeronaves	16.740,89
			41.948,02
CLIENTE 6	08-may	Estacionamiento de aeronaves	742.822,24
	29-may	Estacionamiento de aeronaves	2.609.372,76
	29-may	Todas las P.P.P	11.604.081,17
	18-jun	Todas las P.P.P	610.899,76
	27-ag	P.P.P	2.759.567,41
			18.326.743,34

Fuente: AENA

MUESTRA EXENCIONES TARIFAS VUELOS SANITARIOS

0007-2020, fecha de recepción 08-04-2020, Observaciones: Documentación completada

Fecha de recepción:	08-04-2020, mediante e-mail
Formulario de solicitud:	07-05-2020. Incluye datos del servicio: aeropuerto, matrícula de aeronave, número de vuelo, fecha, compañía aérea Incluye destinatario del material sanitario
Certificado de carga:	Se incluye (100 % material sanitario)
Plan de vuelo:	Se incluye
Declaración responsable:	Se incluye
Factura:	Se incluye la factura correspondiente al vuelo seleccionado en la muestra PLM-002 de fecha de llegada 08-04-2020 al aeropuerto de Barcelona-El Prat. Se verifica la facturación por los conceptos de aterrizaje y tránsito aéreo de importes 1.675,56 y 731,29 euros, respectivamente, coincidentes con el que figura en el estadiillo en el que se relacionan los vuelos exentos de estas tarifas.
Autorización Mº Sanidad:	Para transportar material sanitario. Incluido.

0012-2020, fecha de recepción 12-05-2020, Observaciones: Documentación completada

Fecha de recepción:	12-05-2020, mediante e-mail.
Formulario de solicitud:	19-05-2020. Incluye datos del servicio: aeropuerto, matrícula de aeronave (falta), número de vuelo, fecha, compañía aérea. No incluye destinatario del material sanitario. 100 % de la carga material sanitario.
Certificado de carga:	Incluye un manifiesto de carga
Plan de vuelo:	Se incluye.
Declaración responsable:	Se incluye
Factura:	Se incluye la factura correspondiente al vuelo seleccionado en la muestra PUE-29 de fecha de llegada 11-04-2020 al aeropuerto de Valencia. Se verifica la facturación por los conceptos de aterrizaje y tránsito aéreo de importes 1.571,28 y 776,02 euros, respectivamente, coincidentes con el que figura en el estadiillo (Hoja Excel) en el que se relacionan los vuelos exentos de estas tarifas.

0052-2020, fecha de recepción 20-05-2020, Observaciones: Falta declaración responsable

Fecha de recepción:	20-05-2020, mediante e-mail.
Formulario de solicitud:	22-05-2020. Incluye datos del servicio: aeropuerto, matrícula de aeronave, número de vuelo, fecha, compañía aérea. Incluye destinatario del material sanitario.
Certificado de carga:	Se incluye (100 % material sanitario). Además, se incluye también manifiesto de carga.
Plan de vuelo:	Se incluye.
Declaración responsable:	Falta, pero no es exigible según el procedimiento.
Factura:	Se incluye la factura correspondiente a los vuelos de la compañía en el mes de abril. Se localiza, en el detalle de vuelos, el seleccionado en la muestra AEA845 de fecha de llegada 19-04-2020 al aeropuerto de Madrid-Barajas. Se verifica la facturación por los conceptos de aterrizaje y tránsito aéreo de importes 2.074,22 y 802,49 euros, respectivamente, coincidentes con el que figura en el estadiillo, en el que se relacionan los vuelos exentos de estas tarifas.

MUESTRA EXENCIONES TARIFAS VUELOS SANITARIOS

0113-2020, fecha de recepción 10-06-2020, Observaciones: Formulario solicitud, certificado, plan de vuelo y AWB's.

Fecha de recepción:	15-06-2020, mediante e-mail.
Formulario de solicitud:	11-06-2020. Incluye datos del servicio: aeropuerto, matrícula de aeronave, número de vuelo, fecha, compañía aérea. Incluye destinatario del material sanitario.
Certificado de carga:	Se incluye (100 % material sanitario). Además, se incluye también manifiesto de carga.
Plan de vuelo:	Se incluye.
Declaración responsable:	Falta, pero no es exigible según el procedimiento.
Factura:	Se incluye la factura correspondiente al vuelo seleccionado en la muestra PVG2020 de fecha de llegada 30-05-2020 al aeropuerto de Palma de Mallorca. Se verifica la facturación por los conceptos de aterrizaje y tránsito aéreo de importes 2.037,49 y 919,97 euros, respectivamente, coincidentes con el que figura en el estadillo en el que se relacionan los vuelos exentos de estas tarifas.

0177-2020, fecha de recepción 15-07-2020, Observaciones: Carta del Govern Balear, formulario de solicitud y certificado de carga.

Fecha de recepción:	15-07-2020, mediante e-mail.
Formulario de solicitud:	15-07-2020. Incluye datos del servicio: aeropuerto, matrícula de aeronave, número de vuelo, fecha, compañía aérea. Incluye destinatario del material sanitario.
Certificado de carga:	Se incluye (100 % material sanitario).
Plan de vuelo:	Falta plan de vuelo, por lo que el expediente no está completo.
Declaración responsable:	Falta, pero no es exigible según el procedimiento.
Factura:	Se incluye la factura correspondiente al vuelo seleccionado en la muestra VDA-350 de fecha de llegada 20-04-2020 al aeropuerto de Palma de Mallorca. Se verifica la facturación por los conceptos de aterrizaje y tránsito aéreo de importes 1.347,57 y 608,45 euros, respectivamente, coincidentes con el que figura en el estadillo (Hoja Excel) en el que se relacionan los vuelos exentos de estas tarifas
Carta Govern Balears	Identifican el material y el vuelo

Fuente: AENA

VARIACIÓN DE LOS INGRESOS DE NEGOCIO NO REGULADO RESPECTO AL PRESUPUESTO DE 2019 Y AL PRESUPUESTO DE 2020

(en millones de euros)

Denominación	Tipo de renta	Presupuesto 2020 (A)	Resultados 2020 (B)	Resultados 2019 (C)	Desviación Real 2020 vs presupuesto 2020 ((B)-(A))/(A)	Desviación Real 2020 vs 2019 ((B)-(C))/(C)	Desviación Real 2020 vs PO(2020)	Desviación Real 2020 vs Real 2019
INGRESOS NEGOCIO NO REGULADO								
Ingresos por servicios comerciales e inmobiliarios		1.380,350	1.106,423	1.315,598	(19,84)	(15,90)	(273,927)	(209,175)
1.2 Servicios comerciales		1.304,387	1.030,180	1.236,939	(21,02)	(16,72)	(274,207)	(206,759)
1.2.a Arrendamientos	INMOB	34,851	33,699	34,452	(3,31)	(2,19)	(1,152)	(0,753)
1.2.b Tiendas	RMGA	119,585	104,340	114,805	(12,75)	(9,12)	(15,245)	(10,465)
1.2.c Tiendas Duty Free	RMGA	370,138	382,888	343,755	3,44	11,38	12,750	39,133
1.2.d Restauración	RMGA	242,828	224,894	224,345	(7,39)	0,24	(17,934)	0,549
1.2.e Rent a car	RF	155,297	100,493	154,362	(35,29)	(34,90)	(54,804)	(53,869)
1.2.f Aparcamientos	RF	164,300	50,684	158,489	(69,15)	(68,02)	(113,616)	(107,805)
1.2.g Publicidad	RMGA	21,976	20,975	26,043	(4,55)	(19,46)	(1,001)	(5,068)
1.2.h Servicios VIP	RF	89,132	20,570	78,833	(76,92)	(73,91)	(68,562)	(58,263)
1.2.i Resto de ingresos comerciales	RMGA/RF	106,280	91,637	101,855	(13,78)	(10,03)	(14,643)	(10,218)
1.3 Servicios inmobiliarios	INMOB	75,963	76,243	78,659	0,37	(3,07)	0,280	(2,416)
1.3.a Arrendamientos	INMOB	15,798	15,122	14,672	(4,28)	3,07	(0,676)	0,450
1.3.b Terrenos	INMOB	23,165	24,882	29,908	7,41	(16,80)	1,717	(5,026)
1.3.c Almacenes y hangares	INMOB	8,672	8,742	8,092	0,81	8,03	0,070	0,650
1.3.d Centros logísticos de carga	INMOB	20,444	19,912	17,412	(2,60)	14,36	(0,532)	2,500
1.3.e Explotaciones inmobiliarias	INMOB	7,885	7,585	8,575	(3,81)	(11,55)	(0,300)	(0,990)

RF "RENTA FIJA"

RMGA "RENTA MÍNIMA GARANTIZADA"

INMOB "SERVICIOS INMOBILIARIOS"

Fuente: Elaboración propia

MEDIDAS OPERATIVAS EN UNA MUESTRA DE 12 AEROPUERTOS

Denominación Aeropuerto	Medidas Horario y Operaciones a demanda				Medidas Reducción Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios (SSEI)			Medidas Suspensión Servicio de Información de Vuelo de Aeropuerto (AFIS)			Medidas Cambios en Infraestructuras Aeroportuarias			
	Horario *	Operaciones a demanda (SI/NO)	Fecha inicio	Fecha fin	Reducción SSEI SI/NO	Fecha inicio	Fecha fin	Suspensión AFIS SI/NO	Fecha inicio	Fecha fin	Reducción e Información de Vuelo de Aeropuerto (ATC) SI/NO	Cambios operados en infraestructura aeroportuaria **	Fecha inicio	Fecha fin
ALBACETE		SI	17/04/2020	01/07/2020	SI	17/04/2020	01/07/2020	NO			NO	S/C		
BADAJOS	HR	SI	17/04/2020	15/06/2020	NO			NO			NO	S/C		
HUESCA-PIRINEOS	HI	SI	29/03/2020	31/07/2020	SI	29/03/2020	31/12/2021*	SI	04/05/2020	15/12/2021*	NO	S/C		
ALMERÍA		SI	09/04/2020	01/07/2020	SI	09/04/2020	01/07/2020	NO			NO	Reprogramados todos los horarios de iluminación y climatización para adecuar el nivel de servicio a la demanda. Acceso a determinadas zonas restringido	09/04/2020	30/06/2020
LEÓN	HR	SI	17/04/2020	01/07/2020	NO			NO			NO	S/C		
PAMPLONA	HR	SI	09/04/2020	01/07/2020	SI	09/04/2020	13/07/2020	NO			NO	Desde el 24/03 se cierra el edificio terminal para su acceso controlado y se apagan todos los equipos	24/03/2020	30/06/2020
REUS	HR	SI	29/03/2020	01/07/2020	SI	29/03/2020	01/07/2020	NO			NO	S/C		
LOGROÑO-AGONCILLO		SI	10/04/2020	01/08/2020	NO			NO			NO	Terminal cerrada al uso público, sólo acceso de trabajadores. Se cierran todas las puertas excepto una. Calefacción apagada y reducción de la iluminación.	No hubo cierre de infraestructuras. Se proporcionan servicios en función de las operaciones	

MEDIDAS OPERATIVAS EN UNA MUESTRA DE 12 AEROPUERTOS

Denominación Aeropuerto	Medidas Horario y Operaciones a demanda				Medidas Reducción Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios (SSEI)			Medidas Suspensión Servicio de Información de Vuelo de Aeropuerto (AFIS)			Medidas Cambios en Infraestructuras Aeroportuarias			
	Horario *	Operaciones a demanda (SI/NO)	Fecha inicio	Fecha fin	Reducción SSEI SI/NO	Fecha inicio	Fecha fin	Suspensión AFIS SI/NO	Fecha inicio	Fecha fin	Reducción e Información de Vuelo de Aeropuerto (ATC) SI/NO	Cambios operados en infraestructura aeroportuaria **	Fecha inicio	Fecha fin
SANTIAGO - ROSALÍA DE CASTRO	S/C	NO			SI	17/04/2020	16/06/2020	NO			NO	Cierre de: Dique sur de embarques, mostradores de facturación (del 1 al 16, y del 25 al 28), sala de llegadas A (cintas 1, 2 y 3), núcleo sur de ascensores y plantas del parking S1, S2 y S3. Queda operativo: Dique norte de embarques, mostradores de facturación 23, 24 y especiales, cinta 8 de recogida de equipajes, núcleo norte de ascensores y planta S4 del parking	23/03/2020	25/06/2021
SALAMANCA	HR	SI	17/04/2020	01/07/2020	SI	17/04/2020	01/07/2020	NO			NO	S/C		
VITORIA	S/C	NO			NO			NO			NO	Acceso al Bloque técnico desbloqueado por quedar inoperativa la puerta Norte. 29/03/2020 descontaminación TWR de control y aeropuerto	No hubo cierre de infraestructuras.	
ZARAGOZA		SI	17/04/2020	29/06/2020	NO			NO			NO	Cerradas 3 puertas de acceso al edificio terminal durante todo el día, la cuarta se cierra a partir de las 19h	23/03/2020	31/05/2020

* S/C, sin cambios. -. HR, Horario Reducido. - HI, Horario Invierno. - En blanco, en otro caso.

