



Informe de Auditoría de Aena,
Sociedad Concesionaria del
Aeropuerto Internacional
de la Región de
Murcia, S.M.E., S.A.
(Sociedad Unipersonal)

(Junto con las cuentas anuales e informe
de gestión de Aena, Sociedad
Concesionaria del Aeropuerto Internacional
de la Región de Murcia, S.M.E., S.A.
(Sociedad Unipersonal) correspondientes
al ejercicio finalizado el 31.12.2024)



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

Informe de Auditoría de Cuentas Anuales emitido por un Auditor Independiente

Al Accionista Único de Aena, Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia, S.M.E., S.A. (Sociedad Unipersonal)

Opinión

Hemos auditado las cuentas anuales de Aena, Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia, S.M.E., S.A.U. (la Sociedad), que comprenden el balance a 31 de diciembre de 2024, la cuenta de pérdidas y ganancias, el estado de cambios en el patrimonio neto, el estado de flujos de efectivo y la memoria correspondientes al ejercicio terminado en dicha fecha.

En nuestra opinión, las cuentas anuales adjuntas expresan, en todos los aspectos significativos, la imagen fiel del patrimonio y de la situación financiera de la Sociedad a 31 de diciembre de 2024, así como de sus resultados y flujos de efectivo correspondientes al ejercicio terminado en dicha fecha, de conformidad con el marco normativo de información financiera que resulta de aplicación (que se identifica en la nota 2 de la memoria) y, en particular, con los principios y criterios contables contenidos en el mismo.

Fundamento de la opinión

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

Somos independientes de la Sociedad de conformidad con los requerimientos de ética, incluidos los de independencia, que son aplicables a nuestra auditoría de las cuentas anuales en España según lo exigido por la normativa reguladora de la actividad de auditoría de cuentas. En este sentido, no hemos prestado servicios distintos a los de la auditoría de cuentas ni han concurrido situaciones o circunstancias que, de acuerdo con lo establecido en la citada normativa reguladora, hayan afectado a la necesaria independencia de modo que se haya visto comprometida.

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

Aspectos más relevantes de la auditoría

Los aspectos más relevantes de la auditoría son aquellos que, según nuestro juicio profesional, han sido considerados como los riesgos de incorrección material más significativos en nuestra auditoría de las cuentas anuales del periodo actual. Estos riesgos han sido tratados en el contexto de nuestra auditoría de las cuentas anuales en su conjunto, y en la formación de nuestra opinión sobre éstas, y no expresamos una opinión por separado sobre esos riesgos.

Valor recuperable del inmovilizado intangible (véanse notas 2.6, 4.3 y 5.b) de la memoria de las cuentas anuales)

Al 31 de diciembre de 2024, la Sociedad presenta en su balance un inmovilizado intangible por importe de 10.559 miles de euros asignado a la unidad generadora de efectivo que constituye la propia Sociedad a efectos de la evaluación del deterioro de valor. La Dirección de la Sociedad evalúa anualmente la existencia, o no, de indicios de deterioro de valor de estos activos a efectos de determinar si es necesario calcular su valor recuperable. En este contexto, la Sociedad determina el valor recuperable mediante el método del valor en uso, utilizando el método de descuento de flujos de efectivo mediante la aplicación de técnicas de valoración que requieren el ejercicio de juicio por parte de los Administradores y el uso de estimaciones. Debido a la complejidad inherente al cálculo del valor recuperable mencionado, al elevado grado de juicio en la estimación de las hipótesis clave, así como a la significatividad del valor contable del inmovilizado intangible se ha considerado un aspecto relevante de nuestra auditoría.

Nuestros principales procedimientos de auditoría han comprendido, entre otros, la evaluación del diseño e implementación de los controles clave establecidos por la Dirección de la Sociedad relacionados con el proceso de estimación del valor recuperable del activo intangible, así como de los criterios utilizados en la identificación de los indicadores de deterioro de valor y de la razonabilidad de la metodología e hipótesis utilizadas en la estimación del mencionado valor recuperable. Asimismo, hemos evaluado la razonabilidad de las hipótesis clave y, con apoyo de nuestros especialistas en valoraciones, de la tasa de descuento utilizada. También hemos examinado el análisis de la sensibilidad de las estimaciones de valor recuperable del inmovilizado intangible ante cambios, considerados como razonables por la Sociedad, en hipótesis y juicios relevantes. Adicionalmente, hemos evaluado si la información revelada en las cuentas anuales cumple con los requerimientos del marco normativo de información financiera aplicable a la Sociedad.

Otra información: Informe de gestión

La otra información comprende exclusivamente el informe de gestión del ejercicio 2024, cuya formulación es responsabilidad de los administradores de la Sociedad y no forma parte integrante de las cuentas anuales.

Nuestra opinión de auditoría sobre las cuentas anuales no cubre el informe de gestión. Nuestra responsabilidad sobre el informe de gestión, de conformidad con lo exigido por la normativa reguladora de la actividad de auditoría de cuentas, consiste en evaluar e informar sobre la concordancia del informe de gestión con las cuentas anuales, a partir del conocimiento de la entidad obtenido en la realización de la auditoría de las citadas cuentas, así como evaluar e informar de si el contenido y presentación del informe de gestión son conformes a la normativa que resulta de aplicación. Si, basándonos en el trabajo que hemos realizado, concluimos que existen incorrecciones materiales, estamos obligados a informar de ello.

Sobre la base del trabajo realizado, según lo descrito en el párrafo anterior, la información que contiene el informe de gestión concuerda con la de las cuentas anuales del ejercicio 2024 y su contenido y presentación son conformes a la normativa que resulta de aplicación.

Responsabilidad de los administradores en relación con las cuentas anuales

Los administradores son responsables de formular las cuentas anuales adjuntas, de forma que expresen la imagen fiel del patrimonio, de la situación financiera y de los resultados de la Sociedad, de conformidad con el marco normativo de información financiera aplicable a la entidad en España, y del control interno que consideren necesario para permitir la preparación de cuentas anuales libres de incorrección material, debida a fraude o error.

En la preparación de las cuentas anuales, los administradores son responsables de la valoración de la capacidad de la Sociedad para continuar como empresa en funcionamiento, revelando, según corresponda, las cuestiones relacionadas con la empresa en funcionamiento y utilizando el principio contable de empresa en funcionamiento excepto si los administradores tienen intención de liquidar la sociedad o de cesar sus operaciones, o bien no exista otra alternativa realista.

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

Nuestros objetivos son obtener una seguridad razonable de que las cuentas anuales en su conjunto están libres de incorrección material, debida a fraude o error, y emitir un informe de auditoría que contiene nuestra opinión. Seguridad razonable es un alto grado de seguridad pero no garantiza que una auditoría realizada de conformidad con la normativa reguladora de la actividad de auditoría de cuentas vigente en España siempre detecte una incorrección material cuando existe. Las incorrecciones pueden deberse a fraude o error y se consideran materiales si, individualmente o de forma agregada, puede preverse razonablemente que influyan en las decisiones económicas que los usuarios toman basándose en las cuentas anuales.

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

- Identificamos y valoramos los riesgos de incorrección material en las cuentas anuales, debida a fraude o error, diseñamos y aplicamos procedimientos de auditoría para responder a dichos riesgos y obtenemos evidencia de auditoría suficiente y adecuada para proporcionar una base para nuestra opinión. El riesgo de no detectar una incorrección material debida a fraude es más elevado que en el caso de una incorrección material debida a error, ya que el fraude puede implicar colusión, falsificación, omisiones deliberadas, manifestaciones intencionadamente erróneas, o la elusión del control interno.
- Obtenemos conocimiento del control interno relevante para la auditoría con el fin de diseñar procedimientos de auditoría que sean adecuados en función de las circunstancias, y no con la finalidad de expresar una opinión sobre la eficacia del control interno de la entidad.
- Evaluamos si las políticas contables aplicadas son adecuadas y la razonabilidad de las estimaciones contables y la correspondiente información revelada por los administradores.

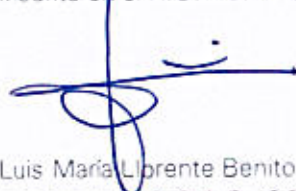
- Concluimos sobre si es adecuada la utilización, por los administradores, del principio contable de empresa en funcionamiento y, basándonos en la evidencia de auditoría obtenida, concluimos sobre si existe o no una incertidumbre material relacionada con hechos o con condiciones que pueden generar dudas significativas sobre la capacidad de la Sociedad para continuar como empresa en funcionamiento. Si concluimos que existe una incertidumbre material, se requiere que llamemos la atención en nuestro informe de auditoría sobre la correspondiente información revelada en las cuentas anuales o, si dichas revelaciones no son adecuadas, que expresemos una opinión modificada. Nuestras conclusiones se basan en la evidencia de auditoría obtenida hasta la fecha de nuestro informe de auditoría. Sin embargo, los hechos o condiciones futuros pueden ser la causa de que la Sociedad deje de ser una empresa en funcionamiento.
- Evaluamos la presentación global, la estructura y el contenido de las cuentas anuales, incluida la información revelada, y si las cuentas anuales representan las transacciones y hechos subyacentes de un modo que logran expresar la imagen fiel.

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

Entre los riesgos significativos que han sido objeto de comunicación a los administradores de Aena, Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia, S.M.E., S.A.U., determinamos los que han sido de la mayor significatividad en la auditoría de las cuentas anuales del periodo actual y que son, en consecuencia, los riesgos considerados más significativos.

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

KPMG Auditores, S.L.
Inscrito en el R.O.A.C. nº S0702



Luis María Llorente Benito
Inscrito en el R.O.A.C. nº 23.568

21 de febrero de 2025



KPMG AUDITORES, S.L.

2025 Núm. 01/25/00376

96,00 EUR

SELLO CORPORATIVO:
Informe de auditoría de cuentas sujeto
a la normativa de auditoría de cuentas
española o internacional

**Aena, Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional
de la Región de Murcia, S.M.E., S.A. (Unipersonal)**

**Cuentas Anuales e Informe de Gestión
correspondientes al ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2024**

Aena, Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia, S.M.E., S.A. (Unipersonal)
Cuentas Anuales del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2024

(Importes en euros salvo otra indicación)

Estados Financieros

Balance a 31 de diciembre de 2024	1
Cuenta de Pérdidas y ganancias correspondiente al ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2024	3
Estado de Cambios en el Patrimonio Neto correspondiente al ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2024	4
Estado de flujos de efectivo correspondiente al ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2024	5

Notas de las Cuentas Anuales del ejercicio 2024

1. INFORMACIÓN GENERAL	6
2. BASES DE PRESENTACIÓN DE LAS CUENTAS ANUALES	11
3. APLICACIÓN DEL RESULTADO	14
4. NORMAS DE REGISTRO Y VALORACIÓN	14
5. INMOVILIZADO INTANGIBLE	24
6. INMOVILIZADO MATERIAL	28
7. ARRENDAMIENTOS	28
8. INSTRUMENTOS FINANCIEROS	29
9. EFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFECTIVO	31
10. PATRIMONIO NETO	31
11. PROVISIONES, ACTIVOS Y PASIVOS CONTINGENTES	32
13. SITUACIÓN FISCAL	38
14. INGRESOS Y GASTOS	41
15. OPERACIONES Y SALDOS CON PARTES VINCULADAS	43
16. INFORMACIÓN SOBRE MEDIO AMBIENTE	48
17. INFORMACIÓN SOBRE EMPLEADOS	49
18. HONORARIOS DE AUDITORÍA	50
19. INFORMACIÓN SOBRE EL EJERCICIO MEDIO DE PAGO A PROVEEDORES. DISPOSICIÓN ADICIONAL TERCERA. "DEBER DE INFORMACIÓN" DE LA LEY 15/2010, DE 5 DE JULIO	50
20. HECHOS POSTERIORES	51

Aena, Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia, S.M.E., S.A. (Unipersonal)
Cuentas Anuales del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2024

(Importes en euros salvo otra indicación)

Balance a 31 de diciembre de 2024

	Euros	Notas	2024	2023
ACTIVO NO CORRIENTE				
Inmovilizado intangible		5	10.558.711	9.006.244
Acuerdo de concesión, activo regulado			10.558.575	9.005.904
Aplicaciones informáticas			136	340
Inmovilizado material		6	224.235	249.509
Instalaciones técnicas y otro inmovilizado material			224.235	249.509
Inversiones financieras a largo plazo		8.1	100.288	240.062
Otros activos financieros			100.288	240.062
Deudas comerciales no corrientes		8.1	585.740	-
Activos por impuesto diferido		13.3	13.407	15.975
TOTAL ACTIVO NO CORRIENTE			11.482.381	9.511.790
ACTIVO CORRIENTE				
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar			2.189.856	3.068.339
Clientes por ventas y prestación de servicios		8.1	1.590.788	1.619.768
Clientes, empresas del grupo, y asociadas		15.1	5	-
Personal		8.1	8.136	3.993
Otros créditos con las Administraciones Públicas		13	590.927	1.444.578
Inv. en emp. grupo y asociadas a corto plazo		8.1, 15.1	496.085	849.318
Créditos a empresas			496.085	849.318
Inversiones financieras a corto plazo		8.1	7.620	10.024
Otros activos financieros			7.620	10.024
Periodificaciones a corto plazo			44.952	40.552
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes		9	3.243.561	5.112.540
TOTAL ACTIVO CORRIENTE			5.982.074	9.080.773
TOTAL ACTIVO			17.464.455	18.592.563

Las Notas del 1 al 20 descritas en la memoria adjunta forman parte integrante de las presentes cuentas anuales.