** S/C, sin cambios; descripción del cambio operado

Fuente: AENA

DISTRIBUCIÓN DEL PERSONAL DE AENA POR CENTRO DE TRABAJO DIC-2020

(en euros)

AEROPUERTO		PERSONAL AENA DICIEMBRE 2020													
Clasificación DORA	Denominación Aeropuerto	EST	TIT	MED	ADM	SEI	OPE	MOV	MAN	ATP	INF	APO	TOTAL (A)	COSTE DEL PERSONAL 2020 (B)	COSTE MEDIO POR PERSONA (B)/(A)
GI	Madrid-Barajas	103	133	16	93	147	168		175	106	10	5	1.023	53.146.180	51.951
	Barcelona-El Prat	82	113	15	110	98	65		156	85	32	11	821	40.602.984	49.456
GII	Palma de Mallorca	48	42	1	68	100	84		78	55	24	6	555	28.022.223	50.490
	Málaga_Costa del Sol	46	42	12	40	71	52		80	36	22	5	436	22.692.158	52.046
	Alicante-Elche	43	21	5	26	44	38		66	36	16		318	16.383.002	51.519
	Gran Canaria	43	26		30	46	37		54	60	12		331	17.794.873	53.761
	Tenerife Sur	41	22	7	21	48	42		38	37	10	13	299	15.938.610	53.306
	Ibiza	20	21		23	37	25		24	23	7	3	200	10.299.765	51.499
	Lanzarote	19	13		20	34	17		14	21	2	2	153	8.726.920	57.039
GIII	Valencia	21	18	6	18	33	23		24	22	2	2	191	9.836.726	51.501
	Sevilla	23	22	2	20	31	21		20	32	8	3	205	10.251.817	50.009
	Fuerteventura	16	17		17	30	13		13	9	2		126	7.496.299	59.494
	Tenerife Norte	19	19		18	37	19		23	27	8		188	9.243.361	49.167
	Bilbao	20	19		17	27	16		16	24	8		159	8.128.416	51.122
	Menorca	18	12		21	35	16		29	18	2	2	169	8.414.987	49.793
	Santiago	12	15	4	13	34	14		16	12	1	3	136	6.812.358	50.091
GIV	Girona	11	7		14	30	15		18	6	2		112	5.581.092	49.831
	La Palma	6	5		11	23	8		11	6			74	4.216.910	56.985
	Asturias	11	6		9	26	11		14	17	3		103	5.108.912	49.601
	La Coruña	7	5		9	27	10		12	10	1		87	4.241.205	48.749
	Jerez de la Frontera	9	7	5	13	25	13		11	11	1		101	4.983.189	49.339

DISTRIBUCIÓN DEL PERSONAL DE AENA POR CENTRO DE TRABAJO DIC-2020

(en euros)

AEROPUERTO		PERSONAL AENA DICIEMBRE 2020														
Clasificación DORA	Denominación Aeropuerto	EST	TIT	MED	ADM	SEI	OPE	MOV	MAN	ATP	INF	APO	TOTAL (A)	COSTE DEL PERSONAL 2020 (B)	COSTE MEDIO POR PERSONA (B)/(A)	
	Vigo	7	6		8	29	10	5	14	10	1		90	4.298.468	47.761	
	Granada-Jaén	7	7	1	9	28	10	5	13	10	1		91	4.618.196	50.749	
	Santander	6	5		10	23	12	4	12	10	1	1	84	3.913.431	46.588	
	Reus	7	7		9	24	11	7	14	9	2		90	4.429.859	49.221	
	Almería	8	8		6	20	8	4	12	10	2		78	4.129.937	52.948	
	Zaragoza	9	6		10	31	7	7	10	8	2	1	91	4.558.880	50.098	
GV	Melilla	3	1		5	9	5		4	2			29	1.655.980	57.103	
	San Sebastián	3			4	23	7		5	1			43	1.880.316	43.728	
	Valladolid	5	1		4	20	4		6	1			41	2.078.487	50.695	
	El Hierro	3			5	10	3		3	2			26	1.442.937	55.498	
	Pamplona	4	2		3	26	6	1	5			1	48	2.321.511	48.365	
	Vitoria	3	1	1	3	30	7		11			1	57	2.885.698	50.626	
	La Gomera	3			2	6	3		3				17	973.218	57.248	
	León	1			1	10	3		3			1	19	1.004.541	52.871	
	Ceuta Helipuerto	1			1	7	4							13	754.682	58.052
	Badajoz	1			1		5							7	363.475	51.925
	Algeciras Helipuerto	1			1	6	3							11	548.790	49.890
	Logroño (La Rioja)	1			2	6	3							12	578.519	48.210
	Salamanca	1			1	8	4		3					17	819.603	48.212
	Burgos	1			2	7	3							13	631.599	48.585
Córdoba	1			1	6	4		3					15	794.098	52.940	

DISTRIBUCIÓN DEL PERSONAL DE AENA POR CENTRO DE TRABAJO DIC-2020

(en euros)

AEROPUERTO		PERSONAL AENA DICIEMBRE 2020													
Clasificación DORA	Denominación Aeropuerto	EST	TIT	MED	ADM	SEI	OPE	MOV	MAN	ATP	INF	APO	TOTAL (A)	COSTE DEL PERSONAL 2020 (B)	COSTE MEDIO POR PERSONA (B)/(A)
	Sabadell	3	1		2	6	7		3				22	1.017.462	46.248
	Madrid Cuatro Vientos	2	1		3	7	8		4				25	1.087.315	43.493
	San Bonet	2			1	6	3						12	655.950	54.663
	Huesca	1			1	4	5		3				14	623.283	44.520
	Albacete	1			1	4	3						9	462.640	51.404
SSCC	Servicios Centrales (SSCC)	433	333		120		13		13		11	6	929	60.591.417	65.222
	Espacios y Serv. Comerciales													5.756.467	
	TOTAL AENA	1.136	964	75	827	1.339	868	470	1.036	716	193	66	7.690	412.798.746	53.680

EST "Estructura directiva"; TIT "Titulados"; MED "Medicina aeroportuaria"; ADM "Personal Administrativo"; SEI "Servicio de Extinción de Incendios"; OPE "Personal de Operaciones"; MOV "Área de Movimiento"; MAN "Mantenimiento"; ATP "Atención a Pasajeros"; INF "Personal de Informática"; APO "Personal de Apoyo"

Fuente: Elaboración propia

COMPOSICIÓN Y VARIACIÓN DE LA PLANTILLA CON CONTRATO TEMPORAL

Clasificación DORA	Denominación Aeropuerto	Diciembre de 2020	Enero de 2020	Variación
GI	Madrid-Barajas	50	114	(64)
	Barcelona-El Prat	54	78	(24)
GII	Palma de Mallorca	34	50	(16)
	Málaga_Costa del Sol	12	40	(28)
	Alicante-Elche	32	61	(29)
	Gran Canaria	25	50	(25)
	Tenerife Sur	32	50	(18)
	Ibiza	18	22	(4)
	Lanzarote	13	21	(8)
GIII	Valencia	4	16	(12)
	Sevilla	12	18	(6)
	Fuerteventura	8	22	(14)
	Tenerife Norte	21	25	(4)
	Bilbao	12	22	(10)
	Menorca	6	7	(1)
	Santiago	13	18	(5)
GIV	Girona	6	9	(3)
	La Palma	3	5	(2)
	Asturias	2	3	(1)
	La Coruña	4	7	(3)
	Jerez de la Frontera	6	9	(3)
	Vigo	8	7	1
	Granada-Jaén	6	5	1
	Santander	16	15	1
	Reus	5	11	(6)
	Almería	3	6	(3)
	Zaragoza	8	16	(8)
GV	Melilla	1	1	0
	San Sebastián	12	7	5
	Valladolid	3	5	(2)
	El Hierro	1	4	(3)
	Pamplona	6	7	(1)
	Vitoria	5	5	0
	La Gomera	2	1	1
	León	2	4	(2)
	Ceuta Helipuerto	4	0	4
	Badajoz	1	1	0
	Algeciras Helipuerto	3	3	0
	Logroño (La Rioja)	1	0	1
	Salamanca	4	1	3
	Burgos	3	4	(1)
	Córdoba	1	1	0
	Sabadell	3	4	(1)
	Madrid Cuatro Vientos	5	4	1
	San Bonet	0	2	(2)
	Huesca	4	3	1
	Albacete	0	0	0
SSCC	Servicios Centrales (SSCC)	20	35	(15)
	Espacios y Servicios Comerciales			
TOTAL AENA		494	799	(305)

Fuente: AENA

MUESTRA EXPEDIENTES DE CONTRATOS DE INVERSIÓN REGULADA

(en miles de euros)

MUESTRA DE CONTRATOS	Código expediente	Fecha Inicio Contrato	Fecha Fin Contrato	Importe Neto Adjudicado
1	DIN-404/2018	14-mar.-19	14-mar.-25	110.000.000
2	DEA-543/2016	4-ago.-17	4-ago.-20	15.499.000
3	DIN-405/2018-1	26-feb.-19	26-oct.-21	40.000.000
4	DIN-472/2017	24-feb.-20	24-jun.-21	35.704.000
5	DIN-405/2018-3	6-mar.-19	6-oct.-23	29.999.975
6	DIN-571/2017	10-oct.-18	19-nov.-20	28.298.000
7	DIN-546/2018	29-abr.-19	29-oct.-21	26.300.000
8	DIN-104/2019	12-dic.-19	12-ago.-23	25.290.000
9	DIN-602/2017-1	27-sep.-18	27-mar.-22	22.401.968
10	DIN-545/2018	29-abr.-19	29-mar.-21	44.163.000
11	DIN-278/2018-1	21-dic.-18	21-dic.-21	12.644.436
12	DTC-656/2018-1	5-nov.-19	5-may.-21	8.372.872
13	DIN-52/2017	24-ago.-17	11-mar.-20	7.755.000
14	SEG-304/2019	11-dic.-19	11-jun.-21	6.774.120
15	DIN-278/2018-2	21-dic.-18	21-jun.-20	6.420.564
16	DIN-341/2015	29-mar.-16	29-abr.-21	6.009.494
17	SEG-94/2017	21-jul.-17	21-jul.-20	5.700.285
18	DIC-619/2016-1	18-sep.-17	2-jun.-23	5.031.463
19	DIN-176-2018	7-jun.-19	7-dic.-20	8.730.000
20	DIN-492-2018	5-abr.-19	1-jul.-19	1.789.000
21	DIN-54-2017	5-dic.-17	1-abr.-20	6.065.974
22	DIN-703-2019	1-sep.-20	14-abr.-21	18.520.000
23	DTC-310-2019	23-oct.-19	23-oct.-21	12.719.000
24	DIC-20-2013	22-nov.-13	14-jul.-20	1.467.703
25	DEA-461-2018	5-mar.-19	5-oct.-19	420.000

Fuente: AENA

GASTOS SANITARIOS COVID-19

(en miles de euros)

GASTOS EXTRAORDINARIOS COVID-19 (CIERRE 2020)				
CONCEPTO	CTA 678019	CTA 678119	CTA 678219	TOTAL
CONTROL PRIMARIO ENTRADA	0,00	12.370,80	0,00	12.370,80
CONTROL SECUNDARIO ENTRADA	0,00	10.519,20	0,00	10.519,20
MANTENIMIENTO APLICACIONES INFORMÁTICAS	0,00	73,90	0,00	73,90
CLIMATIZACIÓN	1.613,30	0,00	1.064,40	2.677,70
COMUNICACIÓN	1.597,60	0,00	0,00	1.597,60
DISPOSITIVOS S/ CONTACTO	378,80	0,00	0,00	378,80
GEL, MASCARILLAS/OTRAS PROTECCIONES	2.493,20	0,00	0,00	2.493,20
LIMPIEZA Y DESINFECCIÓN	7.938,90	0,00	1.002,10	8.941,00
MANTENIMIENTO CONSERVACION Y REPARACIÓN EDIF. E INSTAL.	467,00	0,00	806,10	1.273,10
SUMINISTROS SANITARIOS Y PRODUCTOS FARMACÉUTICOS	75,00	0,00	0,00	75,00
SEGURIDAD	4.601,10	0,00	3.571,50	8.172,60
SEÑALÉTICA	915,70	0,00	69,90	985,60
OTROS GASTOS COVID	2.376,20	0,00	749,60	3.125,80
RELACIÓN GASTOS TOTALES	22.456,80	22.963,90	7.263,60	52.684,30

(en miles de euros)