Aena, Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia, S.M.E., S.A. (Unipersonal)
Cuentas Anuales del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2024

(Importes en euros salvo otra indicación)

	Euros	Notas	2024	2023
PATRIMONIO NETO				
Fondos propios	10		1.026.382	2.455.854
Capital			8.500.000	8.500.000
Reserva Legal			1.700.000	1.700.000
Otras Reservas			(2.961)	(3.191)
Resultados negativos de ejercicios anteriores			(15.433.014)	(14.159.551)
Aportaciones de socios			7.692.059	7.692.059
Resultado del ejercicio			(1.429.702)	(1.273.463)
TOTAL PATRIMONIO NETO			1.026.382	2.455.854
PASIVO NO CORRIENTE				
Provisiones a largo plazo	11		3.048.504	2.292.901
Deudas a largo plazo	8.2		1.275.701	1.219.753
Otros pasivos financieros			1.275.701	1.219.753
Deudas con empresas del grupo y asociadas a largo plazo.	8.2, 15.1		7.000.000	5.500.000
Pasivos por impuesto diferido	13.3		131.225	131.225
TOTAL PASIVO NO CORRIENTE			11.455.430	9.143.879
PASIVO CORRIENTE				
Provisiones a corto plazo	11		101.425	20.073
Deudas a corto plazo	8.2		662.905	358.856
Otros pasivos financieros			662.905	358.856
Deudas con empresas del grupo y asociadas a corto plazo	8.2, 15.1		1.316.440	3.343.366
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar			2.901.873	3.270.535
Acreedores empresas del grupo y asociadas	8.2, 15.1		577.915	1.598.346
Acreedores varios	8.2		772.602	788.650
Personal	8.2		528.288	388.494
Otras deudas con Administraciones Públicas	13		329.712	275.100
Anticipos de clientes	8.2		693.356	219.945
TOTAL PASIVO CORRIENTE			4.982.643	6.992.830
TOTAL PATRIMONIO NETO Y PASIVO			17.464.455	18.592.563

Las Notas del 1 al 20 descritas en la memoria adjunta forman parte integrante de las presentes cuentas anuales.

Aena, Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia, S.M.E., S.A. (Unipersonal)
Cuentas Anuales del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2024

(Importes en euros salvo otra indicación)

Cuenta de Pérdidas y ganancias correspondiente al ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2024

	Euros	Notas	2024	2023
OPERACIONES CONTINUADAS				
Importe neto de la cifra de negocios	14.1		12.699.456	12.181.466
Aprovisionamientos	14.2		(1.412.046)	(1.425.496)
Consumo de materias primas y otras materias consumibles			(7.041)	(7.698)
Trabajos realizados por otras empresas			(1.405.005)	(1.417.798)
Otros ingresos de explotación			82.854	129.918
Ingresos accesorios y otros de gestión corriente			82.854	129.918
Gastos de personal	14.3		(5.112.601)	(4.727.391)
Sueldos, salarios y asimilados			(3.621.492)	(3.416.723)
Cargas sociales			(1.544.843)	(1.390.854)
Provisiones			53.734	80.186
Otros gastos de explotación			(7.539.857)	(7.342.040)
Servicios exteriores	14.4		(5.868.762)	(5.837.567)
Tributos			(948.173)	(883.485)
Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales	8.1.3		(19.583)	(61.849)
Otros gastos de gestión corriente	11		(703.339)	(559.139)
Amortización del inmovilizado	5,6		(593.418)	(485.776)
Otros resultados			-	500
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN			(1.875.612)	(1.668.819)
Ingresos financieros	14.5		92.176	47.775
De valores negociables y otros instrumentos financieros			92.176	47.775
De terceros			92.176	47.775
Gastos financieros	14.5		(123.748)	(75.984)
Por deudas con empresas del grupo	15.2		(71.921)	(40.059)
Por actualización de provisiones			(51.827)	(35.925)
RESULTADO FINANCIERO			(31.572)	(28.209)
RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS			(1.907.184)	(1.697.028)
Impuesto sobre beneficios	13.2		477.482	423.565
RESULTADO DEL EJERCICIO PROCEDENTE DE OPERACIONES CONTINUADAS			(1.429.702)	(1.273.463)
RESULTADO DEL EJERCICIO			(1.429.702)	(1.273.463)

Las Notas del 1 al 20 descritas en la memoria adjunta forman parte integrante de las presentes cuentas anuales.

(Importes en euros salvo otra indicación)

Estado de Cambios en el Patrimonio Neto correspondiente al ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2024

1. Estado de ingresos y gastos reconocidos correspondiente al ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2024

Euros	Nota	2024	2023
Resultado de la cuenta de pérdidas y ganancias		(1.429.702)	(1.273.463)
Ingresos y gastos imputados directamente al patrimonio neto			
Por ganancias y pérdidas actuariales		306	(317)
Efecto impositivo		(76)	79
Total ingresos y gastos imputados directamente al patrimonio neto		230	(238)
Transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias			
Total transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias		-	-
TOTAL DE INGRESOS Y GASTOS RECONOCIDOS		(1.429.472)	(1.273.701)

2. Estado total de cambios en el patrimonio neto correspondiente al ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2024

Euros	Capital escriturado (Nota 9.a)	Reserva Legal	Otras reservas	Resultados de ejercicios anteriores	Aportación de socios (Nota 10)	Resultado del ejercicio	Total
Saldo a 31 de diciembre de 2022	8.500.000	1.700.000	(2.953)	(14.359.009)	7.692.059	199.458	3.729.555
Total ingresos y gastos reconocidos	-	-	(238)	-	-	(1.273.463)	(1.273.701)
Aplicación del resultado del ejercicio anterior	-	-	-	199.458	-	(199.458)	-
Saldo a 31 de diciembre de 2023	8.500.000	1.700.000	(3.191)	(14.159.551)	7.692.059	(1.273.463)	2.455.854
Total ingresos y gastos reconocidos	-	-	230	-	-	(1.429.702)	(1.429.472)
Aplicación del resultado del ejercicio anterior	-	-	-	(1.273.463)	-	1.273.463	-
Saldo a 31 de diciembre de 2024	8.500.000	1.700.000	(2.961)	(15.433.014)	7.692.059	(1.429.702)	1.026.382

Las Notas del 1 al 20 descritas en la memoria adjunta forman parte integrante de las presentes cuentas anuales.

Aena, Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia, S.M.E., S.A. (Unipersonal)
Cuentas Anuales del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2024

(Importes en euros salvo otra indicación)

Estado de flujos de efectivo correspondiente al ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2024

	Euros	Notas	2024	2023
FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE EXPLOTACIÓN				
Resultado del ejercicio antes de impuestos			(1.907.184)	(1.697.028)
Ajustes del resultado			819.097	1.049.900
Amortización del inmovilizado	5.6		593.418	485.776
Correcciones valorativas por deterioro de créditos comerciales	8.1.3		19.583	61.849
Variación de provisiones relacionadas con la infraestructura	11		702.659	160.936
Variación de otras provisiones			(62.291)	313.130
Otros ingresos financieros	14.5		(92.176)	(47.775)
Gastos financieros	14.5		123.748	75.984
Otros ajustes al resultado	14.1		(465.844)	-
Cambios en el capital corriente			857.212	30.649
Deudores y otras cuentas a cobrar			716.634	(1.281.183)
Otros activos corrientes			-	6.657
Acreedores y otras cuentas a pagar			140.578	1.305.175
Otros flujos de efectivo de las actividades de explotación			21.923	1.180
Pagos de intereses			(72.656)	(36.571)
Cobros de intereses			94.579	37.751
Flujos de efectivo de las actividades de explotación			(208.952)	(615.299)
FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE INVERSIÓN				
Pagos por inversiones			(1.908.046)	(2.788.939)
Inmovilizado intangible			(1.889.194)	(2.775.818)
Inmovilizado material			(18.852)	(13.121)
Cobros por desinversiones			139.774	-
Otros activos financieros			139.774	-
Flujos de efectivo de las actividades de inversión			(1.768.272)	(2.788.939)
FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE FINANCIACIÓN				
Cobros y pagos por instrumentos de pasivo financiero			108.245	4.342.260
a) Emisión.			131.429	4.347.911
Deudas con empresas del grupo y asociadas (+).	15		-	4.000.000
Otros(+).			131.429	347.911
b) Devolución y amortización de			(23.184)	(5.651)
Otras deudas			(23.184)	(5.651)
Flujos de efectivo de las actividades de financiación			108.245	4.342.260
EFFECTO DE LAS VARIACIONES DE LOS TIPOS DE CAMBIO			-	-
AUMENTO / DISMINUCIÓN NETA DEL EFECTIVO O EQUIVALENTES			(1.868.979)	938.022
Efectivo o equivalentes al comienzo del ejercicio			5.112.540	4.174.518
Efectivo o equivalentes al final del ejercicio			3.243.561	5.112.540

Las Notas del 1 al 20 descritas en la memoria adjunta forman parte integrante de las presentes cuentas anuales.

Memoria de las Cuentas Anuales correspondiente al ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2024

1. INFORMACIÓN GENERAL

1.1. Antecedentes, constitución y actividad de la Sociedad

Aena, Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia, S.M.E., S.A.U. (en adelante, la "Sociedad", "la Sociedad concesionaria" o la "Concesionaria" o "SCAIRM") se constituyó en España el día 25 de enero de 2018 como sociedad anónima con un capital social de 8,5 millones de euros, titularidad al 100% de Aena S.M.E., S.A. (en adelante AENA) y, por tanto, Sociedad Mercantil Estatal. Fue autorizada por el Consejo de Ministros en fecha 29 de diciembre de 2017. Su domicilio social y fiscal se encuentra situado en la calle Avenida España número 101, 30154, Valladolides y Lo Jurado (Murcia). La duración de la Sociedad es indefinida y todas sus actividades se realizan únicamente en España.

Como resultado de la tramitación del oportuno expediente de contratación, por Orden de la Consejería de Presidencia y Fomento de la Región de Murcia de fecha 15 de enero de 2018, se procedió a la adjudicación del contrato para la operación, mantenimiento y la explotación del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia ("AIRM") a AENA, con un plazo de duración de la concesión de 25 años.

La Sociedad se constituyó con el objeto de cumplir con la cláusula 33 del Pliego de Cláusulas Particulares de la licitación de la mencionada concesión, que fue objeto de licitación pública, publicándose en 2017 los Pliegos de la licitación relativa a la "Gestión, Explotación, Mantenimiento y Conservación del Aeropuerto Internacional Región de Murcia".

La Sociedad tiene por objeto exclusivo el ejercicio de los derechos y el cumplimiento de las obligaciones derivadas de la Concesión Administrativa para la Gestión, Explotación y Mantenimiento del Aeropuerto de la Región de Murcia, esto es, de acuerdo con lo estipulado en la cláusula 2ª del Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares (el "PCAP") en el que se detalla:

1. Explotación y conservación de las infraestructuras aeroportuarias.

- 1) El mantenimiento preventivo y correctivo del aeropuerto en las condiciones requeridas para un aeropuerto clase 4E y para el mantenimiento de su certificación como infraestructura aeroportuaria de interés general.
- 2) La obligación de equipar las instalaciones aeroportuarias de acuerdo con lo previsto en este Pliego y el Pliego de Prescripciones Técnicas Particulares.
- 3) La conservación y mantenimiento de las instalaciones aeroportuarias, así como del equipamiento y material, según lo requerido para un aeropuerto clase 4E y la certificación de la infraestructura aeroportuaria de interés general.
- 4) Tal y como establecen los artículos 279 y 280 del Texto Refundido de la Ley de Contratos del Sector Público (el "TRCSP"), el Concesionario deberá mantener y explotar las infraestructuras según el progreso que la ciencia demande, así como las requeridas por la legislación vigente en cada momento, ya sea esta normativa técnica, medioambiental, de accesibilidad y eliminación de barreras y de seguridad de los usuarios que resulte de aplicación en los términos y con el alcance previsto en el presente pliego.
- 5) La adecuación, reforma y modernización de las instalaciones aeroportuarias para adaptarlas a las características técnicas y funcionales requeridas para la correcta prestación de los servicios o la realización de las actividades económicas a las que aquellas sirvan de soporte material.
- 6) El Concesionario vendrá obligado a aplicar una determinada medida cuando sea aprobada por la normativa correspondiente. En este caso, el Concesionario no tendrá derecho a exigir indemnización alguna, por parte de la Administración, derivada de las cargas económicas inherentes a los trabajos para poner en práctica la citada medida, salvo que a la misma le sea de aplicación alguno de los apartados del artículo 282 del Texto Refundido de la Ley de Contratos del Sector Público (en adelante, TRCSP). En todo caso, para la explotación, conservación y mantenimiento se estará a lo establecido en el PCAP y Pliego de Prescripciones Técnicas Particulares.

(Importes en euros salvo otra indicación)

2. Explotación de las actividades comerciales.

El concesionario realizará asimismo la explotación y comercialización por sí o por terceros, de las actividades comerciales que puedan desarrollarse dentro de las instalaciones aeroportuarias. Por otro lado, en caso de que fuera necesario realizar inversiones para la explotación efectiva de las actividades comerciales, éstas serán realizadas por el concesionario.

3. Servicio de Torre de Control.

La prestación del servicio de tránsito aéreo (ATS), que se prestará a través del proveedor civil designado, de conformidad con lo establecido en la Ley 9/2010 de 14 de abril, sobre la prestación de servicios de tránsito aéreo, y establecimiento de las obligaciones de los proveedores civiles de dichos servicios y fijación de determinadas condiciones laborales para los controladores civiles de tránsito aéreo (en adelante, la Ley 9/2010). Sin perjuicio de ello, la prestación de este servicio se regirá por lo dispuesto en el presente PCAP, así como en el PPTP.

4. Explotación de la Zona de Actividades Complementarias.

Consistirá en la explotación, por sí o por terceros, de la Zona de Actividades Complementarias que, de acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, modificado por el Real Decreto 297/2013, de 26 de abril, y lo previsto en este Pliego, es susceptible de aprovechamiento económico diferenciado del correspondiente a las instalaciones aeroportuarias entendidas en sentido estricto, sujetándose a los usos permitidos por la Administración competente de acuerdo con el Plan Director y el Plan Especial del Sistema General Aeroportuario.

Con fecha 15 de enero de 2019 se inauguró el Aeropuerto Internacional Región de Murcia (AIRM), habiendo comenzado el inicio de sus operaciones y, por lo tanto, a partir de dicho momento el Aeropuerto de Murcia San Javier queda destinado exclusivamente a la aviación militar.