INVERSIONES COVID-19 (CIERRE 2020)		
CUENTA CONTABLE	CONCEPTO	IMPORTE
208000	EQUIPOS PROCESO INFORMACIÓN EN CURSO	2,70
215000	APLICACIONES INFORMÁTICAS	346,82
215010	APLICACIONES INFORMÁTICAS EN CURSO	135,49
221000	EDIFICIOS	744,47
221100	OTRAS CONSTRUCCIONES	2,66
221009	INVERSIONES INMOBILIARIAS EN EDIFICIOS	0,60
222000	INSTALACIONES	123,65
223000	OTRAS INSTALACIONES	28,45
225000	OTRAS INSTALACIONES	554,77
226000	MOBILIARIO	1.472,21
227000	EQUIPOS PROCESO INFORMACIÓN	2.835,61
231000	EDIFICACIONES EN CURSO	58,86
231100	OTRAS	252,47
232000	EQUIPOS PROCESO INFORMACIÓN EN CURSO	321,87
233000	MAQUINARIA EN CURSO	286,96
235000	OTRAS INSTALACIONES EN CURSO	252,41
236000	MOBILIARIO EN MONTAJE	148,77
237000	EQUIPOS PROCESO INFORMACIÓN EN CURSO	2.197,17
TOTAL		9.765,94

Fuente: AENA

MUESTRA DE INVERSIONES COVID-19 AÑO 2020

(en euros)

DETALLE INVERSIONES COVID-19 MÁS RELEVANTES POR CONCEPTOS Y AEROPUERTOS AENA AÑO 2020		
CONCEPTO	AEROPUERTO	IMPORTE
Suministro e instalación de mamparas, grifos electrón. y elementos sanitarios en aseos	CÉSAR MANRIQUE-LANZAROTE	237.602,51
Suministro papeleras, cartelería, dispensadores gel hidroalcohólico, etc.	MÁLAGA- COSTA DEL SOL	263.695,67
Adecuación instalaciones salas nuevas. ROOF Top entrada aire exterior en salas	ALICANTE- ELCHE MIGUEL HERNÁNDEZ	417.811,50
Suministro mobiliario mamparas, dispensadores gel hidroalcohólico, señalización de terminales, etc.	JOSEP TARRADELLAS-EL PRAT	422.786,20
Adquisición equipamiento UCA control documental, suministro e instalación de Equipamiento Microinformático 2019-2021	INVERSIÓN CENTRALIZADA	5.735.564,22
Suministro grifos automáticos, papeleras pedal, dispensadores gel hidroalcohólico, fuentes agua, mamparas pie	ADOLFO SUÁREZ- MADRID BARAJAS	215.052,34
TOTAL MUESTRA		7.292.512,44
TOTAL INVERSIONES		9.765.941,30
% DE LA MUESTRA SOBRE EL TOTAL		74,67

Fuente: AENA

CONTRATOS SANIDAD EXTERIOR COVID-19 CONVENIO MINISTERIO DE SANIDAD-AENA 2020

NÚMERO DE CONTRATO	AÑO	FECHA DE ADJUDICACIÓN	IMPORTE ADJUDICADO (€)	OBJETO DEL CONTRATO	ADJUDICATARIO	TIPO	FECHA DE FORMALIZACIÓN	Ley aplicable	SARA (SI/NO)	MODO DE TRAMITACIÓN	DURACIÓN
DEA-290/2020	2020	21/06/2020	274.860,00	Servicio de control sanitario primario en llegadas COVID-19, junio 2020	INTERSERVE Facilities Services S.A.	Servicios	21/06/2020	Ley 9/2017	SI	Emergencia	10 días
DEA-295/2020	2020	30/06/2020	10.844.400,00	Servicio de control sanitario primario en llegadas COVID-19	INTERSERVE Facilities Services S.A.	Servicios	30/06/2020	Ley 9/2017	SI	Emergencia	4 meses + 1 mes + 1 mes prórroga
DEA-296/2020	2020	30/06/2020	8.941.697,00	Servicio de control sanitario secundario en llegadas COVID-19	QUIRÓN Prevención SL	Servicios	25/06/2020	Ley 9/2017	SI	Emergencia	4 meses + 1 mes + 1 mes prórroga
DEA-507/2020	2020	18/11/2020	3.000.000,00	Servicio de control de Test Control Secundario noviembre en llegadas COVID-19	QUIRÓN Prevención SL	Servicios	18/11/2020	RDL3/2020	NO	Emergencia	2 meses
DTC-454/2018 L2	2020	09/01/2019	11.890.000,00	Desarrollo y mantenimiento aplicaciones aeroportuarias control primario Lote 2	ATOS IT SOLUTIONS SERVICES SL	Servicios	09/01/2019	Ley 31/2007	NO	Ordinaria	36 meses
DEA-491/2020	2020	22/12/2020	14.941.696,60	Servicio de control sanitario secundario en llegadas COVID-19 2021	QUIRÓN	Servicios	19/01/2021	RDL3/2020	NO	Ordinaria	4 meses
DTC-512/2020	2020	18/11/2020	540.715,00	Desarrollo informático para la realización de pruebas diagnósticas en los controles sanitarios de los aeropuertos control primario	ATOS IT SOLUTIONS SERVICES IBERIA SL	Suministros	18/11/2020	RDL3/2020	NO	Emergencia	12 meses
DEA-569/2020	2020	23/12/2020	1.289.027,78	Servicio De Control Primario En Llegadas 20 Días. Enero 2021	INTERSERVE Facilities Services S.A.	Servicios	21/12/2020	Ley 9/2017	SI	Ordinaria	20 días (1-20 enero 2021)
DEA-570/2020	2020	23/12/2020	2.006.498,03	Servicio De Control Secundario Llegadas 20 Días. Enero 2021	QUIRÓN Prevención SL	Servicios	21/12/2020	Ley 9/2017	SI	Emergencia	20 días (1-20 enero 2021)
DTC-281/2020	2020	18/06/2020	1.077.520,00	Adquisición de equipamiento UCA para el control documental de pasajeros procedentes de terceros países	ATOS IT SOLUTIONS SERV SL	Suministros	18/06/2020	Ley 9/2017	SI	Emergencia	12 meses

Fuente: AENA

DOCUMENTOS Y NORMAS DEL ÁREA DE SEGURIDAD DE LA INFORMACIÓN VERIFICADOS

Documento	Descripción
Política de seguridad	Documento de alto nivel que fija las directrices generales de la alta dirección de AENA, en vigor a 1 de enero de 2020. Se ha verificado la adecuación de su contenido, así como su aprobación por el Consejo de Administración.
Metodología de evaluación de riesgos del SGSI.	Define el procedimiento de análisis y gestión de riesgos en lo que respecta a los Sistemas de Información de AENA. Tiene como finalidad identificar los riesgos más significativos a los que se encuentran expuestos los sistemas y establecer las líneas de acción a corto, medio y largo plazo para reducirlos a niveles aceptables para AENA.
Normativa de la organización de la seguridad de la información	Documento en el que se identifican y establecen los distintos roles y responsabilidades de las figuras que están involucradas en el Sistema de Gestión de Seguridad de la Información, tanto a nivel estratégico como a nivel operativo.
Norma de la Dirección de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones (DTIC) de Monitorización de Sistemas y Aplicaciones	En él, se describen los mecanismos que monitoriza de forma automática el estado de los sistemas, software de base y aplicativos desplegados en los entornos de AENA.
Norma de Gestión de Cambios TIC	Describe el procedimiento y los niveles de autorización requeridos en el tratamiento de cualquier cambio o actuación relacionada con los sistemas de información que proporcionan servicio a los aeropuertos y a otros entornos y organizaciones de Aena.
Norma de acceso remoto, teletrabajo y teleservicio de AENA	Define las medidas y controles de seguridad que garantizan el acceso remoto de manera segura a los sistemas de información de Aena, minimizando la exposición potencial frente a daños, como por ejemplo la pérdida o fuga de información sensible o confidencial, la integridad de la información, la indisponibilidad de los servicios, el incumplimiento legal o normativo, el perjuicio para la imagen pública o el daño en los sistemas críticos internos de Aena.
Guía de buenas prácticas durante el teletrabajo	Pautas a seguir durante el teletrabajo, especialmente durante la pandemia de la covid-19.
Manual técnico de soporte de activos	Comprende las actividades relacionadas con la gestión de activos.
Normas de contraseñas de AENA	Contiene los procedimientos generales asociados a la gestión de claves, describiendo las actuaciones necesarias para su ejecución, personas implicadas y sus roles y responsabilidades asociadas.
Norma DTIC para Uso de Cuentas Privilegiadas	Contiene las normas y directivas marcadas por la DTIC para el uso correcto de las cuentas privilegiadas en los sistemas de información de AENA, y, de las medidas que pueden adoptarse para que estas cuentas puedan ser controladas y auditadas.

DOCUMENTOS Y NORMAS DEL ÁREA DE SEGURIDAD DE LA INFORMACIÓN VERIFICADOS

Documento	Descripción
Procedimiento de Gestión de Parches de Seguridad	Procedimiento dirigido a evaluar el riesgo de aplicar un parche de seguridad frente al riesgo de no aplicarlo.
Procedimiento de Gestión de Incidentes de Seguridad	Procedimiento para la utilización de la herramienta implantada en AENA para la gestión de incidentes de seguridad.
Procedimiento de Coordinación Unificado	Describe el método de coordinación y trabajo entre la División de Desarrollo de Aplicaciones Aeroportuarias (DDAA), las distintas unidades que actúen como Responsables funcionales o como representantes del usuario (DOSS y DCS), y la División de Gestión de la Demanda y Planificación TIC (DGDP), incluyendo en ésta el grupo del CIS para la Verificación, Validación y Certificación (VVC), para el desarrollo de aplicaciones responsabilidad de la Dirección de Tecnologías de la Información y Comunicaciones (DTIC) o la actualización de éstas en el entorno de Aena.
Plan de ciberseguridad 2018-2021	Con las diferentes acciones para la prevención de ciberataques, campañas de prevención de phishing, etc.
Plan de disponibilidad y continuidad de los Sistemas Centralizados de aeropuertos y Sistemas Corporativos en Servicios Centrales	Documento con un conjunto de directrices, criterios, normas de actuación y herramientas organizativas que, ante la ocurrencia de una contingencia grave que provoque la interrupción de alguna o todas las áreas de negocio de la compañía, permitan la recuperación de la operatividad de las mismas en un tiempo mínimo, de forma eficaz y eficiente.
Plan Director de Seguridad de la Información	Documento que contiene la propuesta y seguimiento de las mejoras a implantar en las TIC de AENA para eliminar o minimizar las vulnerabilidades existentes y mejorar el cumplimiento de la Política de Seguridad. Se han examinado las versiones del documento 12.0 y 13.3 que fueron aprobadas en 2020 y 2021, si bien las versiones iniciales del documento se aprobaron en 2009, lo que pone de manifiesto la preocupación por los riesgos en materia de seguridad de la información por parte de AENA desde hace más de una década.
Aspectos de la protección de datos de carácter personal	
Actas de los comités de seguridad celebrados en 2020 y 2021	Documentos que plasman las diferentes acciones que se adoptan en las reuniones que periódicamente celebra el comité de seguridad.
Extractos de las auditorías internas	Revisiones realizadas en 2020 para evaluar el estado de la seguridad de los sistemas de información, tanto de los servicios centrales de AENA, como de los diferentes aeropuertos gestionados por esta.

Fuente: AENA

NATURALEZA Y RESULTADO DE TRAMITACIÓN DE DENUNCIAS

Naturaleza	AENA S.M.E., S.A.			Aeropuerto de Londres- Luton			AENA Brasil		
	Desestimadas	Estimadas	Medidas adoptadas	Desestimadas	Estimadas	Medidas adoptadas	Desestimadas	Estimadas	Medidas adoptadas
Acoso laboral	1	0	N/A	1	0	N/A			
Discriminación por razón de sexo									
Vulneración de derechos humanos									
Blanqueo de capitales									
Corrupción y fraude	2	0	N/A				1		N/A
Competencia desleal									
Protección de datos	20	0	N/A						
Covid	7	0	N/A						
Contratación	6	0	N/A					1	(1)
Otros	24	0	N/A	1	0	N/A	28	6	(2)

N/A: No aplicable

(1) Refuerzo del seguimiento de proveedor tras la recisión del contrato

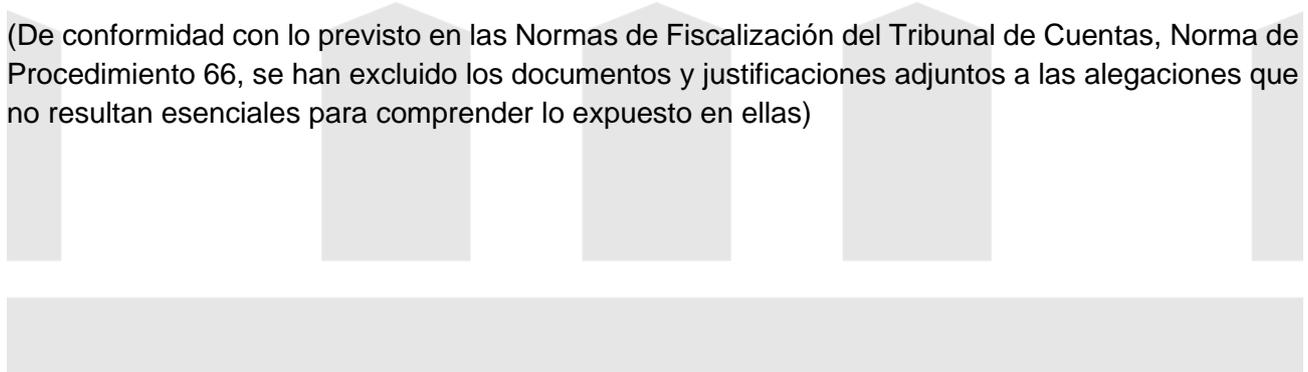
(2) Advertencias verbales y solicitud explícita del cumplimiento de medidas, su monitorización, contratación de más personal e incorporación de medidas mitigadoras