De acuerdo con el art. 13.1 del Texto Refundido de la Ley de Sociedades de Capital, la Sociedad se ha inscrito en el Registro Mercantil como sociedad unipersonal. La Sociedad está integrada en el Grupo Aena, cuya sociedad dominante es Aena S.M.E., S.A., con domicilio social en Madrid, Calle Peonías, número 12, la cual formula cuentas anuales consolidadas. Las cuentas anuales consolidadas del Grupo Aena correspondientes al ejercicio 2024 serán depositadas en el Registro Mercantil de Madrid en los plazos establecidos por la normativa en vigor.

Los Administradores del Grupo Aena S.M.E. S.A. formularon el 27 de febrero de 2024 las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2023 bajo NIIF-UE que muestran unas beneficios consolidados de 1.645.069 miles de euros y un patrimonio neto consolidado de 7.558.113 miles de euros.

1.2. Segregación de rama de actividad

El 7 de diciembre de 2011, el Ministerio de Fomento y la Consejería de Obras Públicas y Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia firmaron un Protocolo "para establecer las bases del desarrollo de la aviación civil en la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia" (publicado en el Boletín Oficial de la Región de Murcia nº 281, de 7 de diciembre de 2011), por el que ambas partes ponían de manifiesto la necesidad de que el tráfico civil en la Región de Murcia se realizase únicamente a través del AIRM, a tan sólo 30 kilómetros (aproximadamente) del Aeropuerto de Murcia San Javier, el cual quedaría destinado, una vez se llevara a cabo la apertura del AIRM, exclusivamente a la aviación militar (salvo casos de emergencia). A tal efecto, en la oferta presentada por Aena en la licitación pública de la gestión y explotación del AIRM, se contemplaba expresamente el cierre del tráfico civil en la base aérea de San Javier de forma coordinada con la entrada en funcionamiento del AIRM, evitando cualquier tipo de duplicidad de funciones aeroportuarias en la Comunidad Autónoma Región de Murcia.

Con la apertura del nuevo AIRM, la Base Aérea de San Javier queda destinada exclusivamente a la aviación militar. Por ello, Aena S.M.E., S.A. aprobó segregarse y aportar la rama de actividad consistente en la gestión y explotación de la aviación civil del Aeropuerto de San Javier a la Sociedad, actual gestora del AIRM, a través del mecanismo de sucesión universal.

AENA era la gestora del Aeropuerto de Murcia San Javier, mientras que la Sociedad Concesionaria del AIRM es una empresa 100 % titularidad de AENA, por lo que no sólo se trata de empresas del mismo grupo (en los términos del artículo 42 del Código de Comercio) sino que Aena S.M.E., S.A. es su accionista único.

La segregación está contemplada en los Artículos 71 y siguientes de la Ley 3/2009, de 3 de abril, sobre Modificaciones Estructurales de las Sociedades Mercantiles, en los siguientes términos: "traspaso en bloque por sucesión universal de una o varias partes del patrimonio de una sociedad, cada una de las cuales forme una unidad económica, a una o varias sociedades". AENA S.M.E., S.A. (matriz) utilizó dicho mecanismo de segregación con el fin de aportar a la Sociedad la rama de actividad correspondiente a Murcia San Javier, a través del mecanismo de sucesión universal.

(Importes en euros salvo otra indicación)

Dicha sucesión universal permitió que todo el personal, así como los proveedores/clientes (fuente de los ingresos comerciales) de San Javier pudieran continuar normalmente con sus actividades en el nuevo AIRM, sin necesidad de sacar a concurso las plazas del personal ni los servicios del aeropuerto. Asimismo, la aplicación del principio de la sucesión universal permitió que la Sociedad continuase con todos los contratos que adjudicó AENA para el Aeropuerto de Murcia San Javier, con los consiguientes beneficios que ello conllevaba, tanto desde el punto de vista de una transición lo más eficiente y ordenada posible de la operativa del Aeropuerto de Murcia San Javier al AIRM, como desde el punto de vista del mantenimiento del empleo y la paz social.

La segregación fue autorizada por el Consejo de Ministros, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 169.f) de la Ley 33/2003 del Patrimonio de las Administraciones Públicas con fecha 3 de agosto de 2018. Asimismo, el proyecto de segregación fue aprobado por la Sociedad Segregada y la Sociedad Beneficiaria con fecha 30 de octubre de 2018.

De acuerdo al proyecto de segregación aprobado, el valor total de la rama de actividad segregada de Aena y aportada a la Sociedad el 1 de enero de 2018, fecha de efectos contables de la segregación, fue de 1.191 miles de euros, que se correspondía con el valor neto contable de la misma, según resulta de los estados financieros consolidados del Grupo Aena a dicha fecha. El tratamiento contable de la segregación supuso un incremento del Patrimonio Neto, como aportaciones no dinerarias de los socios.

1.3 Acuerdo de concesión

a) Descripción del acuerdo y calificación contable de la contraprestación recibida

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

La Sociedad evaluó y concluyó que, en función de las características contractuales y legales, el acuerdo de concesión se encuentra en el alcance de la Orden EHA/3362/2010, de 23 de diciembre, por la que se aprueban las normas de adaptación del Plan General de Contabilidad a las empresas concesionarias de infraestructuras públicas.

Dado que en el Acuerdo de concesión formalizado inicialmente la contraprestación recibida consistía únicamente en el derecho a cobrar las correspondientes tarifas en función del grado de utilización del servicio público prestado y, por tanto, la Sociedad concesionaria asumía, en los términos propios de este tipo de acuerdos, el riesgo de demanda, la Sociedad calificó dicha contraprestación como inmovilizado intangible.

Como consecuencia del desequilibrio originado por la situación sociosanitaria ocasionada por la pandemia del COVID-19, con fecha 29 de diciembre de 2020 se publicó en el Boletín Oficial de la Región de Murcia el Decreto 224/2020, de 23 de diciembre, por el que se establecían las normas especiales reguladoras de la concesión directa de subvención a SCAIRM. Este hecho supuso una modificación del acuerdo de concesión suscrito inicialmente entre la Sociedad y la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, y establecía una aportación a favor de la Sociedad de 2.592 miles de euros, como parte de la contraprestación a recibir como concesionaria, mediante un derecho incondicional a recibir efectivo de la entidad concedente para garantizar la recuperación de parte del coste de la infraestructura. Esta subvención se hizo efectiva el 1 de febrero de 2021.

En 2021 la situación originada por la pandemia no cesó, el tráfico aéreo no remontó y la situación de desequilibrio de la concesión no desapareció tras esa primera compensación. Por ello, el Consejo de Gobierno de la Región de Murcia, por medio de la Disposición Adicional Tercera del Decreto-Ley 1/2021, de 6 de mayo, de reactivación económica y social tras el impacto del COVID-19 en el área de vivienda e infraestructuras, acordó autorizar la adaptación del contrato de gestión de servicios públicos del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia a las nuevas circunstancias derivadas de la pandemia. Esta iniciativa se perfeccionó el 17 de noviembre de 2021 con la Orden por la que se resuelven las solicitudes de reequilibrio del Contrato de Concesión para la "Gestión, explotación, Mantenimiento y conservación del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia", en la que se modificaron parte de los términos relevantes del acuerdo, estableciéndose mecanismos de compensación basados en una reducción de los cánones a pagar, que serán revisables anualmente en función de la evolución de las circunstancias determinadas en cada una de las cláusulas modificadas del Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares que rige el contrato de concesión.

(Importes en euros salvo otra indicación)

b) Términos relevantes del acuerdo de concesión

La Sociedad tiene la obligación de explotar, mantener y conservar el Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia y el derecho a percibir una retribución en concepto de precio por la utilización de las instalaciones y por la prestación de servicios y actividades de tráfico y transportes aéreos (tarifas de aterrizaje, explotación económica de la terminal y servicios de pasajeros, mercancías y empresas de transportes aéreo) o vinculadas con la gestión del AIRM, que pudiera desarrollar de acuerdo con lo previsto en el contrato de concesión.

El contrato confiere a la Sociedad el derecho a percibir las contraprestaciones que se deriven de la explotación de las instalaciones que se entregan en concesión, ya sean éstas consecuencia de las Actividades Aeroportuarias o de las actividades relacionadas con la Zona de Actividades Complementarias ("ZAC").

Los ingresos que perciba la Sociedad Concesionaria por los servicios aeroportuarios prestados en el ejercicio de la actividad aeroportuaria tendrán la naturaleza de precios privados de conformidad con el artículo 71 de la Ley 21/2003. La concesionaria podrá percibir ingresos por la prestación de los servicios enumerados en el artículo 68. 2 de la citada Ley 21/2003, cuyo contenido y características se desarrollan en artículos posteriores del mismo texto, por el servicio de carga o descarga de mercancías, así como por cualquier otro servicio y actividad que desarrolle en el Aeropuerto y que no esté incluido entre los relacionados en el artículo anteriormente citado.

Antes de la puesta en servicio del Aeropuerto, la Concesionaria propuso a la Administración concedente para su aprobación las tarifas máximas a aplicar por los servicios aeroportuarios enumerados en el citado artículo 68, así como por cualquier otro servicio y actividad que desarrolle en el Aeropuerto. Igualmente, antes del inicio de cada año natural deberá proponer para su aprobación la actualización de las mismas. Tanto la propuesta como la aprobación de las mismas deberán ajustarse a la legislación que sea de aplicación en cada momento.

En la aplicación de las tarifas a aplicar por los servicios y actividades que la Sociedad Concesionaria desarrolle en el Aeropuerto, la misma deberá evitar discriminaciones entre los usuarios de las instalaciones. Ello no obstará a la posible modulación de las mismas por motivos de interés público y general. Los criterios aplicados para esta modulación deberán ser pertinentes, objetivos y transparentes.

La fijación de los precios por parte de la Sociedad debe tener en consideración el escenario financiero de tarifas máximas determinadas en el Plan Económico Financiero aprobado por la Administración.

Con fecha 27 de diciembre de 2021 se formalizó la adenda al contrato de concesión conforme a lo establecido en la Orden de la Consejería de Fomento e Infraestructuras de la Región de Murcia, de 17 de noviembre de 2021, por la que se resuelven las solicitudes de reequilibrio del Contrato de Concesión para la "Gestión, explotación, Mantenimiento y conservación del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia". Como consecuencia, se modificaron las obligaciones de la Concesionaria frente a la Administración en los siguientes términos:

1. Se establece una compensación a la Sociedad Concesionaria por la reducción de ingresos y aumento de gastos que tengan su origen en la situación de hecho producida por la pandemia COVID-19, a partir de 1 de julio de 2020, que dejaría de aplicarse en el momento que el tráfico aéreo anual iguale o supere el del año 2019. La cuantía se calcula anualmente aplicando un coeficiente corrector del 50% en función de la diferencia entre los ingresos y gastos reales y previstos de cada ejercicio, añadiendo aquellos adicionales en los que fuera preciso incurrir como consecuencia de la pandemia. El resultado se aplicará contra cánones futuros capitalizado al 3%.

En las Cuentas Anuales correspondientes al ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2024, existe un activo contingente por importe de 8.492.030 euros (6.623.837 euros en 2023) por el derecho a compensar esta cantidad contra cánones futuros, en el caso de que se produzcan (Nota 11). Dado el carácter contingente de este derecho, dependiente de hechos futuros que no están bajo el control de la Sociedad y que no son virtualmente ciertos, no se cumplen los criterios para su reconocimiento contable al cierre del ejercicio 2024.

2. Se suspendió la aplicación del canon mínimo garantizado hasta que el escenario económico financiero sea favorable, esto es, se obtenga un VAN superior a 0 y una TIR del accionista igual a la de la oferta.

Tras la modificación del contrato de concesión, se procedió a registrar en el ejercicio 2021 la cancelación del pasivo concesional registrado inicialmente, generando un resultado positivo por importe de 50.146 miles de euros en dicho ejercicio.

3. Se modificó el canon variable anual para adaptarlo a la realidad del tráfico de pasajeros y a las condiciones más actuales del mercado aplicando un factor de corrección igual a la variación del tráfico aéreo real del año 2024 con respecto al establecido en la oferta.
4. Por último, se adaptó el plan de inversiones a la nueva situación, con una reducción en la inversión cuantificada en aproximadamente un 40% para todo el periodo concesional frente a la inicialmente prevista.

(importes en euros salvo otra indicación)

Con fecha 17 de enero de 2024 se firmó el Acta Anual de Tráfico de 2023. Este documento es el paso previo necesario para que la Administración concedente pase al cobro el canon correspondiente en el caso de haber superado el umbral del millón de pasajeros en 2023 y de la existencia de carga. Al no haber superado el millón de pasajeros en 2023 y al no haberse operado carga en el AIRM, la liquidación final es 0 euros.

El 16 de enero de 2025 la Sociedad Concesionaria presentó el Acta Anual de Tráfico ante la Consejería de Fomento e Infraestructuras de la Región de Murcia, conforme al cual el tráfico del AIRM durante 2024 no ha superado el millón de pasajeros y no se ha operado carga, por lo que, al igual que en el ejercicio anterior, la liquidación final del canon es de cero euros. Dicho Acta se ha recibido firmada por la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia el pasado 28 de enero de 2025. (Nota 20).

Conforme a la adenda al contrato de concesión, la procedencia de la aplicación de estos mecanismos de reequilibrio es revisable anualmente, en función de la evolución de las circunstancias determinadas en cada una de las cláusulas modificadas del Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares que rige el contrato de concesión y que se han detallado anteriormente.

Una vez finalizado el plazo total de la concesión, la plena e ilimitada posesión de los terrenos y la totalidad de las instalaciones existentes (incluidos los gastos útiles realizados por el concesionario y las mejoras que hayan podido ser incorporadas por éste) revertirán a la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, sin que exista derecho a indemnización alguna a favor del Concesionario, de acuerdo con lo previsto en el artículo 283 del TRLCSP, debiendo formalizarse la correspondiente Acta de Recepción en el mismo día en el que concluya el plazo concesional, y si éste fuese inhábil, en el primer día hábil inmediatamente siguiente. La Sociedad no está limitada al periodo de la Concesión, por lo que al final de dicho periodo la Sociedad no tiene la obligación de ser disuelta y liquidada.

c) Naturaleza y alcance

La ejecución del contrato en todas sus fases se desarrollará a riesgo y ventura del concesionario, que no tendrá derecho a indemnización o compensación alguna por los daños y perjuicios que se le hubieran producido distintos de los enumerados en la Orden de 17 de noviembre de 2021, salvo por causa de fuerza mayor y siempre que no exista actuación imprudente por parte del mismo.

c.1) Actuaciones significativas sobre la Infraestructura.