Fuente: AENA Informe de Gestión consolidado, 2020



ALEGACIONES FORMULADAS

(De conformidad con lo previsto en las Normas de Fiscalización del Tribunal de Cuentas, Norma de Procedimiento 66, se han excluido los documentos y justificaciones adjuntos a las alegaciones que no resultan esenciales para comprender lo expuesto en ellas)



**ALEGACIONES FORMULADAS POR AENA
- PRESIDENTE**



ALEGACIONES AL ANTEPROYECTO DE INFORME DEL TRIBUNAL DE CUENTAS DE “FISCALIZACIÓN DE LAS MEDIDAS ADOPTADAS POR AENA ANTE LA DISMINUCIÓN DE LA ACTIVIDAD EN LA RED DE AEROPUERTOS DE TITULARIDAD ESTATAL DURANTE EL EJERCICIO 2020”

En Madrid, 5 de septiembre de 2022

En fecha 27 de julio de 2022, el Tribunal de Cuentas ha remitido a Aena el “Anteproyecto de Informe de Fiscalización de las medidas adoptadas por Aena ante la disminución de la actividad en la red de aeropuertos de titularidad estatal durante el ejercicio 2020”, concediéndose un plazo inicial de 15 días hábiles para las correspondientes alegaciones por parte de Aena.

Mediante escrito del Presidente de Aena de 29 de julio de 2022 se solicitó una ampliación de 15 días adicionales, tal como preveía el oficio de remisión por parte del Consejero del Tribunal de Cuentas, por lo que el plazo para la presentación de estas alegaciones finaliza el 8 de septiembre.

Esta fiscalización tiene por finalidad el análisis del impacto que la reducción del tráfico aéreo en 2020, como consecuencia del COVID-19, ha tenido en la actividad desarrollada. En particular, esta fiscalización contempla los siguientes objetivos:

1. Analizar, cuantificar y evaluar el impacto del COVID-19 en los resultados de cada aeropuerto y valorar cómo ha afectado a su rentabilidad.
2. Analizar y evaluar las medidas tomadas por Aena para paliar la disminución de la actividad de su negocio regulado (actividad aeroportuaria) y de su negocio no regulado (actividad comercial, inmobiliaria e internacional), como consecuencia de la crisis sanitaria del COVID-19; y verificar que la Entidad cuenta con estudios de valoración preliminares y con procedimientos escritos para la implantación y el seguimiento de las medidas adoptadas.
3. Verificar, dentro del ámbito objetivo de la fiscalización, que los sistemas informáticos de AENA garantizan la integridad y confidencialidad de la información.
4. Comprobar el cumplimiento de las recomendaciones formuladas en el Informe de fiscalización aprobado por el Pleno del Tribunal de Cuentas el 29 de marzo de 2012 y el grado de avance de las formuladas en el Informe aprobado el 30 de octubre de 2014 y revisadas en el Informe aprobado el 30 de mayo de 2019.

En todo aquello que tiene relación con el objeto de las actuaciones fiscalizadoras, se ha verificado la observancia durante el periodo fiscalizado de la normativa de igualdad efectiva de mujeres y hombres y de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno. Se ha analizado las cuestiones relativas a la sostenibilidad ambiental vinculadas con la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de la Agenda 2030 de las Naciones Unidas.

Respecto de dicho informe, y dentro del plazo preceptivo para ello, Aena viene a formular las siguientes

ALEGACIONES:

Primera.

Los datos sobre la contabilidad analítica por aeropuerto deben ser tratados como información confidencial en todas las referencias contenidas tanto en el texto del informe, como en los gráficos y tablas incluidas en el mismo.

En concreto, los datos de contabilidad analítica por aeropuertos son confidenciales y gozan del deber de secreto, tal y como establece la Ley 18/2014 de 15 de octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia (en adelante Ley 18/2014¹). En relación con la confidencialidad de la información sobre las cuentas analíticas individualizadas por aeropuerto, cabe destacar las siguientes consideraciones, cuyo desarrollo se incorpora al ANEXO I de este informe de alegaciones:

- **La Ley 18/2014** establece el marco jurídico aplicable a la red de aeropuertos de interés general y **recoge en tres de sus artículos la confidencialidad a la que está sometida determinado tipo de información.**
- Este deber de confidencialidad también se aplica a órganos supervisores como la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) en cumplimiento del artículo 41 de la citada Ley 18/2014.
- **Esta garantía de confidencialidad** de la información que afecta al régimen económico de la Compañía **ha sido confirmada recientemente por Sala de lo Contencioso Administrativo del Tribunal Supremo**, mediante Auto de fecha 11 de abril de 2022, **y por la Sala de lo Contencioso Administrativo de la Audiencia Nacional**, mediante Auto de fecha 19 de julio de 2022.
- **Esta información tampoco es accesible a través de la Ley 19/2013**, de 9 de diciembre, de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno, **tal y como ha reconocido el propio Consejo de Transparencia y Buen Gobierno en su Resolución R/0511/2016.**

Por todo lo anterior, se solicitan los siguientes cambios en el informe, siguiendo la misma técnica que utilizan los órganos supervisores cuando hacen referencia a este tipo de datos en sus informes:

- En la **página 20**, sustituir el contenido del gráfico nº 6: “Resultado de explotación 2019-2020 por Grupos Aeroportuarios” por las marcas de confidencialidad:

[INICIO CONFIDENCIAL]

GRÁFICO Nº 6: RESULTADO DE EXPLOTACIÓN 2019-2020 POR GRUPOS DE AEROPUERTOS
(en millones de euros)

[FIN CONFIDENCIAL]

- También en la **página 20**, sustituir el contenido del cuadro nº 3: “Ingresos, gastos y resultados de Explotación” por las marcas de confidencialidad:

[INICIO CONFIDENCIAL]

CUADRO Nº 3: INGRESOS, GASTOS Y RESULTADOS DE EXPLOTACIÓN

[FIN CONFIDENCIAL]

- En la **página 27**, sustituir el contenido del cuadro nº 7: “Datos económicos por aeropuertos de la muestra nº 1” por las marcas de confidencialidad:

[INICIO CONFIDENCIAL]

CUADRO Nº 7: DATOS ECONÓMICOS POR AEROPUERTOS DE LA MUESTRA Nº 1
(en millones de euros)

[FIN CONFIDENCIAL]

- Se solicita la modificación de la redacción de la página 28 del informe de la siguiente forma, para omitir las referencias concretas a la información económica por aeropuerto:

*“A pesar del importante descenso de ingresos, once aeropuertos obtuvieron un resultado de explotación positivo en el ejercicio 2020, y, solamente cuatro aeropuertos, **[INICIO CONFIDENCIAL]** **[FIN CONFIDENCIAL]** arrojaron un resultado negativo.*

El siguiente cuadro presenta los datos de la muestra nº 2, integrada por once aeropuertos de los Grupos IV y V y el de Santiago del Grupo III, cuya cifra global de ingresos del negocio regulado representa el 2 % del total en 2020. En 2019 estos aeropuertos generaron ingresos por 49 millones de euros y en 2020 por 20 millones, mientras que el ahorro de gastos aportado por estos doce aeropuertos en 2020 fue de 10 millones, el 2,34 % del ahorro total.

[INICIO CONFIDENCIAL]

CUADRO Nº 8: DATOS ECONÓMICOS POR AEROPUERTOS DE LA MUESTRA Nº 2
(en millones de euros)

[FIN CONFIDENCIAL]

Los doce aeropuertos arrojaron un resultado de explotación negativo en el ejercicio 2020, mayor aunque del mismo signo que el de 2019. Cabe destacar, el aeropuerto de **[INICIO CONFIDENCIAL] [FIN CONFIDENCIAL]** en el que las pérdidas de explotación del ejercicio 2020, que ascendieron a 9,14 millones de euros, superaron en un 43 % a sus ingresos del negocio regulado de 2019. **[INICIO CONFIDENCIAL] [FIN CONFIDENCIAL]**, cuyas pérdidas en 2020, de 11,2 millones de euros, prácticamente duplicaron sus ingresos del negocio regulado de 2019. El aeropuerto de **[INICIO CONFIDENCIAL] [FIN CONFIDENCIAL]**, que en el ejercicio 2019 obtuvo un resultado de explotación equilibrado, en el ejercicio 2020 arrojó unas pérdidas superiores a los 15 millones. El aeropuerto de **[INICIO CONFIDENCIAL] [FIN CONFIDENCIAL]**, que prácticamente duplicó sus pérdidas, pasando de un resultado negativo en 2019 de 3,69 millones a una cifra cercana a los 7 millones en el ejercicio 2020.

Los ocho aeropuertos restantes, **[INICIO CONFIDENCIAL] [FIN CONFIDENCIAL]**, presentaron una elasticidad prácticamente nula de su resultado de explotación al impacto económico provocado por el COVID-19, manteniéndose en 2020 casi invariables sus niveles de pérdidas de 2019.

Las desviaciones de cada una de las fuentes de ingresos del negocio regulado, respecto de los importes presupuestados para el ejercicio 2020 junto con la proporción del impacto de la crisis sanitaria en los ingresos de los aeropuertos que integran las muestras nos 1 y 2, se exponen a continuación: ”

- En el Anexo II del informe sustituir el contenido de las tablas de las páginas 104, 105 y 106 sobre “Resultados por aeropuertos” por las marcas de confidencialidad:

[INICIO CONFIDENCIAL]

RESULTADOS POR AEROPUERTOS (en millones de euros)

[FIN CONFIDENCIAL]

- En el Anexo X sustituir el contenido de la tabla de la página 120 sobre “Variación de los ingresos del negocio no regulado de los aeropuertos de las muestras” por las marcas de confidencialidad:

[INICIO CONFIDENCIAL]

VARIACIÓN DE LOS INGRESOS DEL NEGOCIO NO REGULADO DE LOS AEROPUERTOS DE LAS MUESTRAS

(en millones de euros)

[FIN CONFIDENCIAL]

Segunda.

En la **página 67**, se solicita sustituir el contenido del cuadro nº 19 “INDICADORES DE DESEMPEÑO DE CIBERSEGURIDAD” por las marcas de confidencialidad, debido a que son indicadores **cuya publicación supone un riesgo potencial para la ciberseguridad de Aena y sus aeropuertos**, por lo que debe sustituirse por un cuadro que incluya el siguiente comentario:

[INICIO CONFIDENCIAL]

CUADRO Nº 19: INDICADORES DE DESEMPEÑO DE CIBERSEGURIDAD

[FIN CONFIDENCIAL]

Tercera.

En la **página 31**, en cuanto a la redacción del tercer párrafo, relativa al escaso grado de eficiencia de los incentivos comerciales establecidos, se indica que esta Sociedad no considera justificadas las afirmaciones relativas a falta de eficacia.

Las razones que motivan las desviaciones reseñadas tienen que ver con la aparición de una nueva ola de la pandemia que truncó la tendencia de recuperación existente hasta el mes de agosto de 2020. Por tanto, fue necesario reaccionar y adaptar el incentivo para el periodo noviembre 2020 a marzo 2021 a la nueva situación del mercado, con el fin de seguir manteniendo la competitividad y estimular en lo posible la actividad de las compañías, aún en condiciones tan adversas como las que tuvieron lugar en invierno de 2020. Este es el motivo por el que los ingresos aeroportuarios fueron significativamente inferiores a los inicialmente estimados. La estimación inicial de ingresos aeroportuarios de 1.178 millones de euros para el periodo junio 20 - marzo 21 fue realizada en un primer momento de la epidemia, bajo la hipótesis de que el efecto de la misma se iría paliando con el transcurso de los meses. Dicha estimación estaba basada en los escenarios de recuperación previstos por los principales organismos internacionales (ACI Europa, IATA, OACI y Eurocontrol). Así, para el periodo julio 2020 - marzo 2021 había prevista una recuperación del 61% de las operaciones comerciales de pasajeros, y finalmente este porcentaje fue del 35% (40% en el periodo junio 20 - noviembre 20 y 29% en el periodo noviembre 20 - marzo 21), lo que tuvo como consecuencia unos ingresos aeroportuarios reales de 513 millones de euros, debido, además de al reducido número de vuelos, a una muy baja ocupación de pasajeros en los mismos.