Las inversiones de establecimiento comenzaron en 2018 y terminaron en 2020.

Asimismo, existe una previsión de las Inversiones en reposición hasta el fin de la concesión.

Dentro de las Inversiones de Reposición se distinguen dos tipos;

1. Sistemas e instalaciones: las inversiones anuales de reposición han sido calculadas de acuerdo a un plan de inversión para los diferentes elementos del inmovilizado conforme a las necesidades previstas de mantenimiento de la infraestructura aeroportuaria durante todo el plazo contractual.
2. Inversiones de reposición correspondientes al recrecido de la pista: deberán acometerse conforme exija el mantenimiento de los requisitos de seguridad, calidad y capacidad exigidos en los pliegos y demás normativa de obligado cumplimiento.

c.2) Obligaciones y derechos al término del periodo de Concesión.

Concluido el plazo concesional, la Sociedad Concesionaria está obligada a entregar a la Administración la plena e ilimitada posesión de los terrenos y el conjunto de las instalaciones afectas a la concesión del Aeropuerto Internacional Región de Murcia, incluyendo los bienes muebles y bienes intangibles afectos a la misma.

c.3) Opciones de renovación y de rescisión.

El Contrato de Concesión no contempla ninguna opción de renovación.

El Contrato de Concesión contempla las siguientes opciones de rescisión:

- Por el transcurso del plazo.
- Resolución del contrato:
 1. Son causas de resolución del contrato las establecidas en las letras a), b) c), f), g) y h) del artículo 223 del TRLCSP.
 2. También son causas de resolución del contrato las establecidas en las letras a), b), c) y d) del artículo 286 del TRLCSP.

d) Magnitudes relevantes del Plan Económico Financiero

El Plan Económico Financiero presentado en la oferta por la Sociedad Concesionaria se correspondía con el documento de la Oferta Económica del Contrato de Concesión y contempla la recuperación total de la inversión del proyecto y la amortización de la deuda en el periodo de la Concesión, garantizando una adecuada remuneración de los fondos propios.

Como consecuencia de las adendas al contrato de concesión formalizadas con fecha 27 de diciembre de 2021, se actualizó el modelo económico financiero, revisándose las hipótesis del negocio y las proyecciones de tráfico estimadas para el medio y largo plazo hasta el último año del periodo concesional, conforme al nuevo escenario planteado como consecuencia de las circunstancias derivadas de la pandemia.

En el nuevo modelo económico financiero se ha adaptado el plan de inversiones a la nueva situación, teniendo en cuenta las nuevas hipótesis del negocio y la proyección de tráfico estimada para el medio y largo plazo durante el periodo concesional.

En la actualización del modelo económico financiero se ha considerado la suspensión de todos los cánones mínimos garantizados. Conforme a las medidas de reequilibrio establecidas en la citada Orden de la Consejería de Fomento e Infraestructuras de la Región de Murcia, de 17 de noviembre de 2021, la Sociedad Concesionaria debe analizar las principales magnitudes de rentabilidad y recuperación de la inversión y compararlas con las de la oferta para, en su caso, modificar en el modelo la suspensión del canon mínimo garantizado.

2. BASES DE PRESENTACIÓN DE LAS CUENTAS ANUALES

2.1 Marco normativo

El marco normativo relacionado con la información financiera que resulta de aplicación a la Sociedad es:

1. Código de Comercio y la restante legislación mercantil.
2. Plan General de Contabilidad en vigor y sus adaptaciones sectoriales.
3. Las Normas de obligado cumplimiento aprobadas por el Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas en desarrollo del Plan General de Contabilidad y sus normas complementarias.
4. Orden EHA/3362/2010, de 23 de diciembre, por la que se aprueban las normas de adaptación del Plan General de Contabilidad a las empresas concesionarias de infraestructuras públicas.
5. El resto de la normativa contable española que resulte aplicable.

2.2 Imagen fiel

Las cuentas anuales adjuntas han sido obtenidas de los registros contables de la Sociedad y se presentan de acuerdo con la legislación mercantil vigente y con las normas establecidas en el Plan General de Contabilidad, así como las normas de adaptación del Plan General de Contabilidad de las empresas concesionarias de infraestructuras públicas, aprobadas por la Orden EHA/3362/2010, de 23 de diciembre, de forma que muestran la imagen fiel del patrimonio, de la situación financiera y de los resultados de la Sociedad, así como de los cambios en su patrimonio neto y de los flujos de efectivo habidos durante el correspondiente ejercicio.

Estas cuentas anuales, que han sido formuladas por los Administradores de la Sociedad, se someterán a la aprobación por parte del Accionista Único, estimándose que serán aprobadas sin modificación alguna.

2.3 Comparación de información

En cumplimiento con la normativa vigente, se presentan a efectos comparativos, además de las cifras del ejercicio terminado a 31 de diciembre de 2024, las correspondientes al ejercicio terminado a 31 de diciembre de 2023.

2.4 Moneda funcional y moneda de presentación

Las cifras incluidas en las cuentas anuales están expresadas en euros, salvo que se indique lo contrario, que es la moneda funcional y de presentación de la Sociedad.

2.5 Principios contables no obligatorios aplicados

No se han aplicado principios contables no obligatorios. Adicionalmente, los Administradores han formulado estas cuentas anuales teniendo en consideración la totalidad de los principios y normas contables de aplicación obligatoria que tienen un efecto significativo en dichas cuentas anuales. No existe ningún principio contable que, siendo obligatorio, haya dejado de aplicarse.

2.6 Aspectos críticos de la valoración y estimación de la incertidumbre

En la elaboración de las cuentas anuales adjuntas se han utilizado estimaciones realizadas por los administradores de la Sociedad para valorar algunos de los activos, pasivos, ingresos, gastos y compromisos que figuran registrados en ellas.

Algunas de estas políticas contables requieren la aplicación de juicio significativo por parte de la dirección y los administradores para la selección de las asunciones adecuadas para determinar estas estimaciones. Estas asunciones y estimaciones se basan en su experiencia histórica, el asesoramiento de consultores expertos, previsiones y otras circunstancias y expectativas al cierre del ejercicio. La evaluación de la dirección y los administradores se considera en relación con la situación económica global de la industria donde opera la Sociedad, teniendo en cuenta el desarrollo futuro del negocio. Por su naturaleza, estos juicios están sujetos a un grado inherente de incertidumbre y, por tanto, los resultados reales podrían diferir materialmente de las estimaciones y asunciones utilizadas. En tal caso, los valores de los activos y pasivos se ajustarían.

En este sentido, se resumen a continuación un detalle de los aspectos que han implicado un mayor grado de juicio, complejidad o en los que las hipótesis y estimaciones son significativas para la preparación de las cuentas anuales.

• Deterioro del valor de los activos no corrientes

La valoración de los activos no corrientes, distintos de los financieros, requiere la realización de estimaciones con el fin de determinar su importe recuperable, a los efectos de evaluar un posible deterioro. En este sentido, como punto de partida relevante, al menos al cierre del ejercicio, la Sociedad evalúa si existen indicios de que algún activo no corriente pueda estar deteriorado. En caso afirmativo, se estima el importe recuperable. Para determinar dicho importe recuperable, los Administradores de la Sociedad estiman los flujos de efectivo futuros esperados de los activos o de las unidades generadoras de efectivo de las que forman parte y utilizan una tasa de descuento apropiada para calcular el valor actual de esos flujos de efectivo. Los flujos de efectivo futuros dependen de que se cumplan los presupuestos de los próximos ejercicios, mientras que las tasas de descuento dependen del tipo de interés y de la prima de riesgo asociada a cada unidad generadora de efectivo.

En noviembre de 2024, la Sociedad concesionaria ha procedido a actualizar las proyecciones de tráfico para el periodo concesional remanente, resultando una disminución del 8,6% con respecto a las proyecciones anteriores que habían sido actualizadas a finales del año anterior. Adicionalmente, en el cierre del ejercicio 2024, se ha producido un incremento de las tasas de descuento, por lo que todo ello se ha considerado un indicio de deterioro de los activos no financieros de la Sociedad.

Por ello, se ha llevado a cabo una estimación de su importe recuperable, descrito con más detalle en la Nota 5.b, a partir de proyecciones de flujos de efectivo hasta la finalización del periodo concesional, que requieren de la aplicación de juicio por parte de la dirección y los administradores de la Sociedad concesionaria, así como la realización de hipótesis y asunciones de aspectos como la evolución de los tráficos de pasajeros en el aeropuerto durante el periodo concesional restante, los costes necesarios para llevar a cabo la actividad principal de la compañía en ese periodo, la evolución prevista del IPC o de las tasas de descuento. Las estimaciones del importe recuperable están sujetas habitualmente a incertidumbre respecto de las hipótesis y asunciones a considerar.

- **Actuaciones de reposición**

La estimación de la cuantía y de los periodos relativos a las actuaciones de reposición, cuando se realicen respecto a periodos de utilización superiores al año, que sean exigibles en relación con las características que ha de reunir la infraestructura al objeto de que los servicios y actividades que se prestan y realizan puedan ser desarrollados adecuadamente, está sometida a un alto grado de juicio debido a su complejidad.

2.7 Principio de empresa en funcionamiento

La significativa caída de ingresos y rentabilidad del negocio consecuencia de la pandemia, supuso que en el ejercicio 2020 la Sociedad concesionaria registrara pérdidas significativas, quedando su patrimonio neto negativo a dicha fecha. Durante el ejercicio 2021 estas circunstancias se vieron parcialmente compensadas como consecuencia de la adenda al contrato de concesión formalizada el 27 de diciembre de 2021 y detallada en la Nota 1.3, la cual, entre otros aspectos, supuso la suspensión de los cánones mínimos garantizados y, como consecuencia, el registro de un ingreso financiero por la cancelación del pasivo concesional. Asimismo, la Sociedad concesionaria ha tenido pérdidas durante los años 2023 y 2024. Esta situación ha dado lugar a que, desde el cierre del ejercicio 2020, el patrimonio neto sea inferior a la mitad del capital social (Nota 10).

No obstante, conforme a lo establecido al Real Decreto-Ley 27/2021 que modifica el artículo 13.1 de la Ley 3/2020, de 18 de septiembre, de medidas procesales y organizativas para hacer frente al COVID-19 en el ámbito de la Administración de Justicia, se extendió hasta el cierre del ejercicio 2022 la exclusión de las pérdidas económicas de los ejercicios 2020 y 2021 a efectos del cómputo de la causa legal de disolución del artículo 363.1.e) del texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital y, adicionalmente, el Real Decreto-Ley 20/2022, de 27 de diciembre, extiende hasta el cierre del ejercicio 2024 la exclusión de las pérdidas económicas de los ejercicios 2020 y 2021 a efectos del cómputo de la causa legal de disolución del artículo 363.1.e) del texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital.

Adicionalmente, desde el ejercicio 2022, la Sociedad concesionaria ha venido tomando las medidas necesarias para restablecer el equilibrio patrimonial, habiendo recibido de su accionista único, Aena S.M.E., S.A., dos préstamos participativos por importe total de 5,5 millones de euros. El vencimiento de ambos préstamos ha sido prorrogado hasta el 15 de diciembre de 2027, conforme a lo indicado en la Nota 10 y Nota 15 de la presente memoria. Por tanto, considerando lo anterior, aun cuando el patrimonio neto ha estado por debajo de la mitad del capital social desde el ejercicio 2020, la Sociedad concesionaria no se ha encontrado en causa de disolución en ningún ejercicio.

Asimismo, el accionista único de la Sociedad concesionaria ha comprometido apoyo financiero en la Oferta Económica del Contrato de Concesión. Con fecha 10 de febrero de 2022, Aena S.M.E., S.A. formalizó con la Sociedad concesionaria un contrato de línea de crédito de 12 millones de euros, dispuesto por importe de 1,5 millones de euros a 31 de diciembre de 2024 que, conforme a lo establecido en el contrato, fue prorrogada hasta el 15 de diciembre de 2027 (Nota 15).

Por lo tanto, en el escenario actual, donde los administradores de la Sociedad concesionaria prevén una recuperación tanto del beneficio como de la generación de flujos de caja positivos a partir de 2027, consideran que, si bien existe una situación de incertidumbre, en ningún caso se pondrá en riesgo la aplicación del principio de empresa en funcionamiento al considerar que la Sociedad concesionaria puede hacer frente a sus compromisos en el corto plazo y que cuenta con el apoyo de su accionista único, en caso de ser necesario, tal y como se establece en la Oferta Económica de Contrato de Concesión.

2.8 Agrupación de partidas

Determinadas partidas del balance, de la cuenta de pérdidas y ganancias, del estado de cambios en el patrimonio neto y del estado de flujos de efectivo se presentan de forma agrupada para facilitar su comprensión, si bien, en la medida en que sea significativa, se ha incluido la información desagregada obligatoria en las correspondientes notas de la memoria.

(Importes en euros salvo otra indicación)

3. APLICACIÓN DEL RESULTADO

La propuesta de aplicación de los resultados del ejercicio 2024, formulada por los Administradores y pendiente de aprobación por el Accionista Único, ha sido la siguiente:

	Euros
Base de reparto	
Pérdidas del ejercicio 2024	(1.429.702)
Aplicación	
Resultados negativos de ejercicios anteriores	(1.429.702)

Los resultados generados en el ejercicio 2023, se distribuyeron de la siguiente forma:

	Euros
Base de reparto	
Beneficios del ejercicio 2023	(1.273.463)
Aplicación	
Resultados negativos de ejercicios anteriores	(1.273.463)

- Limitaciones para la distribución de dividendos

La política de dividendos de la Sociedad es atender primero con los ingresos generados por la concesión todos los gastos e inversiones de la Concesión, y con la caja sobrante, repartir dividendos al Accionista Único en función del beneficio y de las reservas distribuibles.