En este sentido, **de no haber existido el incentivo extraordinario, la recuperación del tráfico hubiera sido inferior, ya que no se hubiera estimulado en igual medida la demanda cada vez que el levantamiento de las restricciones de tráfico lo permitía**. El incentivo hizo posible que las compañías aéreas operaran vuelos que, de no existir éste, no hubieran realizado. Es necesario tener en cuenta que, en unas

circunstancias tan adversas, las compañías buscaban recuperar al menos los costes variables de los vuelos, con el fin de poder mantener activa su flota, y no incurrir posteriormente en costes mayores asociados a la puesta en marcha de aeronaves que permanecen estacionadas durante largos periodos de tiempo. Así, la certidumbre de unos costes reducidos por vuelo, permitió un mayor volumen de tráfico, que era precisamente el objetivo del incentivo. En este sentido, es destacable el hecho de que el tráfico en los Aeropuertos de Aena en el año 2020 ocupó el primer lugar en la Unión Europea, y su porcentaje de recuperación fue superior al de países como el Reino Unido, Alemania o Italia.

Por lo anteriormente indicado, se solicita la modificación de este párrafo (resaltadas en negrita y tachada la redacción que se debe eliminar):

~~“El escaso grado de eficacia de esta medida se pone de manifiesto~~ **Tras la puesta en marcha de esta medida se observaron** ~~a la vista de las significativas diferencias entre los datos reales y las previsiones realizadas por AENA en junio de 2020, para el periodo julio 2020-marzo 2021, con unos incentivos previstos de 24,22 millones de euros frente a los abonados por 27,1 millones, con unas previsiones de ingresos por servicios aeroportuarios para el mismo periodo de 1.178 millones frente a los reales de 513 millones.~~ **Estas diferencias se justifican en la intensificación de los efectos de la pandemia tras la aparición de una nueva ola”**

Cuarta.

En la **página 37, en cuanto a la redacción del tercer párrafo**, relativa a los puntos 1 a), b) y c) en relación con los ingresos comerciales de las actividades no sujetas a RMGA, se solicita su modificación en los siguientes términos para reflejar la naturaleza de las rentas de los distintos segmentos del negocio comercial, aclarándose de esta forma el texto (resaltadas en negrita y tachada la redacción que se debe eliminar):

“1) En los **ingresos comerciales de las actividades no sujetas a RMGA**, la crisis sanitaria y las medidas adoptadas por AENA, tuvieron el siguiente impacto:

a) Alquiler de vehículos “Rent a Car”. Se trata de contratos **que tienen una parte fija y una parte variable** ~~con Renta Fija (RF)~~; AENA ingresó por este concepto 100,5 millones de euros, con un descenso de 53,9 millones respecto del ejercicio 2019 y una caída interanual del 35 %. El importe incluye 18,4 millones de euros, por rentas exentas durante el estado de alarma, consideradas como un incentivo, de los que 4,2 millones corresponden al ejercicio 2020. ~~En~~ **Tras** el proceso de negociación, **se aprobó el 22/12/2020 la novación de los contratos por la que se variabilizaron las rentas fijas mensuales en función del número de pasajeros del año 2019 hasta el 31/12/2021 o hasta que se alcanzara el 95% de los pasajeros declarados en el año 2019, lo que antes sucediera se procedió a la novación de los contratos, convirtiendo en variable la renta fija mensual en función del porcentaje de pasajeros, a partir del 1 de enero de 2021 y hasta la finalización de cada uno de los contratos.**

b) Aparcamientos. **Es una línea de negocios gestionada en propio por Aena** ~~Son contratos con RF~~; en el ejercicio 2020 ingresó 50,7 millones de euros, con un descenso de 107,8 millones, respecto a 2019 y una caída interanual del 68 %, motivado por el descenso del tráfico de pasajeros.

c) Servicios VIP. **Al igual que los Aparcamientos, es una línea de negocios gestionada en propio por Aena** ~~Pertenecen también a la modalidad de contratos con RF~~; el ingreso por este servicio fue de 20,6 millones de euros, con un descenso de 58,3 millones respecto del ejercicio precedente y una caída interanual del 73,9 %, debido a que la totalidad de salas y centros de negocio permanecieron cerrados durante el estado de alarma.

Quinta.

En la **página 49** (después del cuadro nº 14), en cuanto a la información relativa al Plan de Inversiones, se solicita incorporar el siguiente párrafo al objeto de que quede constancia de las magnitudes de inversión reales para el ejercicio 2021:

“En marzo de 2021, con los datos de cierre definitivo del 2020, se aprobó un Plan Operativo de Inversiones ajustado al DORA y a las necesidades de medidas frente a la COVID de 651,88 millones de euros de inversión regulada y 805,91 millones de euros de inversión total.”

Sexta.

En la **página 50**, en cuanto a la afirmación relativa a la ausencia de determinados documentos en relación con una muestra de expedientes analizada, se indica que, a fecha de elaboración de estas alegaciones, todos los documentos a los que se hace referencia están disponibles en el sistema GESDOC y a disposición del Tribunal de Cuentas.

Séptima.

En la **página 51**, en cuanto a la descripción relativa a las medidas incluidas en el epígrafe II.2.6 en relación a la financiación, se indica que no se hace mención a una de las medidas más relevantes que se adoptaron para proteger la liquidez de la compañía, como fue la decisión de no distribuir dividendo y destinar el resultado de 2019 a reservas.

En concreto, el Consejo de Administración aprobó en la sesión del 30 de junio de 2020, la modificación de la propuesta de aplicación de resultados formulada el 25 de febrero de 2020, proponiendo a la Junta General la aplicación de la totalidad del beneficio del ejercicio 2019 (1.421.326.000 €) a reservas (26.163.000 € a reservas de capitalización y el resto a reservas voluntarias).

Esta decisión fue ratificada en la Junta General de Accionistas que tuvo lugar el 29 de octubre de 2020.

Por ello, se solicita incluir el siguiente párrafo para reflejar esta medida:

“El Consejo de Administración de Aena aprobó en la sesión del 30 de junio de 2020, la modificación de la propuesta de aplicación de resultados formulada el 25 de febrero de 2020, proponiendo a la Junta General la aplicación de la totalidad del beneficio del ejercicio 2019 (1.421.326.000 €) a reservas (26.163.000 € a reservas de capitalización y el resto a reservas voluntarias).

Octava.

En la **página 56, en el gráfico 19**, la magnitud de medida no es de millones de euros, sino de miles de euros, tal y como se desprende del correspondiente texto escrito.

Novena.

En la **página 61, en cuanto a la redacción del apartado sobre contratos de suministros y prestación de servicios** relativa a los controles sanitarios, en relación con los compromisos adquiridos por el Ministerio de Sanidad y Aena, si bien el propio Tribunal de Cuentas señala expresamente, como causa de la formalización de contratos de manera previa a la firma del Convenio de Colaboración, la falta de planificación por parte de Sanidad Exterior, esta Sociedad realiza las siguientes consideraciones:

I.- El Ministerio de Sanidad en virtud de la Instrucción MED/4/2020 de Actuaciones de Control Sanitario en puntos de entrada que regula el Procedimiento de Vigilancia y Control Sanitario en Aeropuertos Internacionales y la Instrucción MED/6/2020 de Cuarentena en Viajeros Internacionales en relación con el COVID-19, preveía la necesidad de realizar controles preventivos en los aeropuertos, controles que son competencia exclusiva de Sanidad Exterior.

Con fecha 10 de junio de 2020, se publicó en el Boletín Oficial del Estado el 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 (“**RDL 21/2020**”).

La disposición adicional primera de este RDL imponía a Aena el deber de poner a disposición de los servicios centrales y periféricos de Sanidad Exterior de modo temporal los recursos humanos, sanitarios y de apoyo, necesarios con el fin de garantizar el control sanitario de entrada de pasajeros de vuelos internacionales en los aeropuertos gestionados por Aena. La entrada en vigor de esta disposición legal fue el 11 de junio de 2020. En esta misma fecha se iniciaron los trámites para la aprobación del Convenio que regulara esta colaboración entre Aena y Sanidad Exterior.

II.- Con la finalización del estado de alarma, que se produjo con fecha 21 de junio de 2020, se inició la paulatina recuperación del transporte aéreo al relajarse las limitaciones a la libertad de movilidad de los ciudadanos, previéndose asimismo que numerosos vuelos procedentes de los estados miembros de la Unión Europea y estados asociados Schengen llegaran a los aeropuertos españoles desde esa misma fecha.

Ante la urgencia e inmediatez de los plazos, y estándose tramitando la aprobación del convenio, y para dar cumplimiento a la disposición legal que imponía a Aena la obligación de aportar los recursos necesarios para garantizar la correcta ejecución de los controles sanitarios en los aeropuertos (RDL 21/2020) -norma específica que amparaba la forma y condiciones de la realización los controles sanitarios impuestos por las instrucciones de Sanidad anteriormente indicadas-, el Ministerio de Sanidad, **con fecha 19 de junio de 2020**, instruye a Aena para que *“en el marco de lo previsto en la Disposición Adicional Primera del RDL 21/2020, y hasta la entrada en vigor del convenio que en ella se menciona ponga a disposición de los servicios centrales y periféricos de Sanidad Exterior los recursos humanos y de apoyo necesarios para realizar el control primario sumario a los pasajeros de vuelos con origen en un estado miembro de la Unión Europea y estados asociados Schengen y con destino a alguno de los aeropuertos de la red de Aena”* desde el día 21 de junio de 2020.

III.- Esta instrucción, aun denominada “Carta de Encargo”, no supone un encargo a medio propio de los previstos en la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, sino una instrucción del Ministerio de Sanidad dictada en el marco de lo previsto en la Disposición Adicional Primera del RDL 21/2020.

Así pues, la vigencia de esta instrucción se limitó temporalmente (10 días) y se llevó a cabo para definir las obligaciones que permitieran el cumplimiento de la disposición normativa hasta la efectiva entrada en vigor del correspondiente Convenio.

No puede obviarse que existía un mandato legal que debía cumplirse desde su entrada en vigor y, sobre todo, el carácter extraordinario de la situación y la trascendencia del objeto de la actividad que era el control sanitario de la entrada de pasajeros de vuelos internacionales en los aeropuertos gestionados por Aena.

Décima.

En la **página 70, en cuanto a la redacción del punto 6) a)**, relativa a la descripción genérica de los supuestos de admisión o inadmisión, en relación con la facultad de la Dirección de Cumplimiento para proceder a inadmitir la denuncia así como las causas para dicha inadmisión, se indica que el Procedimiento de Gestión del Canal de Denuncias de Aena atribuye al Órgano de Supervisión y Control de Cumplimiento (en adelante OSCC) las funciones de gestionar, dar seguimiento y concluir sobre las denuncias presentadas, actualizar y mantener la base de datos que contenga la totalidad de las denuncias presentadas, comunicar al alertador el resultado del procedimiento, entre otras.

Por tanto, de acuerdo con dicho Procedimiento, la Dirección de Cumplimiento gestiona el canal de denuncias para el OSCC, reportándole sobre las actuaciones que realiza, incluida la decisión sobre la admisión a trámite de las denuncias, y es al OSCC al que le corresponde, en todo caso, *“la conclusión sobre la tramitación de las denuncias”*.

De esta forma, la decisión final no corresponde tanto a la Dirección de Cumplimiento (órgano unipersonal), como al OSCC (órgano colegiado).

En este sentido, en cada reunión del órgano, en el reporte del canal de denuncias, el

Director de Cumplimiento informa de las denuncias que, en su caso, no hayan sido admitidas a trámite y de los motivos para la inadmisión, correspondiendo al OSCC la decisión final sobre si procede o no su admisión.

El tener que justificar los motivos de inadmisión por la Dirección de Cumplimiento, informar al órgano y quedar la decisión final a este último, son medidas que evitan su gestión discrecional.

No obstante, cabe señalar que, en la actualidad **Aena está trabajando en la revisión del Procedimiento de Gestión del Canal de Denuncias con el objetivo de adaptarlo a la Directiva Europea UE 1937/2019 y al anteproyecto de ley**, así como definir, en mayor detalle, el ámbito objetivo del canal y los supuestos de admisión e inadmisión de las denuncias.

Décima primera.

En la página 71, en cuanto a la redacción de los apartados 6. b) y c) relativa a la designación de la figura del instructor, en relación con la adecuada segregación de funciones entre el órgano que instruye y el que resuelve, se indica que, en la actualidad, corresponde al órgano colegiado del OSCC la determinación del instructor de la denuncia (sea o no miembro del OSCC), cuya designación se realiza en función de la especialidad de la materia y salvaguardando la ausencia del conflicto de interés y su independencia.

Una vez recibido el informe del instructor, es el OSCC el que, de forma colegiada, resuelve sobre la existencia o no de incumplimiento normativo, individualizando las funciones de instrucción y decisión.

No obstante, **Aena trabaja en la revisión del Procedimiento de Gestión del Canal de Denuncias y en la regulación interna de la instrucción**, que incluye la configuración de la figura del instructor, su designación, funciones y atribuciones, etc. con el objetivo, entre otros, de garantizar la independencia y objetividad del proceso, así como de reforzar la gestión de los conflictos de intereses.