En su caso, las reservas de la Sociedad concesionaria que se designen como de libre distribución, así como el beneficio del ejercicio, están sujetas, no obstante, a las limitaciones para su distribución si por dicha distribución el patrimonio neto resulta ser inferior al capital social.

A 31 de diciembre de 2024 no existen reservas distribuibles.

4. NORMAS DE REGISTRO Y VALORACIÓN

Las principales normas de registro y valoración utilizadas por la Sociedad en la elaboración de las cuentas anuales del ejercicio 2024 han sido las siguientes:

4.1 Inmovilizado intangible

El inmovilizado intangible se valora inicialmente por su coste, ya sea éste su precio de adquisición o coste de producción. Posteriormente, se valora a su coste minorado por la correspondiente amortización acumulada y, en su caso, por las pérdidas por deterioro que haya experimentado.

El coste de producción incluye los costes de materiales directos y, en su caso, los costes de mano de obra directa y la parte que razonablemente corresponda de los costes indirectamente imputables a los bienes por el periodo de construcción o fabricación, incluida la amortización de los gastos de investigación cuando hayan sido objeto de capitalización, los gastos específicos de administración o dirección relacionados, las mermas derivadas y las obligaciones por desmantelamiento surgidas de la producción de existencias.

Los activos intangibles se amortizan sistemáticamente en función de la vida útil estimada de los bienes y de su valor residual. Los métodos y periodos de amortización aplicados son revisados en cada cierre de ejercicio y, si procede, ajustados de forma prospectiva.

(Importes en euros salvo otra indicación)

Respecto a los elementos de activo intangible distintos del acuerdo concesional, la amortización se calcula según el método lineal en función de la vida útil de los distintos bienes utilizando de los siguientes porcentajes:

	Años
Aplicaciones informáticas	4

Al menos al cierre del ejercicio se evalúa la existencia de indicios de deterioro, en cuyo caso se estiman los importes recuperables, efectuándose las correcciones valorativas que procedan.

• **Acuerdo de concesión, activo regulado y activación financiera**

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

Todo acuerdo de concesión deberá cumplir los siguientes requisitos:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(Importes en euros salvo otra indicación)

Los costes incurridos para obtener la Concesión del Aeropuerto de Murcia se amortizan linealmente en el periodo de Concesión de 25 años. Dicha amortización se inició en el momento en que la infraestructura se encontraba en condiciones de explotación.

Dado que el acuerdo de concesión se valoró a la constitución por el valor actualizado de los cánones mínimos garantizados a pagar (sin considerar los pagos contingentes asociados a la operación), y que dichos cánones quedaron suspendidos por la entrada en vigor de la Adenda al contrato de concesión formalizada el 27 de diciembre de 2021 conforme a lo establecido en la Orden de la Consejería de Fomento e Infraestructuras de la Región de Murcia, de 17 de noviembre de 2021, se procedió a registrar la baja del activo intangible del acuerdo de concesión a cierre del ejercicio 2021. Adicionalmente, también se procedió en el ejercicio 2021 a registrar la baja de los gastos financieros activados vinculados al acuerdo concesional.

- **Inversiones de ampliación o mejora de la infraestructura**

Las inversiones en activos fijos realizadas con objeto de la puesta en marcha y mejora de la infraestructura que se encuentren sujetas a reversión, conforme a lo establecido en el acuerdo concesional, se consideran mayor valor de la concesión y se amortizan de forma sistemática en el periodo concesional restante desde su activación.

Los costes posteriores incurridos de mantenimiento y reparación de la infraestructura se registran como gasto, salvo que aumenten los beneficios económicos futuros esperados de los activos.

La Sociedad revisa el valor residual, la vida útil y el método de amortización de los inmovilizados intangibles al cierre de cada ejercicio. Las modificaciones en los criterios inicialmente establecidos se reconocen como un cambio de estimación.

4.2. Inmovilizado material

La Sociedad mantiene en el inmovilizado material aquellos elementos que no son explotados bajo los estrictos términos del acuerdo de concesión, conforme a su naturaleza, siguiendo el criterio contable general que establece el registro de los mismos conforme a su naturaleza.

El inmovilizado material se valora inicialmente por su coste, ya sea éste el precio de adquisición o el coste de producción.

Después del reconocimiento inicial, el inmovilizado material se valora por su coste, menos la amortización acumulada y, en su caso, el importe acumulado de las correcciones por deterioro registradas.

En el coste de aquellos activos que necesitan más de un año para estar en condiciones de uso, se incluyen los gastos financieros devengados antes de la puesta en condiciones de funcionamiento del inmovilizado que cumplen con los requisitos para su capitalización.

Asimismo, forma parte del valor del inmovilizado material como un componente del mismo, la estimación inicial del valor actual de las obligaciones asumidas derivadas del desmantelamiento o retiro y otras asociadas al activo, tales como costes de rehabilitación, cuando estas obligaciones dan lugar al registro de provisiones.

Las reparaciones que no representan una ampliación de la vida útil y los costes de mantenimiento son cargados en la cuenta de pérdidas y ganancias en el ejercicio en que se producen. Los costes de renovación, ampliación o mejora que dan lugar a un aumento de la capacidad productiva o a un alargamiento de la vida útil de los bienes, son incorporados al activo como mayor valor del mismo, dándose de baja, en su caso, el valor contable de los elementos sustituidos.

La amortización de los elementos del inmovilizado material se realiza, desde el momento en el que están disponibles para su puesta en funcionamiento, de forma lineal durante su vida útil estimada.

Los años de vida útil estimada para los distintos elementos del inmovilizado material son los siguientes:

Instalaciones técnicas	4 - 22 años
Maquinaria	5 - 20 años
Otras instalaciones	6 - 12 años
Mobiliario	4 - 13 años
Otro inmovilizado	5 - 7 años

En cada cierre de ejercicio, la Sociedad revisa los valores residuales, las vidas útiles y los métodos de amortización del inmovilizado material y, si procede, se ajustan de forma prospectiva.

4.3 Deterioro del valor de los activos no financieros

Al menos al cierre del ejercicio, la Sociedad evalúa si existen indicios de que algún activo no corriente pueda estar deteriorado. Si existen indicios, se estiman sus importes recuperables mediante la realización de un test de deterioro.

El importe recuperable es el mayor entre el valor razonable menos los costes de venta y el valor en uso. Cuando el valor contable es mayor que el importe recuperable, se produce una pérdida por deterioro. El valor en uso es el valor actual de los flujos de efectivo futuros esperados, utilizando tipos de interés de mercado sin riesgo, ajustados por los riesgos específicos asociados al activo. Para aquellos activos que no generan flujos de efectivo, en buena medida, independientes de los derivados de otros activos o grupos de activos, el importe recuperable se determina para las unidades generadoras de efectivo (UGE) a las que pertenecen dichos activos.

La Sociedad concesionaria constituye en sí misma una única unidad generadora de efectivo dado que la totalidad de la actividad se encuentra dentro del marco de un contrato de concesión. En este sentido, dentro del aeropuerto se desarrollan la actividad aeroportuaria y la comercial, con una alta interdependencia de los ingresos existentes entre ambas actividades, y existe de un solo activo que comparten ambas actividades debido a la imposibilidad legal de disponer, vender o escindir los activos aeroportuarios.

El valor recuperable se calcula para un activo individual, a menos que el activo no genere entradas de efectivo que sean, en buena medida, independientes de las correspondientes a otros activos o grupos de activos. Si este es el caso, el importe recuperable se determina para la unidad generadora de efectivo (UGE) a la que pertenece.

Las correcciones valorativas por deterioro y su reversión se contabilizan en la cuenta de pérdidas y ganancias. Las correcciones valorativas por deterioro se revierten cuando las circunstancias que las motivaron dejan de existir. La reversión del deterioro tiene como límite el valor contable del activo que figuraría si no se hubiera reconocido previamente el correspondiente deterioro del valor.

4.4 Instrumentos financieros

La Sociedad clasifica los instrumentos financieros en el momento de su reconocimiento inicial como un activo financiero, un pasivo financiero o un instrumento de patrimonio, de conformidad con el fondo económico del acuerdo contractual.

Reconoce un instrumento financiero cuando se convierte en una parte obligada del contrato o negocio jurídico conforme a las disposiciones del mismo, bien como emisora o como tenedora o adquirente de aquél.

1. Activos financieros

• Clasificación

Los activos financieros que posee la Sociedad se clasifican dentro de la categoría activos financieros a coste amortizado, donde se incluyen activos financieros para los que la Sociedad mantiene la inversión en el marco de un modelo de negocio cuyo objetivo es el de percibir flujos de efectivo derivados de la ejecución del contrato, y las condiciones contractuales del activo dan lugar, en fechas especificadas, a flujos de efectivo que son únicamente cobros de principal e intereses sobre el importe del principal pendiente.

Con carácter general, se incluyen en esta categoría:

- Créditos por operaciones comerciales: originados en la venta de bienes o en la prestación de servicios por operaciones de tráfico con cobro aplazado.
- Créditos por operaciones no comerciales: proceden de operaciones de préstamo o crédito concedidos por la Sociedad cuyos cobros son de cuantía determinada o determinable.

El modelo de negocio se determina por la Dirección de la Sociedad y a un nivel que refleja la forma en la que gestionan conjuntamente grupos de activos financieros para alcanzar un objetivo de negocio concreto. El modelo de negocio de la Sociedad representa la forma en que ésta gestiona sus activos financieros para generar flujos de efectivo.

Estos activos financieros se valoran inicialmente por su valor razonable, incluidos los costes de transacción que les sean directamente imputables, y posteriormente a coste amortizado imputando a la cuenta de pérdidas y ganancias los intereses devengados aplicando el método del tipo de interés efectivo. No obstante lo anterior, los créditos por operaciones comerciales con vencimiento no superior a un año y que no tengan un tipo de interés contractual se valoran por su valor nominal siempre que el efecto de no actualizar los flujos de efectivo no sea significativo.

(importes en euros salvo otra indicación)

En particular la Sociedad concesionaria reconoce un activo financiero a coste amortizado si se cumplen las siguientes condiciones:

- La retribución consiste en un derecho incondicional a recibir efectivo u otro activo financiero, bien porque la entidad concedente garantiza el pago de importes determinados, o bien porque garantiza la recuperación del déficit entre los importes recibidos de los usuarios del servicio público y los citados importes.
- Con carácter general, no se considerará que existe un derecho incondicional de cobro cuando el riesgo de demanda sea asumido por el concesionario.

Valoración inicial

Los activos financieros se registran, en términos generales, inicialmente al valor razonable de la contraprestación entregada más los costes de la transacción que sean directamente atribuibles.

Valoración posterior

Los activos financieros a coste amortizado se registrarán aplicando dicho criterio de valoración imputando a la cuenta de pérdidas y ganancias los intereses devengados aplicando el método del tipo de interés efectivo.

Deterioro

El valor en libros de los activos financieros se corrige por la Sociedad con cargo a la cuenta de pérdidas y ganancias cuando existe una evidencia objetiva de que se ha producido una pérdida por deterioro como resultado de uno o más eventos que han ocurrido después del reconocimiento inicial del activo y ese evento o eventos causantes de la pérdida tienen un impacto sobre los flujos de efectivo futuros estimados del activo o grupo de activos financieros, que puede ser estimado con fiabilidad.

Para determinar las pérdidas por deterioro de los activos financieros, la Sociedad evalúa las posibles pérdidas tanto de los activos individuales, como de los grupos de activos con características de riesgo similares.

Respecto a los créditos por operaciones comerciales y no comerciales, existe una evidencia objetiva de deterioro cuando, después de su reconocimiento inicial, ocurre un evento que supone un impacto negativo en sus flujos de efectivo estimados futuros.

La Sociedad considera como activos deteriorados (activos dudosos) aquellos instrumentos de deuda para los que existen evidencias objetivas de deterioro, que hacen referencia fundamentalmente a la existencia de impagos, incumplimientos, refinanciaciones y a la existencia de datos que evidencien la posibilidad de no recuperar la totalidad de los flujos futuros pactados o que se produzca un retraso en su cobro.

En el caso de los activos financieros valorados a su coste amortizado, el importe de las pérdidas por deterioro es igual a la diferencia entre su valor en libros y el valor actual de los flujos de efectivo futuros que se estima van a generar, descontados al tipo de interés efectivo existente en el momento del reconocimiento inicial del activo. Para los activos financieros a tipo de interés variable se utiliza el tipo de interés efectivo a la fecha de cierre de las cuentas anuales. Para los deudores comerciales y otras cuentas a cobrar, la Sociedad considera como activos dudosos aquellos saldos que tienen partidas vencidas para las que no existe seguridad de su cobro y los saldos de empresas que han solicitado un concurso de acreedores. La Sociedad considera para los instrumentos cotizados el valor de mercado de los mismos como sustituto del valor actual de los flujos de efectivo futuro, siempre que sea suficientemente fiable.

La reversión del deterioro se reconoce como un ingreso en la cuenta de pérdidas y ganancias y tiene como límite el valor en libros del activo financiero que estaría registrado en la fecha de reversión si no se hubiese registrado el deterioro de valor.

Baja

La Sociedad da de baja los activos financieros cuando expiran o se han cedido los derechos sobre los flujos de efectivo del correspondiente activo financiero y se han transferido sustancialmente los riesgos y beneficios inherentes a su propiedad.

2. Pasivos financieros

Los pasivos financieros asumidos o incurridos por la Sociedad se clasifican en la categoría de pasivos financieros a coste amortizado que se corresponde con aquellos débitos y partidas a pagar que tiene la Sociedad y que se han originado en la compra de bienes y servicios por operaciones de tráfico de la empresa, o aquellos que, sin tener un origen comercial, no siendo instrumentos derivados, proceden de operaciones de préstamo o crédito recibidos por la Sociedad.