Asimismo, **en lo que respecta a la afirmación recogida en el punto 6. C)** sobre que *“esta misma debilidad se aprecia en la tramitación de las denuncias en materia laboral, como el acoso, en el que informa/instruye la Dirección de Organización y Recursos Humanos.”* se debe tener en cuenta lo establecido en el procedimiento de Gestión del Canal de Denuncias, que en el apartado 8, relativo a la “Coordinación con otras áreas y procedimientos” establece cuanto sigue:

“Lo establecido en el presente procedimiento resulta de aplicación, sin perjuicio de la plena vigencia de aquellos procedimientos específicos establecidos a tal efecto (Procedimientos establecidos en el Convenio Colectivo de Aena en sus capítulos XII (Código de Conducta y Régimen Disciplinario) y XIX (Procedimiento sancionador), así como el “Procedimiento de Actuación frente al Acoso Laboral”, pactado en el seno del Comité Estatal de Seguridad y Salud de 21 de noviembre de 2013, y cualquier otro

*procedimiento específico que sea aprobado en el futuro), **que se regularán por el mismo.***

En este sentido, en el caso de que se reciba una denuncia de índole laboral no crítico, la Dirección de Cumplimiento la enviará a la dirección responsable de la función de recursos humanos en la sociedad de que se trate para su tramitación, de lo cual se informará al alertador.

En este supuesto, la dirección responsable de la función de recursos humanos deberá informar a la Dirección de Cumplimiento sobre las decisiones adoptadas en relación con los hechos comunicados. Se entiende por cuestión de índole laboral no crítico aquellas que no están relacionadas con riesgos de incumplimiento incluidos en el mapa de riesgos de la Dirección de Organización y Recursos Humanos (por ejemplo: reclamaciones salariales, vacaciones, condiciones de teletrabajo, retención IRPF, horas extra, etc.).

Tal y como se indica en el procedimiento de Gestión del Canal de Denuncias, tanto el procedimiento de actuación frente al acoso laboral como en el de actuación frente al acoso sexual y por razón de sexo, han sido pactados con los representantes de los trabajadores y en ellos se contiene la tramitación y órganos competentes para llevar a cabo todas las actuaciones que hay que efectuar para la resolución de las denuncias interpuestas por estas materias.

Efectivamente todo el proceso se lleva a cabo en el ámbito de la Dirección de Organización y RR.HH., pero con la intervención de varias Divisiones pertenecientes a la misma, principalmente la de Asesoramiento Jurídico y RR.LL., que también se encarga, como es lógico, de la tramitación de los expedientes disciplinarios por la comisión de las faltas contempladas en el código de conducta contenido en el Convenio Colectivo.

Dado que la instrucción y resolución de estos procedimientos se lleva a cabo en el ámbito de Dirección de Organización y RR.HH., es razonable que sea ésta la que debe informar a la Dirección de Cumplimiento, tal y como se regula en el procedimiento de Gestión del Canal de Denuncias, dado que no tendría sentido que esa información se llevara a cabo por alguien que no tenga perfecto conocimiento de los hechos, los cuales sólo son conocidos por quien ha llevado a cabo la instrucción de dichos procedimientos.

En cualquier caso, **la Dirección de Cumplimiento será informada del resultado de la investigación, así como de las principales medidas adoptadas a los efectos de llevar a cabo la correspondiente supervisión y seguimiento. El mismo procedimiento se seguirá si la denuncia se refiere a acoso laboral o por razón de sexo.**

Décima segunda.

En la página 71, en cuanto a la redacción del apartado 6. d), relativa al ámbito de aplicación del canal de denuncias en relación con la inclusión de terceros en el ámbito de aplicación de las Políticas de Cumplimiento, se indica que la Política contra la



corrupción y el fraude de Aena, incluye dentro de sus principios, el principio de “tolerancia cero” hacia la corrupción en los negocios tiene carácter absoluto, así como la conducta esperada de sus proveedores.

A este respecto, Aena ha adoptado una serie de medidas de diligencia debida en las transacciones comerciales, específicamente dirigidas a prevenir la corrupción. Así, en los Acuerdos y/o Contratos derivados de las relaciones con terceros referidos a la contratación de proveedores, clientes comerciales, representantes y socios, así como en los Acuerdos de Colaboración, Patrocinios y Mecenazgos, y en cualquier operación que implique un aumento del perímetro del negocio de Aena, se debe incluir una cláusula específica en materia de anticorrupción y fraude dirigida: (1) a prevenir la comisión de cualquier conducta que pudiera encontrarse tipificada penalmente en el ordenamiento jurídico aplicable o ser contraria a las normas que les puedan resultar de aplicación, (2) la disponibilidad de medidas suficientes de control, prevención y detección, así como (3) la previsión de que su incumplimiento pudiera suponer un incumplimiento contractual y, por tanto, erigirse en causa de resolución del correspondiente Acuerdo/Contrato.

Décima tercera.

En la página 71, en cuanto a la redacción del apartado 6 e), relativa al cierre de las denuncias presentadas en relación con el status “no estimada” y la adopción de determinadas acciones para subsanar las irregularidades detectadas, se indica que esta clasificación se refiere a aquellos casos en los que, a la vista de la investigación, el OSCC no ha detectado incumplimientos normativos y, por tanto, no se ha dado traslado a la Unidad responsable de aplicar las medidas correspondientes, si bien de dicha investigación se pone de manifiesto la necesidad de prevenir y corregir determinadas acciones o reforzar los controles pertinentes.

No obstante, Aena tomará en consideración esta observación en la actualización del Procedimiento de Gestión de Denuncias, para clarificar este supuesto, y evitar que este tipo de medidas suponga una interpretación errónea sobre la eficacia del Canal de Denuncias, y desaliente su utilización.

Décima cuarta.

En la página 74, en cuanto a que en la totalidad de grupos profesionales se aprecia una brecha salarial favorable a los hombres, que se indica en el informe, la información contenida en el “Cuadro Nº 21: REMUNERACIONES MEDIAS DEL GRUPO AENA EN 2020”, **es errónea por cuanto no es la correspondiente a Aena SME, SA., sino que es la del Aeropuerto de Londres-Luton** (publicada en el Estado de Información no Financiera 2020 (EINF) como se indicaba en el título de la tabla), tal y como se desprende de la siguiente tabla:

Remuneraciones medias por sexo, edad, categoría profesional y región (euros)

Aeropuerto de Londres-Luton	2019							
	Mujer				Hombre			
	< 25 años	Entre 25 y 45 años	> 45 años	Remuneración media	< 25 años	Entre 25 y 45 años	> 45 años	Remuneración media
Directivos y Titulados	0	67.724	69.622	68.809	56.961	64.171	65.196	64.342
Coordinadores	37.535	45.406	40.617	41.424	37.863	51.875	52.566	51.661
Técnicos	0	0	0	0	37.028	51.633	43.436	45.024
Apoyo	20.012	25.268	21.383	22.488	22.857	27.482	29.163	26.037
Total general	14.387	34.600	32.906	33.180	38.685	48.790	47.592	47.491

	2020							
	Mujer				Hombre			
	< 25 años	Entre 25 y 45 años	> 45 años	Remuneración media	< 25 años	Entre 25 y 45 años	> 45 años	Remuneración media
Directivos y Titulados	0,00	66.424,13	66.246,49	78.471,41	0,00	73.982,71	93.151,05	82.139,45
Coordinadores	0,00	45.755,68	41.624,00	43.001,23	0,00	50.814,56	52.224,98	51.489,13
Técnicos	0,00	45.035,43	30.559,35	37.767,39	0,00	46.650,01	53.049,75	49.593,86
Personal de apoyo	16.873,17	23.499,14	27.218,52	24.002,07	19.278,40	30.497,01	29.238,47	29.514,18
Total	16.873,17	28.384,62	32.003,08	28.719,71	19.278,40	37.600,68	42.649,84	38.733,62

Nota: Tipo de cambio Euro/Libra en 2019: 0,8778

Tipo de cambio Euro/Libra en 2020: EUR/GBP= 0,8970

⁴ El gobierno británico requiere a las empresas informar sobre la brecha entre los salarios de hombres y mujeres, sin embargo, en referencia a los datos de 2020, debido a la pandemia de la covid-19, este requisito de momento se encuentra suspendido).

Puede consultarse en la página del gobierno de Reino Unido y en la página del Aeropuerto de Londres-Luton.

- * <https://gender-pay-gap.service.gov.uk/Employer/12Gnc730>
- * <https://www.gov.uk/government/news/employers-do-not-have-to-report-gender-pay-gaps>

En esa misma publicación, para Aena SME, S.A. se incluía el salario base fijo (Tabla página 119 del EINF) por categoría profesional indicándose que la remuneración por categoría profesional en AENA S.M.E., SA y SCAIRM es pública y puede consultarse en las tablas salariales recogidas en el Anexo II del Convenio Colectivo de AENA.

Esta remuneración se aplica independientemente del sexo y edad; es decir a misma clasificación profesional, corresponde igual valor.

Remuneraciones medias y su evolución por clasificación profesional

Categoría profesional	AENA SME Y SCAIRM*			ADI		
	Nivel profesional*	Importe anual		Nivel profesional	Importe anual	
		2020**	2019		2020	2019
Directivos y Titulados	A	24.056,64	24.056,64	1	18.095,00	18.095,00
	B	20.240,16	20.240,16	2	17.497,38	17.497,38
Coordinadores	C	17.960,64	17.960,64	-	-	-
Técnicos	D	15.803,52	15.803,52	-	-	-
Personal de apoyo	E	14.967,40	14.967,40	5	14.997,48	14.997,48
	F	14.302,80	14.302,80	6	14.399,87	14.399,87

(*) Clasificación nivel profesional de acuerdo a las tablas retributivas publicadas en el Convenio Colectivo

(**) Se encuentra pendiente de aplicación la revisión salarial recogida en el Real Decreto-Ley 2/2020, por el que se aprueban medidas urgentes en materia de retribuciones en el ámbito del sector

Por tanto, **en AENA no existen diferencias retributivas por razón de sexo**. El modelo retributivo de AENA y las tablas salariales que se recogen en el I Convenio Colectivo de la Compañía incluyen las retribuciones de los empleados, garantizando la no discriminación por razón de sexo, o ninguna otra razón.

Con posterioridad a la publicación del Estado de Información no Financiera 2020, al amparo del Real Decreto 902/2020, de 13 de octubre, de igualdad retributiva entre mujeres y hombres, Aena elaboró el Registro Retributivo para el año 2020, y esta **Alegaciones de Aena al Anteproyecto de Informe del Tribunal de Cuentas sobre Medidas adoptadas por Aena ante disminución de actividad en 2020 (01/09/2022)** **Página 13 de 24**



información fue incluida en la página 136 del Estado de Información no Financiera 2021, en el siguiente cuadro:

Brecha salarial (*) (GRI 405-2)		
2020		
ESPAÑA	Directivos y Titulados	4,2%
	Coordinadores	2,7%
	Técnicos	3,7%
	Personal de apoyo	2,9%
	Total	1,2%

En consecuencia, debe modificarse el cuadro 21 y la redacción del párrafo anterior, dado que de los datos aportados **se puede comprobar y concluir que, en Aena SME, S.A. existe paridad salarial entre hombres y mujeres** ya que, en la matriz Aena (España), para el año 2020, la diferencia entre hombres y mujeres sólo representa el **1,2%**. Esta diferencia salarial se produce, principalmente, debido al peso de las retribuciones específicas percibidas por los colectivos del Servicio de Extinción de Incendios y Mantenimiento, tanto en las categorías de Coordinadores como Técnicos y Apoyo, en los que, como ya se ha indicado, existe infrarrepresentación femenina.

Décima quinta.

En la página 92, en cuanto a la afirmación del apartado 26, relativa a que *“la prestación del servicio se realizó en virtud de una carta encargo, cuya naturaleza jurídica es discutible, ya que AENA no tiene la condición de medio propio”*, se indican a continuación las siguientes consideraciones:

I.- El Ministerio de Sanidad en virtud de la Instrucción MED/4/2020 de Actuaciones de Control Sanitario en puntos de entrada que regula el Procedimiento de Vigilancia y Control Sanitario en Aeropuertos Internacionales y la Instrucción MED/6/2020 de Cuarentena en Viajeros Internacionales en relación con el COVID-19, preveía la necesidad de realizar controles preventivos en los aeropuertos, controles que son competencia exclusiva de Sanidad Exterior.

Con fecha 10 de junio de 2020, se publicó en el Boletín Oficial del Estado el 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 (**“RDL 21/2020”**).

La disposición adicional primera de este RDL imponía a Aena el deber de poner a disposición de los servicios centrales y periféricos de Sanidad Exterior de modo temporal los recursos humanos, sanitarios y de apoyo, necesarios con el fin de garantizar el control sanitario de entrada de pasajeros de vuelos internacionales en los aeropuertos gestionados por Aena. La entrada en vigor de esta disposición legal fue el 11 de junio de 2020. En esta misma fecha se iniciaron los trámites para la aprobación del Convenio que regulara esta colaboración entre Aena y Sanidad Exterior.