(Importes en euros salvo otra indicación)

Estos pasivos se valoran inicialmente al valor razonable de la contraprestación recibida, ajustada por los costes de la transacción directamente atribuibles. Con posterioridad, dichos pasivos se valoran de acuerdo con su coste amortizado.

Los activos y pasivos se presentan separadamente en el balance y únicamente se presentan por su importe neto cuando la Sociedad tiene el derecho exigible a compensar los importes reconocidos y, además, tienen la intención de liquidar las cantidades por el neto o de realizar el activo y cancelar el pasivo simultáneamente.

La Sociedad da de baja los pasivos financieros cuando se extinguen las obligaciones que los han generado.

4.5. Arrendamientos

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

4.5.1 Arrendamiento operativo

i. La Sociedad concesionaria actúa como arrendatario.

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

Cualquier cobro o pago que pudiera realizarse al contratar un arrendamiento operativo, se tratará como un cobro o pago anticipado que se imputará a resultados a lo largo del periodo del arrendamiento, a medida que se cedan o reciban los beneficios del activo arrendado.

ii. La Sociedad concesionaria actúa como arrendador.

Los ingresos y gastos correspondientes a los acuerdos de arrendamiento operativo se registran en la cuenta de pérdidas y ganancias en el ejercicio en que se devengan, conforme a los criterios detallados en la Nota 4.8.

4.6. Efectivo y otros activos líquidos equivalentes

Este epígrafe incluye el efectivo en caja, las cuentas corrientes bancarias y los depósitos y adquisiciones temporales de activos que cumplen con todos los siguientes requisitos:

- Son convertibles en efectivo.
- En el momento de su adquisición su vencimiento no era superior a tres meses.
- No están sujetos a un riesgo significativo de cambio de valor.
- Forman parte de la política de gestión normal de tesorería de la Sociedad.

A efectos del estado de flujos de efectivo se incluyen como menos efectivo y otros activos líquidos equivalentes los descubiertos ocasionales que forman parte de la gestión de efectivo de la Sociedad.

4.7 Impuesto sobre beneficios

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

El impuesto corriente es la cantidad que la Sociedad satisface como consecuencia de las liquidaciones fiscales del impuesto sobre el beneficio relativas a un ejercicio. Las deducciones y otras ventajas fiscales en la cuota del impuesto, excluidas las retenciones y pagos a cuenta, así como las pérdidas fiscales compensables de ejercicios anteriores y aplicadas efectivamente en éste, dan lugar a un menor importe del impuesto corriente.

El gasto o el ingreso por impuesto diferido se corresponden con el reconocimiento y la cancelación de los activos y pasivos por impuesto diferido. Éstos incluyen las diferencias temporarias que se identifican como aquellos importes que se prevén pagaderos o recuperables, derivados de las diferencias entre los importes en libros de los activos y pasivos y su valor fiscal, así como las bases imponibles negativas pendientes de compensación y los créditos por deducciones fiscales no aplicadas fiscalmente. Dichos importes se registran aplicando a la diferencia temporaria o crédito que corresponda, el tipo de gravamen al que se espera recuperarlos o liquidarlos.

Se reconocen pasivos por impuestos diferidos para todas las diferencias temporarias imponibles, excepto aquellas derivadas del reconocimiento inicial de fondos de comercio o de otros activos y pasivos en una operación que no afecta ni al resultado fiscal, ni al resultado contable, y no es una combinación de negocios, así como las asociadas a inversiones en

(Importes en euros salvo otra indicación)

empresas dependientes, asociadas y negocios conjuntos en las que la Sociedad puede controlar el momento de la reversión y es probable que no reviertan en un futuro previsible.

La Sociedad reconoce los activos por impuesto diferido, siempre que resulte probable que existan ganancias fiscales futuras suficientes para su compensación o cuando la legislación fiscal contemple la posibilidad de conversión futura de activos por impuesto diferido en un crédito exigible frente a la Administración Pública.

Salvo prueba en contrario, no se considera probable que la Sociedad disponga de ganancias fiscales futuras cuando se prevea que su recuperación futura se va a producir en un plazo superior a los diez años contados desde la fecha de cierre del ejercicio, al margen de cuál sea la naturaleza del activo por impuesto diferido o en el caso de tratarse de créditos derivados de deducciones y otras ventajas fiscales pendientes de aplicar fiscalmente por insuficiencia de cuota, cuando habiéndose producido la actividad u obtenido el rendimiento que origine el derecho a la deducción o bonificación, existan dudas razonables sobre el cumplimiento de los requisitos para hacerlas efectivas.

La Sociedad sólo reconoce los activos por impuestos diferido derivados de pérdidas fiscales compensables, en la medida que sea probable que se vayan a obtener ganancias fiscales futuras que permitan compensarlos en un plazo no superior al establecido por la legislación fiscal aplicable, con el límite máximo de diez años, salvo prueba de que sea probable su recuperación en un plazo superior, cuando la legislación fiscal permita compensarlos en un plazo superior o no establezca límites temporales a su compensación.

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

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

Los activos y pasivos por impuesto diferido se valoran a los tipos de gravamen esperados en el momento de su reversión, según la normativa vigente aprobada, y de acuerdo con la forma en que racionalmente se espera recuperar o pagar el activo o pasivo por impuesto diferido.

Los activos y pasivos por impuesto diferido no se descuentan y se clasifican como activos y pasivos no corrientes.

La Sociedad tributa en régimen de consolidación fiscal formando parte del grupo Aena, del que Aena S.M.E., S.A., es la sociedad dominante. (Número de grupo fiscal 471/15, con fecha de creación 5 de Junio de 2015)

Debido a este régimen de tributación del Impuesto sobre Beneficios, la Sociedad registra los saldos del citado impuesto en cuentas con empresas del grupo y asociadas en el balance. El gasto o ingreso devengado por el impuesto, de las sociedades que se encuentran en régimen de declaración consolidado, se determina teniendo en cuenta, además de los parámetros a considerar en caso de tributación individual expuestos anteriormente, los siguientes:

- Las diferencias temporarias y permanentes producidas como consecuencia de la eliminación de resultados por operaciones entre sociedades del Grupo, derivadas del proceso de determinación de la base imponible consolidada.
- Las deducciones y bonificaciones, así como las bases imponibles negativas que correspondan a cada sociedad del Grupo fiscal que tributan en el régimen de declaración consolidada se imputará a la sociedad que realizó la actividad u obtuvo el rendimiento necesario para obtener el derecho a la deducción o bonificación fiscal.
- Las diferencias temporarias que tengan su origen en la eliminación de resultados entre las empresas del grupo, se reconocen en la sociedad que ha generado el resultado y se valoran por el tipo impositivo aplicable a la misma.
- En el caso de que existan resultados fiscales negativos procedentes de algunas de las sociedades del Grupo que hayan sido compensados por el resto de sociedades del Grupo, se origina un crédito y débito recíproco entre las sociedades a las que les correspondan y aquellas que lo compensen. En el caso de que existiera un resultado fiscal negativo que no pueda ser compensado por el resto de las sociedades del Grupo, estos créditos fiscales por pérdidas compensables son reconocidos como activos por impuesto diferido, considerando para su recuperación al Grupo fiscal como sujeto pasivo.

4.8 Ingresos por venta de bienes y prestación de servicios.

Reconocimiento de los ingresos procedentes de contratos con clientes

Tal y como se detalla en el apartado a) de la Nota 1.3, la Sociedad ha evaluado y concluido que, en función de las características contractuales y legales, el acuerdo de concesión se encuentra en el alcance de la Orden EHA/3362/2010, de 23 de diciembre, por la que se aprueban las normas de adaptación del Plan General de Contabilidad a las empresas concesionarias de infraestructuras públicas. Tal y como se establece en el apartado 1.b de la norma segunda la citada Orden, el reconocimiento de los ingresos por la explotación de la infraestructura aeroportuaria seguirá los criterios incluidos en la norma de registro y valoración 14ª Ingresos por ventas y prestación de servicios del Plan General de Contabilidad.

La Sociedad reconoce los ingresos por el desarrollo ordinario de su actividad cuando se produce la transferencia del control de los bienes o servicios comprometidos con los clientes. En ese momento, la Sociedad valora el ingreso por el importe que refleje la contraprestación a la que espere tener derecho a cambio de dichos bienes o servicios, y que salvo evidencia en contrario será el precio acordado deducido cualquier descuento, impuestos y los intereses incorporados al nominal de los créditos. Se incluirá en la valoración de los ingresos la mejor estimación de la contraprestación variable cuando no se considera altamente probable su reversión.

La determinación del momento en el que se transfiere dicho control (en un punto en el tiempo o a lo largo de un periodo de tiempo) requiere la realización de juicios por parte de la Sociedad. Para aplicar este criterio fundamental de registro contable de ingresos, AIRM sigue un proceso completo que consta de las siguientes etapas sucesivas:

Etapas 1: Identificar el contrato (o contratos) con el cliente.

Etapas 2: Identificar las obligaciones de desempeño en el contrato.

Etapas 3: Determinar el precio de la transacción.

Etapas 4: Asignar el precio de la transacción entre las obligaciones de desempeño del contrato.

Etapas 5: Reconocer el ingreso de actividades ordinarias cuando (o a medida que) la entidad satisface una obligación de desempeño.

Los ingresos derivados de compromisos que se ejecutan en un momento determinado se registran en esa fecha, contabilizando como existencias los costes incurridos hasta ese momento en la producción de los bienes o servicios.

Los intereses recibidos de activos financieros se reconocen utilizando el método del tipo de interés efectivo y los dividendos, cuando se declara el derecho del accionista a recibirlos. En cualquier caso, los intereses y dividendos de activos financieros devengados con posterioridad al momento de la adquisición se reconocen como ingresos en la cuenta de pérdidas y ganancias.

La mayoría de los ingresos de la Sociedad provienen de los servicios aeroportuarios prestados, los cuales corresponden principalmente al uso de la infraestructura aeroportuaria correspondiente al AIRM por líneas aéreas y pasajeros cuyo régimen y naturaleza se describen en la Nota 1.3. b. Para este tipo de ingresos, se considera que los clientes son las aerolíneas, con las que no existen contratos a largo plazo, y a las que se aplican las tarifas reguladas de acuerdo con el marco regulatorio vigente a medida que se utiliza la infraestructura, por lo que los ingresos se reconocen en ese momento de prestación del servicio aeroportuario.

Los ingresos por alquileres de espacios comerciales localizados dentro de las infraestructuras aeroportuarias correspondientes a las Rentas Mínimas Garantizadas Anuales (RMGA) se reconocen linealmente, siempre y cuando otro criterio no refleje mejor la sustancia económica de los acuerdos de alquiler estipulados con las contrapartes. La parte contingente de los ingresos por alquileres relacionada con los niveles variables de ingresos generados por los espacios comerciales, se reconoce como ingreso en el periodo en que se devenga. Conforme al artículo 13 de la Resolución del Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas, del 10 de febrero de 2021, por la que se dictan normas de registro, valoración y elaboración de las cuentas anuales para el reconocimiento de ingresos por la entrega de bienes y la prestación de servicios, el registro contable del ingreso de las rentas variables se produce de acuerdo a la situación económica del momento en que se procesan las transacciones y de acuerdo con los precios establecidos en el contrato (Nota 8.1 y 14.1).

Cuando se produce una modificación de la renta contractual, la Sociedad considera que el hecho económico desencadenante de la disminución en el precio de la cesión del derecho de uso no guarda relación con los ejercicios posteriores, sino con la situación económica actual, circunstancia que ha llevado a considerar los efectos de las adendas a dichos contratos como un ajuste temporal de la renta a la situación económica sobrevenida y otorgarle, en consecuencia, el tratamiento previsto para las rentas contingentes, imputándose pues sus efectos en el ejercicio en el que se formaliza la adenda al contrato, salvo aquella parte que se deba diferir como consecuencia de saldos preexistentes ocasionados por la linealización de rentas mínimas garantizadas.

La Sociedad también genera ingresos por aparcamientos que se reconocen a medida que los servicios son prestados.

4.9 Actividades con incidencia en medioambiente

Se considera actividad medioambiental cualquier operación cuyo propósito principal sea prevenir, reducir o reparar el daño sobre el medioambiente. En este sentido, las inversiones derivadas de actividades medioambientales se valoran a su coste de adquisición y se activan como mayor coste del inmovilizado en el ejercicio en el que se incurren. Los gastos derivados de la protección y mejora del medioambiente se imputan a resultados en el ejercicio en que se devenguen, con independencia del momento en el que se produzca la corriente monetaria o financiera derivada de ellos.

4.10 Transacciones con partes vinculadas

Las transacciones con partes vinculadas se realizan y registran por su valor razonable de acuerdo con los criterios y métodos establecidos en el apartado 6 del Marco Conceptual del Plan General de Contabilidad vigente y de las normas de valoración detalladas anteriormente.

Los precios de las operaciones realizadas con partes vinculadas se encuentran adecuadamente soportados, por lo que los Administradores de la Sociedad consideran que no existen riesgos que pudieran originar pasivos fiscales significativos.

4.11 Provisiones y contingencias

La Sociedad, en la presentación de las cuentas anuales, diferencia entre:

- Provisiones: saldos acreedores que cubren obligaciones actuales derivadas de sucesos pasados, cuya cancelación es probable que origine una salida de recursos, pero que resultan indeterminados en cuanto a su importe y / o momento de cancelación.
- Pasivos contingentes: obligaciones posibles surgidas como consecuencia de sucesos pasados, cuya materialización futura está condicionada a que ocurra, o no, uno o más eventos futuros independientes de la voluntad de la Sociedad.

El balance recoge todas las provisiones con respecto a las cuales se estima que la probabilidad de que se tenga que atender la obligación es mayor que de lo contrario. Los pasivos contingentes no se contabilizan, sino que se informa sobre los mismos en la memoria.

Las provisiones se registran por el valor actual de la mejor estimación posible del importe necesario para cancelar o transferir a un tercero la obligación, registrándose los ajustes que surjan por la actualización de la provisión como un gasto financiero conforme se va devengando.

Provisiones para compromisos laborales adquiridos

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

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

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

- Premios de permanencia

El artículo 138 del I Convenio Colectivo de Grupo de Empresas Aena (Entidad Pública Empresarial Enaire y AENA S.M.E., S.A.) establece unos premios de permanencia por los servicios efectivamente prestados durante un período de 25, 30 o más años. La Sociedad provisiona el valor actual de la mejor estimación posible de las obligaciones comprometidas a futuro, basándose en un cálculo actuarial. Las hipótesis más relevantes tenidas en cuenta para la obtención del cálculo actuarial son las siguientes:

Aena, Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia, S.M.E., S.A. (Unipersonal)
Cuentas Anuales del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2024

(Importes en euros salvo otra indicación)

	2024	2023
Tipo de interés técnico:	3,43 %	3,31 %
Crecimiento salarial:	2%	2%
Tabla de mortalidad:	PERM/F 2020 NP	PERM/F 2020 NP
Sistema financiero utilizado:	Capitalización Individual	Capitalización Individual
Método de devengo:	Unidad de crédito proyectada	Unidad de crédito proyectada
Edad de jubilación:	65 años	65 años
Tablas de invalidez:	OM 1977	OM 1977

• **Premio de Jubilación Anticipada**

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

Los compromisos por pensiones se encuentran asegurados a través de las pólizas de Seguro Colectivo de Vida. La Sociedad provisiona el valor actual de la mejor estimación posible de las obligaciones comprometidas a futuro, basándose en un cálculo actuarial.

Las hipótesis más relevantes tenidas en cuenta para la obtención del cálculo actuarial son las siguientes:

	2024	2023
Tipo de interés técnico:	3,43 %	3,31 %
Crecimiento salarial:	2,00%	2,00%
Tabla de mortalidad:	PERM/F 2020 NP	PERM/F 2020 NP
Sistema financiero utilizado:	Capitalización Individual	Capitalización Individual
Método de devengo:	Unidad de crédito proyectada	Unidad de crédito proyectada
Edad de jubilación:	63 años	63 años
Tablas de invalidez:	OM 1977	OM 1977

En relación a la valoración actuarial de los compromisos de la Sociedad por premios de permanencia y de jubilación anticipada, a 31 de diciembre de 2024 y 2023 el tipo de descuento utilizado se ha determinado en función de la duración financiera de los compromisos objeto de valoración (2024: 12,6 años; 2023: 13,4 años) y de acuerdo a la curva IBOXX AA Corporate Bond Index con fecha 31 de diciembre 2024.

Provisiones para actuaciones relacionadas con la infraestructura

El acuerdo de concesión comprende durante su vigencia actuaciones de reposición sobre la infraestructura que se realizan respecto a periodos de utilización superior al año y son exigibles para mantener la infraestructura apta a fin de prestar los servicios adecuadamente.

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

La provisión para reposición recoge la dotación por uso, calculada sobre el valor presente, de las reposiciones previstas para la concesión.

En relación al cumplimiento de la norma de adaptación sectorial, la Sociedad concesionaria realiza la dotación en cada ciclo de la provisión correspondiente a las reposiciones que se devengan dentro de cada periodo. Las diferencias interanuales de

(Importes en euros salvo otra indicación)

valores actuales se recogen en el epígrafe "Gastos financieros por actualización de provisiones" de la cuenta de pérdidas y ganancias adjunta.

5. INMOVILIZADO INTANGIBLE

El detalle y movimientos de este capítulo de los balances para los ejercicios finalizados el 31 de diciembre de 2024 y 2023 se muestran a continuación:

	2024			2023		
	Euros			Euros		
	Acuerdo de concesión: ampliaciones y mejoras en la infraestructura	Aplicaciones informáticas	Total	Acuerdo de concesión: ampliaciones y mejoras en la infraestructura	Aplicaciones informáticas	Total
Coste:						
Saldo inicial	10.192.506	816	10.193.322	7.462.723	816	7.463.539
Altas	2.099.658	-	2.099.658	2.770.783	-	2.770.783
Bajas	-	-	-	(41.000)	-	(41.000)
Saldo final	12.292.164	816	12.292.980	10.192.506	816	10.193.322
Amortización:						
Saldo inicial	(1.186.602)	(476)	(1.187.078)	(796.320)	(272)	(796.592)
Dotación	(546.987)	(204)	(547.191)	(431.282)	(204)	(431.486)
Bajas	-	-	-	41.000	-	41.000
Saldo final	(1.733.589)	(680)	(1.734.269)	(1.186.602)	(476)	(1.187.078)
Neto:	10.558.575	136	10.558.711	9.005.904	340	9.006.244

a) Acuerdo de concesión

En cuanto a las altas del ejercicio 2024, registradas como ampliaciones y mejoras del activo concesional, se corresponden, principalmente, con inversiones en activos fijos sujetos a reversión para mejorar la infraestructura aeroportuaria, destacando la adquisición de la instalación del Sistema de Inspección de equipajes SATE para adaptarlo a la norma europea EDS3, la adecuación del campo de vuelo y el equipo de detección automática de explosivos (EDS).

Respecto al ejercicio 2023, las altas se correspondieron, principalmente, con inversiones en activos fijos sujetos a reversión, con objeto de mejorar la infraestructura aeroportuaria, destacando la adquisición de camiones contra incendios, trabajos en el edificio de la terminal y equipos para la detección de explosivos.

b) Test de deterioro de activos intangibles y materiales

A pesar de la renegociación del contrato de concesión y los reequilibrios asociados a la misma, la Sociedad concesionaria tiene pérdidas recurrentes y desde el cierre del ejercicio 2021 la situación de desequilibrio patrimonial, descrita en la Nota 2.7, ha implicado la necesidad de adoptar medidas para su restablecimiento. Así mismo, en noviembre de 2024, la Sociedad concesionaria ha procedido a actualizar las proyecciones de tráfico para el periodo concesional remanente con una estimación de tráfico aéreo previsto menor a la considerada en las proyecciones anteriores.

En cuanto al volumen de tráfico, durante 2024 se ha producido un incremento del 3,4 % respecto a 2023, si bien, aun no se han alcanzado los niveles anteriores a la pandemia, habiéndose producido una recuperación del 83 % con respecto al tráfico del año 2019 (2023: 80%). El retraso en la recuperación del tráfico se ha debido, fundamentalmente, al estancamiento y debilidad del mercado británico, cuyo crecimiento del PIB está previsto por el FMI que se produzca de forma moderada, pasando de una estimación de 0,3% en 2023 a 1,1% en 2024.

(Importes en euros salvo otra indicación)

En la última revisión de las proyecciones de tráfico realizadas por la Sociedad se ha estimado que hasta 2027 no se producirá la total recuperación de los niveles registrados en 2019, y habiéndose considerado una reducción del tráfico durante el periodo concesional remanente (2025-2043) del 8,6% respecto a las anteriores proyecciones realizadas a finales de 2023, sin apenas variación de los gastos de explotación.

La situación económica y financiera descrita junto con la incertidumbre existente en la actualidad derivada del complejo entorno macroeconómico y las tensiones geopolíticas, la Sociedad concesionaria ha considerado estos aspectos como indicios de deterioro y ha realizado test de deterioro de los activos intangibles y materiales al cierre del ejercicio 2024, de acuerdo con el procedimiento descrito en la Nota 4.3.

La razonabilidad de los análisis realizados, las hipótesis clave asumidas, así como de los análisis de sensibilidad efectuados, los resultados y las conclusiones alcanzadas sobre las pruebas de deterioro efectuadas, han sido revisadas favorablemente por expertos profesionales independientes de la firma Deloitte, sin existir discrepancias significativas entre las hipótesis consideradas por la Sociedad concesionaria y las hipótesis o estimaciones de los expertos independientes en ninguno de los dos ejercicios.

Descripción de las principales hipótesis

La Sociedad concesionaria estima el importe recuperable de dicha inversión como el valor en uso a 31 de diciembre de 2024 sobre la base de las proyecciones financieras elaboradas por la Dirección para todo el periodo concesional, consideradas como escenario más probable para la realización del test de deterioro, y que son descritas con posterioridad.

A continuación, se detallan las principales premisas e hipótesis utilizadas para la elaboración del test de deterioro realizado para la unidad generadora de efectivo del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia, los análisis de sensibilidad efectuados, los resultados y las conclusiones alcanzadas.

El cálculo del valor en uso a 31 de diciembre de 2024 ha considerado el efecto de los mecanismos de reequilibrio establecidos en la adenda al contrato formalizada el 27 de diciembre de 2021, tal y como se describe con más detalle en la memoria de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2021.

Las principales hipótesis utilizadas en el cálculo del valor en uso a 31 de diciembre de 2024 son las siguientes:

- Tráfico

Se ha considerado como escenario más probable la recuperación de los niveles de tráfico de 2019 en 2027, con crecimientos respecto al tráfico previsto para 2025 en 2026 y 2027 del 5,7 % y 12%, respectivamente. Dada la alta concentración de tráfico procedente de Reino Unido en este aeropuerto, las previsiones de recuperación del tráfico son consistentes con las previsiones de los principales Organismos internacionales, como la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA, por sus siglas en inglés), para el mencionado mercado.

El escenario de tráfico propuesto se ha generado aplicando la traslación del tráfico considerando una tasa de crecimiento anual compuesta (CAGR, por sus siglas en inglés) del 6,3% del 26-31.

Las hipótesis consideran que se produce una disminución de 21,5 millones de pasajeros durante el periodo de la concesión en comparación con los contemplados en la Oferta presentada inicialmente, cuando se formalizó el acuerdo de concesión (39,9 millones de pasajeros frente a los 61,4 millones de pasajeros de la Oferta, un -35 %).

- Proyecciones financieras

Los ingresos de explotación contemplados en el escenario base descrito ascienden a 525 millones de euros durante todo el periodo de la concesión (2019-2043). La disminución de ingresos totales, con respecto a los ingresos contemplados en la Oferta, es de unos 307,7 millones de euros.

Los gastos operativos se incrementan en torno a 73 millones de euros respecto a la Oferta, debido fundamentalmente al entorno inflacionista y sin que se vean afectados de forma significativa por la reducción de las previsiones de tráfico como consecuencia del alto componente de gastos fijos. La inflación interanual considerada es de un 2%.

Las tarifas estimadas para la Sociedad concesionaria parten del modelo regulatorio aprobado para el DORA 2022-2026 aplicable para Aena. Por ello, la variación de las tarifas de servicios aeroportuarios en el escenario base ha considerado un incremento 2025 y 2026 que permitirá seguir recuperando los costes incurridos como consecuencia de las medidas destinadas a mitigar los efectos de la pandemia de COVID y los gastos asociados al Entry Exit System. A partir de 2027 la hipótesis de crecimiento es del 1%.

(Importes en euros salvo otra indicación)

-Tasas de descuento

	31 de diciembre de 2024
Antes de impuestos (WACC pre-tax)	10,9 %
Después de impuestos (WACC post-tax)	8,7%

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

•El coste de los recursos propios se ha fijado en 11,36%, calculado a partir de parámetros de mercado (rentabilidad media del bono del Tesoro y del mercado de renta variable español), y con referencia a una muestra de compañías cotizadas comparables europeas.

•El coste de la financiación después de impuestos ha sido 2,51%, construido a partir de parámetros de mercado, ajustando la tasa libre de riesgo al alza con un spread basado en comparables.

Conclusiones y análisis de sensibilidad

Como resultado del test de deterioro practicado sobre el escenario base, a 31 de diciembre de 2024, no ha resultado necesario registrar deterioro alguno sobre los activos no corrientes no financieros de la Sociedad.

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

- Tasa de descuento: (-1 p.p./+1 p.p.)
- Nivel de tarifas: se consideran las mismas estimadas por la matriz Aena en línea con lo que se ha venido haciendo en el pasado, teniendo como base el DORA: 2022-2027: 0%; Desde 2027: +/-2 p.p.

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

Miles de euros	CMPC D.I. (WACC post-tax)		
	7,7 %	8,7 %	9,7 %
Tarifas -2%	(11.172)	(12.426)	(13.557)
Escenario Base	2.659	-	(2.365)
Tarifas +2%	16.178	12.147	8.578

Tal y como se detalla en la Nota 2.6 de la presente memoria, a cierre del ejercicio 2024 se ha realizado una revisión pormenorizada sobre los potenciales indicadores de deterioro de la sociedad a fin de determinar, si a esta fecha, es necesario registrar un deterioro de valor del inmovilizado, tanto intangible como material.

Como resultado de este análisis de sensibilidad, se pone de manifiesto que no se presentan riesgos significativos asociados a variaciones razonablemente posibles de las hipótesis, y la Dirección de la Sociedad considera que el importe recuperable calculado a 31 de diciembre de 2024 es superior al valor en libros de los activos no corrientes mencionados para todos los escenarios planteados. En consecuencia, no se contempla el registro de deterioro alguno.

c) Bienes totalmente amortizados

El coste de los elementos del inmovilizado intangibles que están totalmente amortizados y que todavía están en uso a 31 de diciembre de 2024 es de 642.261 euros correspondientes a activos recibidos de la aportación no dineraria de su matriz (ejercicio 2023: 642.261 euros). Debido a que la segregación de la rama de actividad mencionada en la Nota 1.2. se efectuó a valor neto contable, el coste original de dicho inmovilizado es superior al coste de inmovilizado intangible que se muestra en el movimiento.

d) Seguros

La Sociedad tiene contratadas varias pólizas de seguro para cubrir los riesgos a que están sujetos los elementos del inmovilizado Intangible. La cobertura de estas pólizas se considera suficiente.

e) Compromisos de inversión

Los compromisos por inversiones pendientes de ejecutar al 31 de diciembre de 2024 ascienden a 803.246 euros aproximadamente (2023: 669.492 euros), entre las que se encuentran las inversiones adjudicadas pendientes de formalizar contractualmente y las inversiones firmes pendientes de ejecutar.