II.- Con la finalización del estado de alarma, que se produjo con fecha 21 de junio de 2020, se inició la paulatina recuperación del transporte aéreo al relajarse las limitaciones a la libertad de movilidad de los ciudadanos, previéndose asimismo que numerosos vuelos procedentes de los estados miembros de la Unión Europea y estados asociados Schengen llegaran a los aeropuertos españoles desde esa misma fecha.

Ante la urgencia e inmediatez de los plazos, y estándose tramitando la aprobación del convenio, y para dar cumplimiento a la disposición legal que imponía a Aena la obligación de aportar los recursos necesarios para garantizar la correcta ejecución de los controles sanitarios en los aeropuertos (RDL 21/2020) -norma específica que amparaba la forma y condiciones de la realización los controles sanitarios impuestos por las instrucciones de Sanidad anteriormente indicadas-, el Ministerio de Sanidad, **con fecha 19 de junio de 2020**, instruye a Aena para que “*en el marco de lo previsto en la Disposición Adicional Primera del RDL 21/2020, y hasta la entrada en vigor del convenio que en ella se menciona ponga a disposición de los servicios centrales y periféricos de Sanidad Exterior los recursos humanos y de apoyo necesarios para realizar el control primario sumario a los pasajeros de vuelos con origen en un estado miembro de la Unión Europea y estados asociados Schengen y con destino a alguno de los aeropuertos de la red de Aena*” desde el día 21 de junio de 2020.

III.- Esta instrucción, aun denominada “Carta de Encargo”, no supone un encargo a medio propio de los previstos en la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, sino una instrucción del Ministerio de Sanidad dictada en el marco de lo previsto en la Disposición Adicional Primera del RDL 21/2020.

Así pues, la vigencia de esta instrucción se limitó temporalmente (10 días) y se llevó a cabo para definir las obligaciones que permitieran el cumplimiento de la disposición normativa hasta la efectiva entrada en vigor del correspondiente Convenio.

No puede obviarse que existía un mandato legal que debía cumplirse desde su entrada en vigor y, sobre todo, el carácter extraordinario de la situación y la trascendencia del objeto de la actividad que era el control sanitario de la entrada de pasajeros de vuelos internacionales en los aeropuertos gestionados por Aena.

Por todo lo anterior se solicita la eliminación de esta afirmación en el apartado 26, en los siguientes términos:

El control sanitario de pasajeros vino impuesto por el Real Decreto-ley 21/2020, de forma que AENA hubo de poner a disposición de Sanidad Exterior los recursos humanos, sanitarios y de apoyo, necesarios para garantizar el control sanitario de la entrada de pasajeros de vuelos internacionales. Aunque, con carácter previo, se debía celebrar un convenio entre el Ministerio de Sanidad y la propia AENA, hasta la firma del convenio, el 26 de junio de 2020, la prestación del servicio se realizó en virtud de una carta encargo, ~~cuya naturaleza jurídica es discutible, ya que AENA no tiene la condición de medio propio.~~ (Epígrafe II.3.2)”

Décima sexta.

En las páginas **94 y 95**, en lo que se refiere a la conclusión 39, se realizan las siguientes alegaciones:

I.– Respecto al Plan de Igualdad de Aena, en diciembre de 2021 se aprobó, en el seno de la Comisión Negociadora el II Plan de Igualdad de Aena y se presentó en el Registro y Depósito de Convenios Colectivos, Acuerdos Colectivos y Planes de Igualdad el día 4 de enero de 2022. Actualmente, la Sociedad está a la espera de la aprobación definitiva por parte de la Dirección General de Trabajo, tal y como se informó al Tribunal de Cuentas con fecha 8 de mayo de 2022.

Este Plan se adapta a los nuevos requerimientos legales y constituye un conjunto ordenado de objetivos y medidas encaminadas a mantener y garantizar la igualdad de trato y de oportunidades entre mujeres y hombres y a eliminar cualquier discriminación, así como a promover la corresponsabilidad.

Los objetivos específicos de las medidas del nuevo Plan van dirigidos a mejorar diferentes indicadores, entre otros, en las siguientes materias: mejorar la infrarrepresentación femenina en aquellas ocupaciones que lo requieran, promoción del desarrollo profesional de las mujeres, favorecer y potenciar la conciliación de la vida personal y familiar para mejorar los índices de corresponsabilidad, implementar medidas de comunicación para difundir las medidas actuales y mejorar los procedimientos internos, incrementar la formación en materia de igualdad y prevención del acoso sexual y/o por razón de sexo.

II.– En cuanto al desequilibrio entre mujeres y hombres en las categorías de coordinadores y técnicos, que se indica en el informe (página 95), el porcentaje de mujeres en la plantilla de Aena era del 36% en el año 2020, habiendo mejorado al 37% en el año 2022. Este porcentaje de representación global de la mujer se debe a que en los colectivos del Servicio de Extinción de Incendios (SEI) y de Mantenimiento existe una elevada infrarrepresentación femenina, tanto en las categorías de Coordinadores como Técnicos y Apoyo. Si no tuviéramos en cuenta a estos dos colectivos y su elevado peso en la plantilla, podríamos hablar de paridad de género ya que el porcentaje de mujeres pasaría a ser del 52% frente al 48% de hombres.

	Nº Personas		%		Total Nº Personas
	Hombre	Mujer	Hombre	Mujer	
Estructura	635	501	56%	44%	1.136
Gestión de Operaciones	404	464	47%	53%	868
Grupo Administrativo	180	647	22%	78%	827
Grupo Titulado	504	460	52%	48%	964
Mantenimiento	1.000	36	97%	3%	1.036
Servicio de Extinción de Incendios	1.334	5	100%	0%	1.339
Servicio de Pista y Plataforma	312	158	66%	34%	470
Servicios Aeroportuarios	290	426	41%	59%	716
Servicios Grales/Mantenimiento General	60	6	91%	9%	66
Servicios Medicina Aeroportuaria	31	44	41%	59%	75
Sistemas de Información	159	34	82%	18%	193
Total general	4.909	2.781	64%	36%	7.690
Aena (sin SEI ni Mantenimiento)	2.575	2.740	48%	52%	5.315

Como se puede observar en el cuadro a 31 de diciembre de 2020, el colectivo SEI contaba en plantilla con 1.334 hombres frente a 5 mujeres y el colectivo de Mantenimiento estaba formado por 1.000 hombres frente a 36 mujeres.

Esta infrarrepresentación de mujeres en estas profesiones, tanto en el ámbito educativo, como en el mercado laboral, no es una situación exclusiva de Aena, sino de la sociedad en su conjunto si se tiene en cuenta que actualmente en España las matriculaciones en formación profesional de las titulaciones relacionadas con el área de mantenimiento eléctrico y electrónico son mayoritariamente de hombres, siendo sólo un 2% las mujeres que optan por este tipo de estudios con respecto al total de matriculados.

En el caso **del colectivo del área de mantenimiento**, la participación de mujeres en convocatorias de Aena está en torno al 9% del total de solicitudes.

En el caso del **colectivo de extinción de incendios**, el número de candidatas presentadas en los últimos procesos de selección ha sido de un 3,4%, respecto al total de solicitantes de esta ocupación, siendo aptas el 1% frente a la media de mujeres en este colectivo en España que es el 0,83%, lo que refleja una leve mejora de Aena con respecto al dato nacional en esta profesión.

En lo que respecta a la carrera profesional de las mujeres en Aena y el acceso a puestos de responsabilidad, en el cuadro adjunto se observa que el 44% de los puestos de estructura (Directivos y Mandos intermedios de la organización), están ocupados por mujeres, habiendo aumentado este porcentaje considerablemente en los últimos años (en 2006 las mujeres ocupaban el 36% de estos puestos).

Como cifras relevantes que muestran el compromiso de Aena con la Igualdad, están entre otras, las siguientes:

- En el Consejo de Administración de Aena la representación de la mujer es del 40%.
- Las 2 Direcciones Generales de Aena son paritarias (50%).
- En el Comité de Dirección Ejecutivo el número de mujeres supera al de hombres (56%).
- En el Comité Ampliado las mujeres suponen un 44%.



- En las Jefaturas de Divisiones y Departamentos prácticamente hay paridad (47% y 44% respectivamente).

Todos ellos muy buenos indicadores en comparación con el resto de las compañías del IBEX35.

En consecuencia y A la vista de los datos anteriores, se debería eliminar el siguiente texto de la recomendación 39 de la página 94:

“...se encuentra lejos aún de poder acreditar una igualdad efectiva en todos los segmentos profesionales de su plantilla y, en particular, en la composición y remuneración de su plantilla”

Décima séptima.

En la página 96, en lo que respecta a la recomendación 3ª sobre la revisión del procedimiento del canal de denuncias, tal y como se ha indicado en la alegación décima, Aena, desde la revisión efectuada por parte del Tribunal de Cuentas, trabaja en la revisión del Procedimiento de Gestión del Canal de Denuncias en línea con lo previsto en la Directiva UE 2019/1937 de Protección de los informantes, y acorde con las funcionalidades fruto de la próxima implantación de una nueva aplicación de gestión de las denuncias, pendiente de los términos de la transposición de la citada Directiva.

Décima octava.

En la página 96, en lo que respecta a la recomendación 4ª sobre la ampliación del ámbito de aplicación del código de conducta, cabe indicar que **Aena trabaja para reforzar este ámbito de aplicación y establecer los mecanismos de control efectivo en la gestión de proveedores**. En este sentido, Aena considera que la ampliación del ámbito de aplicación del Código de Conducta y de la Política de Cumplimiento normativo a proveedores, constituye un aspecto de mejora prioritario para la sociedad.

No obstante, **es necesario matizar que la vigente Política contra la Corrupción y el Fraude de Aena** aprobada en 2021, **también resulta de aplicación a los proveedores** (punto 3.g) y establece medidas de prevención y control de la corrupción en la contratación con proveedores, clientes comerciales, y representantes y agentes comerciales (punto 5.)

Como se ha indicado con anterioridad, en aplicación de dicho apartado, como norma general, se incluirá la cláusula anticorrupción a todos los Acuerdos y/o Contratos derivados de las relaciones con terceros referidos a la contratación de proveedores, clientes comerciales, representantes y socios, así como en los Acuerdos de Colaboración, Patrocinios y Mecenazgos y en cualquier operación que implique un aumento del perímetro del negocio de Aena.

ANEXO I.- DESARROLLO DE LA ALEGACIÓN PRIMERA RELATIVA AL CARÁCTER CONFIDENCIAL DE LA INFORMACIÓN SOBRE CUENTAS ANALÍTICAS POR AEROPUERTOS.

I- La Ley 18/2014 establece el marco jurídico aplicable a la red de aeropuertos de interés general y recoge en tres de sus artículos la confidencialidad a la que está sometida determinado tipo de información. El primero de ellos, el artículo 28 relativo al tratamiento de la información confidencial y deber de secreto establece lo siguiente:

- 1. En cualquier momento del procedimiento, se podrá ordenar, de oficio o a instancia de parte, que se mantengan secretos los datos o documentos que consideren confidenciales, formando con ellos pieza separada.*
- 2. Sin perjuicio de la responsabilidad administrativa establecida en este capítulo y de las responsabilidades penales o civiles que pudieran corresponder, la violación del deber de secreto por los empleados públicos se considerará falta disciplinaria muy grave.*

Por otro lado, en el ámbito del proceso de consultas que se lleva a cabo para la fijación de las tarifas aeroportuarias aplicables anualmente, la Ley 18/2014 prevé la confidencialidad de la información suministrada por Aena.

A este respecto, el artículo 34 de la Ley 18/2014, establecimiento de las tarifas aeroportuarias y procedimiento de transparencia y consulta de las tarifas aeroportuarias, establece, en su apartado 4 lo siguiente:

“4. En el procedimiento de consultas Aena, S.A., y las compañías usuarias deberán facilitarse la información prevista en el artículo siguiente. Esta información tiene carácter confidencial, y el incumplimiento de este deber de confidencialidad será sancionado conforme a lo previsto en dicho artículo.”

En este mismo sentido, el artículo 35 de la Ley 18/2014, información suministrada, prevé que, durante el periodo de consultas, Aena facilite a las asociaciones representativas de usuarios de los aeropuertos información, tanto para el conjunto de la red de aeropuertos, como individualizada para los aeropuertos cuyo tráfico anual sea superior a 5 millones de pasajeros, sobre los elementos que sirven de base para fijar el sistema o nivel de sus tarifas aeroportuarias y sus modificaciones o actualizaciones, previéndose nuevamente el deber de confidencialidad en los apartados 3 y 4:

“3. La información facilitada tanto por Aena, S.A., y por las compañías aéreas usuarias tendrá carácter confidencial, lo que obliga a:

a) Custodiar la información facilitada, asegurando que sólo puede acceder a ella personal debidamente autorizado y que se usa a los exclusivos efectos previstos en este capítulo.

b) No divulgar, ceder o facilitar la información suministrada sin autorización expresa del gestor aeroportuario o compañía aérea que la haya facilitado, salvo a requerimiento del Ministerio Fiscal o de los órganos judiciales.

4. El incumplimiento del deber de confidencialidad impuesto en el apartado

anterior constituye una infracción sancionable conforme a lo previsto en los artículos 44 y 55 de la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea, sin perjuicio de las acciones penales que pudieran corresponder por la difusión, revelación o cesión de secretos de empresa.”

Este deber de confidencialidad impuesto a las compañías usuarias se extiende igualmente a la CNMC. En concreto, el artículo 41 de la Ley 18/2014, acceso a la información, establece lo siguiente:

*“En el ejercicio de sus funciones de supervisión en materia de tarifas aeroportuarias la Comisión Nacional de los Mercados y de la Competencia tendrá acceso a toda la información necesaria, **incluyendo la contabilidad analítica desagregada por aeropuerto**, así como a toda la información prevista en esta Sección.*

A la información incluida en los procedimientos de supervisión de la Comisión Nacional de los Mercados y de la Competencia le será de aplicación lo dispuesto en este Capítulo en materia de confidencialidad de la información y deber de secreto.”

Esta garantía de confidencialidad de la información que afecta al régimen económico de la Compañía ha sido confirmada recientemente por el Tribunal Supremo que, mediante Auto de fecha 11 de abril de 2022, ha resuelto sobre la solicitud de acceso a la información correspondiente al proceso de consultas del DORA 2022-2026 realizada por la Asociación empresarial de proveedores civiles de tránsito aéreo del mercado liberalizado (APCTA), señalando a este respecto lo siguiente:

“Considera la Abogacía del Estado que está plenamente justificada la confidencialidad de los documentos remitidos como tales desde sede administrativa, tanto por la protección de los intereses de terceros afectados como porque no se justifica su necesidad a efectos de la defensa del recurrente a la vista del objeto proceso. [...]

La previsión de toda esta información que contiene el DORA requiere de un complejo proceso de elaboración en el que se tienen en cuenta distintos datos sumamente sensibles que afectan al sistema de gestión y negocio de Aena. Es por ello por lo que los artículos 34 y 35 de la Ley 18/2014 establecen la confidencialidad de la información facilitada en el procedimiento de consultas y el deber de secreto. [...]

Los artículos 34 y 35 recalcan la confidencialidad de los datos comunicados en este procedimiento por sus intervinientes, y cuyo acceso pretende ahora la recurrente. Por ello, el artículo 28 de la Ley 18/2014 prevé el tratamiento de la información confidencial y el deber de secreto en la elaboración del DORA. [...]

Consta en el expediente que con fecha 27 de septiembre de 2021 se formó pieza separa por Resolución del Director General de Aviación Civil. Dicha resolución amparada por el artículo 28 señalado, se adoptó tras la solicitud del gestor

aeroportuario Aena, quien, en sus sucesivas comunicaciones durante el proceso de elaboración del DORA, señaló el carácter sensible de los datos, solicitando el mantenimiento de la confidencialidad sobre los mismos, por tratarse de información relativa a materias protegidas por el secreto comercial e industrial de las empresas.

Los datos incluidos en la pieza separada remitida al tribunal contienen, adicionalmente a datos comerciales sensibles, información intercambiada por parte de las asociaciones representativas de usuarios con Aena, de naturaleza similar, así como comunicaciones electrónicas entre las partes.

En el escrito de remisión a esta Sala se advirtió sobre la naturaleza de estos datos y la normativa a la que éstos han de sujetarse, sobre protección de datos personales y garantía de los derechos digitales, en particular, en relación con su confidencialidad.

Se trata de información intercambiada entre Aena y las asociaciones representativas de usuarios en el procedimiento de transparencia y consulta llevado a cabo en el marco de elaboración del DORA. [...].

Al margen de la Ley 1/2019, de 20 de febrero, de Secretos Empresariales, específicamente y para este procedimiento, una Ley, como es la Ley 18/2014, protege la confidencialidad de los datos que así lo merezcan y debe atenderse a la necesaria ponderación de intereses. [...].

Por lo que a la vista del objeto del proceso no se justifica, al menos en este momento procesal, la necesidad de darle a conocer información sensible que puede perjudicar claramente a terceros.

La Ley 18/2014 prevé mecanismos, tanto en el proceso de elaboración del DORA como durante su periodo de vigencia, para controlar y supervisar los datos proporcionados por Aena, la gestión aeroportuaria y la aplicación de las tarifas aeroportuarias. Entre estos mecanismos se prevé (i) el procedimiento de consultas en el que participan las asociaciones representativas de los usuarios; (ii) la supervisión del procedimiento de transparencia y consultas por la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia; (iii) la supervisión del cumplimiento del DORA por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea; (iv) la elaboración del DORA por la Dirección General de Aviación Civil el cual requiere asimismo de los Informes de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos y de la Dirección General de Política Económica del Ministerio de Economía y Competitividad”.

Este Auto dictado expresamente respecto de la información de Aena que debe ser considerada como confidencial, recoge la doctrina del Tribunal Supremo sobre la confidencialidad y el derecho de acceso al expediente.

Así, debe traerse a colación el Auto de 15 de febrero de 2007 (rec. 12/2006), donde el Tribunal Supremo señalaba lo siguiente:

“A la hora de resolver sobre el posible conflicto entre la confidencialidad de la documentación y las exigencias de los derechos de defensa y tutela judicial efectiva, en una contemplación integral del Ordenamiento Jurídico, hemos de partir de que las decisiones de declaración de confidencialidad efectuadas en sede administrativa no pierden vigor ipso facto por el hecho de que se impugne ante los órganos de la jurisdicción la resolución administrativa en cuyo procedimiento de adopción se realizó tal declaración. No existe previsión normativa alguna que imponga en sede jurisdiccional una automática pérdida de vigencia de la confidencialidad declarada en vía administrativa, pues no resulta lógico que lo que ha permanecido velado durante el procedimiento administrativo por un interés público o privado reconocido en la norma, pueda salir a la luz libremente y sin cortapisa alguna por la mera interposición de un recurso Contencioso-Administrativo. [...]

“Procede, en consecuencia, mantener la confidencialidad del citado documento por incluir datos comerciales cuyo conocimiento público pudiera perjudicar a la entidad a la que pertenecen, sin perjuicio de que en un momento ulterior del procedimiento pudiera fundamentar la parte actora de manera específica y concreta la necesidad del conocimiento de los datos contenidos en dicho documento para el adecuado ejercicio de su derecho de defensa, en cuyo caso la Sala acordará lo que proceda tras la pertinente ponderación de los derechos contrapuestos de las partes.”

Así pues, conforme a lo dispuesto en la Ley 18/2014, la información suministrada por Aena y que posteriormente es supervisada por la CNMC (información que coincide con la detallada en el Informe TCU) tiene carácter confidencial, por lo que no es posible su divulgación salvo requerimiento del Ministerio Fiscal o de los órganos judiciales y previo juicio de proporcionalidad, que deberá realizarse siempre, en sede judicial y desde la perspectiva de los derechos fundamentales a la defensa y a la tutela judicial efectiva.

En este mismo sentido, se ha pronunciado la Sala de lo Contencioso Administrativo de la Audiencia Nacional, mediante Auto de fecha 19 de julio de 2022.

II- Además de este deber de confidencialidad impuesto por la Ley 18/2014, se debe tomar también en consideración la Ley 1/2019, de 20 de febrero, de Secretos Empresariales, dirigida a proteger determinada información mediante la confidencialidad.

En este sentido, el art. 1º de dicha Ley que define su objeto dispone:

“1. El objeto de la presente ley es la protección de los secretos empresariales. A efectos de esta ley, se considera secreto empresarial cualquier información o conocimiento, incluido el tecnológico, científico, industrial, comercial, organizativo o financiero, que reúna las siguientes condiciones:

a) Ser secreto, en el sentido de que, en su conjunto o en la configuración y reunión precisas de sus componentes, no es generalmente conocido por las

personas pertenecientes a los círculos en que normalmente se utilice el tipo de información o conocimiento en cuestión, ni fácilmente accesible para ellas;

b) tener un valor empresarial, ya sea real o potencial, precisamente por ser secreto, y

c) haber sido objeto de medidas razonables por parte de su titular para mantenerlo en secreto.”

Consideramos que la información respecto a la cual se solicita su no difusión pública, **se encuentra asimismo protegida por la Ley 1/2019 por tener la consideración de “secreto empresarial”**, por cumplir esta información los requisitos señalados en el artículo 1, a saber (i) se trata de información muy concreta de naturaleza organizativa y financiera, en cuanto que refleja y determina el modelo de negocio y gestión de la Compañía, modelo éste que se circunscribe en el concreto ámbito de la Sociedad y, por tanto, esta información se mantiene en secreto no siendo conocida por el resto de competidores; (ii) como primer operador aeroportuario del mundo, por número de pasajeros, este sistema de gestión tiene un gran valor empresarial, valor éste que, como sociedad cotizada, consideran los distintos analistas financieros y permiten situar a Aena en el IBEX 35 y competir en el mercado exterior; (iii) por todo ello, Aena dispone de importantes mecanismos de gestión y control de la información, siendo que, la información que se traslada a las compañías y usuarios, en virtud de la Ley 18/2014, se realiza con las medidas necesarias para mantener su secreto, imponiendo límites a su distribución y garantías de confidencialidad para todos los receptores. En este mismo sentido, la documentación remitida a la Dirección General de Aviación Civil y a la Comisión Nacional del Mercado y la Competencia se lleva a cabo indicando la información que se considera confidencial y que no puede hacerse pública. Por ello, los informes de estos organismos se publican censurando determinados datos y apartados.

Por su parte, también el artículo 15 de esta Ley 1/2019, del CAPÍTULO V, “Jurisdicción y normas procesales”, artículo referido al “Tratamiento de la información que pueda constituir secreto empresarial”, garantiza el mantenimiento de esta confidencialidad en los procesos.

III- La información sobre las cuentas analíticas individualizadas por aeropuertos, tampoco es accesible a través de la Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno (“Ley 19/2013”) estandarte de la transparencia y publicidad en la actividad pública, dado que, tal y como se establece en su Disposición adicional primera, **se regirán por su normativa específica, y por esta Ley con carácter supletorio**, aquellas materias que tengan previsto un régimen jurídico específico de acceso a la información.

Así, la Ley 18/2014 debe estimarse como normativa específica de cara a calificar la información como confidencial.

El análisis de los límites al derecho de acceso a la información ha sido efectuado, entre otras, por la Sentencia de 28 de octubre de 2016 del Juzgado Central de lo Contencioso Administrativo número 5 de Madrid, en el procedimiento ordinario 18/2016.

La garantía de la confidencialidad como límite al acceso a esta información ha sido reconocida por el propio Consejo de Transparencia y Buen Gobierno en su Resolución R/0511/2016 en la que, con base en las siguientes conclusiones, desestima la petición de acceso a la información solicitada relativa a la contabilidad analítica desagregada de Aena:

- *“La contabilidad analítica desagregada por aeropuerto, que es lo que el Reclamante solicita, está tanto en poder de AENA. S.A. como de la Dirección General de Aviación Civil.*
- *Existe la posibilidad de declarar confidencial determinada información o documento.*
- *También tiene carácter confidencial la información facilitada tanto por AENA, S.A. como por las compañías aéreas usuarias durante el procedimiento de transparencia y consulta de las tarifas aeroportuarias que no forma parte de lo solicitado.*
- *La contabilidad analítica desglosada por aeropuerto que se solicita a AENA es igualmente, objeto de control por la Comisión Nacional de los Mercados y de la Competencia y goza de confidencialidad y deber de secreto. Se trata, por lo tanto, de información sujeta al control del organismo competente y no ajena a cualquier tipo de supervisión o monitorización.*
- *El incumplimiento de los deberes de confidencialidad y de secreto está sancionado en la Ley como infracción muy grave.”*

Por tanto, en dicha resolución, el Consejo de Transparencia y Buen Gobierno llegó a la conclusión de que las cuentas analíticas individualizadas por aeropuerto tienen la consideración de información confidencial al desestimar la petición de acceso a esta información, por considerar:

“que el deber de confidencialidad debe ponerse en relación con la especial naturaleza de la información que se solicita, dado que la contabilidad analítica analiza cómo se distribuyen los costes y los ingresos que genera una empresa-y cuyo conocimiento por posibles competidores a nivel global puede suponer un perjuicio para los intereses económicos de la entidad y, por ende, de sus accionistas-y a la consideración de la misma que realiza el propio legislador.

En efecto, el legislador, cuando aprobó el marco jurídico para la salida a bolsa de AENA, tuvo en consideración esta circunstancia a la hora de tratar la información que ahora se solicita. Este hecho, a nuestro juicio, implica que entendía la relevancia de conocer esta información por parte de terceros y, concretamente, su incidencia en la entidad.”