(Importes en euros salvo otra indicación)

6. INMOVILIZADO MATERIAL

El detalle y movimientos de este capítulo de los balances para los ejercicios finalizados el 31 de diciembre de 2024 y 2023 se muestran a continuación:

	2024			2023		
	Euros			Euros		
	Instalaciones técnicas y maquinaria	Otras instalaciones, utillaje y mobiliario	Total	Instalaciones técnicas y maquinaria	Otras instalaciones, utillaje y mobiliario	Total
Coste:						
Saldo inicial	234.656	187.733	422.389	234.558	174.734	409.292
Altas	-	20.953	20.953	98	12.999	13.097
Saldo final	234.656	208.686	443.342	234.656	187.733	422.389
Amortización:						
Saldo inicial	(65.050)	(107.830)	(172.880)	(36.190)	(82.400)	(118.590)
Dotación a la amortización	(20.045)	(26.182)	(46.227)	(28.860)	(25.430)	(54.290)
Saldo final	(85.095)	(134.012)	(219.107)	(65.050)	(107.830)	(172.880)
Neto:	149.561	74.674	224.235	169.606	79.903	249.509

Las altas del ejercicio 2024 se corresponden, fundamentalmente, con la adquisición de equipos informáticos.

Las altas del ejercicio 2023 se correspondieron con la adquisición de herramientas para la central eléctrica y equipos informáticos.

El coste de los elementos del inmovilizado material que están totalmente amortizados y que todavía están en uso al 31 de diciembre es como sigue:

	2024	2023
Maquinaria	33.533	25.916
Otras Instalaciones	17.719	16.127
Mobiliario	212.842	211.492
Equip.Proceso Inform	29.941	22.066
	294.035	275.601

Debido a que la segregación de la rama de actividad mencionada en la Nota 1.2. se efectuó a valor neto contable, en 2024 el coste original de dicho inmovilizado es superior al coste de Inmovilizado material que se ha incorporado en el detalle del movimiento habido en el ejercicio.

Tal como se menciona en la nota 5 b), la Sociedad concesionaria ha identificado indicios de deterioro del Inmovilizado y ha realizado test de deterioro de los activos intangibles y materiales al cierre del ejercicio 2024, de acuerdo con el procedimiento descrito en la Nota 4.3 . Como consecuencia de dicho test no se ha puesto de manifiesto la necesidad de registrar deterioro alguno.

La Sociedad tiene contratadas varias pólizas de seguro para cubrir los riesgos a que están sujetos los elementos del inmovilizado material. La cobertura de estas pólizas se considera suficiente.

7. ARRENDAMIENTOS

7.1 Arrendador

(Importes en euros salvo otra indicación)

La Sociedad cede en alquiler varios espacios comerciales, superficies dentro y fuera de terminal, hangares y almacenes, entre otros, bajo contratos no cancelables de arrendamiento operativo, contabilizados conforme a lo indicado en la Nota 4.8.

Los cobros mínimos totales, por los arrendamientos operativos no cancelables, correspondientes a la Renta Mínima Anual Garantizada (RMGA) fijada en los contratos vigentes, son los siguientes para los plazos señalados (en euros):

	2024	2023
Menos de un año	3.590.755	2.846.401
Entre uno y cinco años	13.589.854	11.154.691
Más de cinco años	17.384.752	19.759.830
Total	34.565.361	33.760.922

8. INSTRUMENTOS FINANCIEROS

8.1 Activos Financieros

8.1.1. Categorías de activos financieros

El valor en libros de los epígrafes "Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar", "Inversiones financieras a largo plazo", "Inversiones en empresas del grupo y asociadas a corto plazo" e "Inversiones financieras a corto plazo" se clasifica a efectos de valoración en las siguientes categorías al cierre del ejercicio 2024 y 2023:

	Activos financieros no corrientes	
	Activos Financieros a Coste Amortizado	
	2024	2023
Otros activos financieros	100.288	240.062
Cientes, facturas pendientes de emitir	585.740	-
Total	686.028	240.062

La partida "Otros activos financieros" del activo no corriente, contiene, principalmente, depósitos consignados por mandato legal en la Dirección General de Vivienda de la C.A. de la Región de Murcia, correspondientes a fianzas previamente recibidas de arrendatarios de los espacios comerciales de AENA SCAIRM S.M.E., S.A.U., en cumplimiento de la Ley 29/1994, de 24 de noviembre, de Arrendamientos Urbanos.

Los derechos de crédito a largo plazo por importe de 585.740 euros a 31 de diciembre de 2024, corresponden a la imputación de forma lineal, durante la vida de los contratos de arrendamiento comercial, de las Rentas Mínimas Garantizadas establecidas en los contratos formalizados, principalmente, desde finales 2023 en Retail, TLI y Rent A Car (Nota 4.8).

	Activos financieros corrientes	
	Activos Financieros a Coste Amortizado	
	2024	2023
Otros activos financiero	1.606.544	1.633.785
Créditos y partidas a cobrar con empresas del grupo (Nota 15.1)	496.090	849.318
Total	2.102.634	2.483.103

El epígrafe "Otros activos financieros" del activo corriente contiene el total de los epígrafes "Inversiones financieras a corto plazo", "Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar" y "Clientes empresas del Grupo", excluidos "Otros créditos con Administraciones Públicas" y "Activos por impuesto corriente".

(importes en euros salvo otra indicación)

A 31 de diciembre de 2024 y 2023, el valor razonable de los activos financieros de la Sociedad no difiere significativamente de su valor contable.

8.1 2. Análisis por vencimientos

A 31 de diciembre de 2024, los importes de los activos financieros de largo plazo con un vencimiento determinado o determinable clasificados por año de vencimiento son los siguientes (en euros):

Activos financieros	2026	2027	2028	2029	2030 y siguientes	Total
Activos financieros a coste amortizado	16.154	14.045	69.950	-	585.879	685.028
Total	16.154	14.045	69.950	-	585.879	686.028

A 31 de diciembre de 2023, los importes de los activos financieros de largo plazo con un vencimiento determinado o determinable clasificados por año de vencimiento son los siguientes (en euros):

Activos financieros	2025	2026	2027	2028	2029 y siguientes	Total
Activos financieros a coste amortizado	151.915	11.706	67.549	2.228	6.664	240.062
Total	151.915	11.706	67.549	2.228	6.664	240.062

8.1 3. Correcciones por deterioro del valor originados por riesgo de crédito

Durante el ejercicio 2024 las pérdidas por deterioro y variación de las provisiones por operaciones comerciales registradas ascienden a 19.583 euros (2023: 61.849 euros):

- Dotación por deterioro por un importe de 59.143 euros (2023: 66.588 euros).
- Reversión de deterioro de ejercicios anteriores por un importe 40.266 euros (2023: 4.739 euros).
- Pérdida por incobrables por importe de 706 euros a cierre del 2024

La Sociedad al cierre del ejercicio ha deteriorado íntegramente todo el crédito que se encuentra impagado o incumpliendo condiciones contractuales de pago.

La exposición al riesgo de crédito de la Sociedad al final del ejercicio se ve atenuada considerablemente gracias a los avales bancarios aportados por los clientes, que cubren un 60,63 % del mismo (68,35% a cierre del ejercicio 2023).

Al cierre del ejercicio el importe de los activos financieros pendientes de liquidar con vencimiento superior a los 12 meses no es significativo.

(Importes en euros salvo otra indicación)

8.2 Pasivos Financieros

8.2 1. Categorías de pasivos financieros

La composición de los pasivos financieros no corrientes a 31 de diciembre de 2024 y 2023 es la siguiente:

	Pasivos financieros no corrientes	
	Pasivos Financieros a Coste Amortizado	
	2024	2023
Deudas con empresas del grupo y asociadas a largo plazo (Nota 15)	7.000.000	5.500.000
Fianzas	1.275.701	1.219.753
Total	8.275.701	6.719.753

Las deudas con empresas del grupo a largo plazo reflejan dos préstamos participativos, así como el disponible de la póliza de crédito, concedidos por el socio único, Aena, S.M.E., S.A. (ver Nota 15)

Las fianzas se han constituido por los arrendatarios de los espacios comerciales y en este epígrafe también se registran depósitos constituidos por compañías aéreas y agentes de handling.

El detalle de los pasivos financieros corrientes al 31 de diciembre de 2024 y 2023 es como sigue:

	Pasivos financieros corrientes	
	Pasivos Financieros a Coste Amortizado	
	2024	2023
Deudas con empresas del grupo y asociadas a largo plazo (Nota 15)	1.316.440	3.343.366
Acreedores empresas del Grupo y asociadas (Nota 15.1)	577.915	1.598.346
Acreedores comerciales	772.602	788.650
Fianzas	367.578	315.282
Anticipos de clientes	693.356	219.945
Otros pasivos financieros	823.615	432.068
Total	4.551.506	6.697.657

En el epígrafe *Acreedores empresas del Grupo y asociadas* se recoge el saldo acreedor con la matriz, por importe de 577.915 euros derivado del Acuerdo de prestación de servicios firmado con la misma a 31 de diciembre de 2024 (ver Nota 15.1) (2023: 1.598.346 euros).

8.2 2. Análisis por vencimientos

Los importes de los pasivos financieros de largo plazo con un vencimiento determinado o determinable clasificados por año de vencimiento son los siguientes (en euros):

Pasivos financieros	2024					Total
	2026	2027	2028	2029	2030 y siguientes	
Deudas con empresas del grupo y asociadas a largo plazo (Nota 15.1)	-	7.000.000	-	-	-	7.000.000
Fianzas	108.777	76.956	9.431	70.399	1.010.138	1.275.701
Total	108.777	7.076.956	9.431	70.399	1.010.138	8.275.701

Aena, Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia, S.M.E., S.A. (Unipersonal)
Cuentas Anuales del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2024

(Importes en euros salvo otra indicación)

Pasivos financieros	2023					Total
	2025	2026	2027	2028	2029 y siguientes	
Deudas con empresas del grupo y asociadas a largo plazo (Nota 15.1)	5.500.000	-	-	-	-	5.500.000
Fianzas	570.506	219.650	75.054	3.924	350.619	1.219.753
Total	6.070.506	219.650	75.054	3.924	350.619	6.719.753

8.3 Otra Información

La Sociedad al cierre del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2024 y 2023 no tiene ningún compromiso firme de compra o venta de activos o pasivos financieros.

Al cierre del ejercicio 2024 y 2023, la Sociedad concesionaria tiene presentado un aval bancario por importe de 9.917.752 euros ante la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia (Conserjería de Fomento e Infraestructuras) para responder de las obligaciones derivadas del contrato de gestión de servicios bajo la modalidad de concesión para la gestión, explotación, mantenimiento y conservación del Aeropuerto Internacional Región de Murcia. Los administradores de la Sociedad no esperan que genere pasivos de consideración.

El valor en libros de los pasivos financieros no difiere sustancialmente de su valor razonable.

9. EFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFECTIVO

El detalle de esta rúbrica a cierre del ejercicio 2024 y 2023 es el siguiente:

	31 de diciembre de 2024	31 de diciembre de 2023
Caja y bancos	3.243.561	5.112.540

El saldo de efectivo se encuentra íntegramente disponible para ser utilizado.

10. PATRIMONIO NETO

El detalle y movimiento de los fondos propios durante los ejercicios finalizados al 31 de diciembre de 2024 y 2023 se muestra en el estado de cambios en el patrimonio neto, el cual forma parte integrante de las cuentas anuales.

Tal y como se indica la en la Nota 2.7, al cierre del ejercicio 2024 y 2023 el patrimonio neto contable resulta inferior a la mitad del capital social. No obstante, la Sociedad no se ha encontrado en causa de disolución en ningún ejercicio puesto que cuenta con dos préstamos participativos concedidos por su accionista único (Nota 2.7 y 15).

Capital suscrito

Al cierre del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2024 y 2023, el capital social de la Sociedad asciende a 8.500.000 euros, representado por 8.500 acciones de 1.000 euros de valor nominal cada una, todas ellas de la misma clase, totalmente suscritas y desembolsadas. No existen derechos de fundador.

Las acciones de la Sociedad no cotizan en Bolsa.

Aena S.M.E., S.A., cuyas acciones se encuentran admitidas a cotización en las cuatro bolsas españolas y que forma del Ibex 35, tiene el 100% de las acciones de la Sociedad al cierre del ejercicio 2024 y 2023.

Aportaciones de Socios

En los ejercicios 2024 y 2023, Aena S.M.E., S.A. no ha realizado ninguna aportación a la cuenta de los fondos propios de la Sociedad concesionaria.

Al 31 de diciembre de 2024, las aportaciones de socios, por importe de 7.692.059 euros, no son distribuibles.

Aena, Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia, S.M.E., S.A. (Unipersonal)
Cuentas Anuales del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2024

(Importes en euros salvo otra indicación)

Reservas de la Sociedad

La Sociedad está obligada a destinar un mínimo del 10% de los beneficios de cada ejercicio a la constitución de un fondo de reserva hasta que éste alcance, al menos, el 20% del capital social. Esta reserva no es distribuible al Accionista Único y sólo podrá ser utilizada para cubrir, en el caso de no tener otras reservas disponibles, el saldo deudor de la cuenta de pérdidas y ganancias.

A 31 de diciembre de 2024 y 2023, la reserva legal de la Sociedad se encuentra completamente dotada en base a lo exigido legalmente, y su importe asciende a 1.700.000 euros.

11. PROVISIONES, ACTIVOS Y PASIVOS CONTINGENTES

11.1 Provisiones

El detalle de las provisiones a largo y corto plazo del balance al cierre del ejercicio 2024 y 2023, es el siguiente:

31 de diciembre de 2024			
	A largo plazo	A corto plazo	Total
Obligaciones por prestaciones a largo plazo al personal	79.054	-	79.054
Provisión por responsabilidades	398.200	3.318	401.518
Otras provisiones de explotación	-	98.107	98.107
Provisiones relacionadas con la infraestructura	2.571.250	-	2.571.250
Total	3.048.504	101.425	3.149.929

31 de diciembre de 2023			
	A largo plazo	A corto plazo	Total
Obligaciones por prestaciones a largo plazo al personal	69.729	-	69.729
Provisión por responsabilidades	398.200	3.318	401.518
Otras provisiones de explotación	-	16.755	16.755
Provisiones relacionadas con la infraestructura	1.824.972	-	1.824.972
Total	2.292.901	20.073	2.312.974

El movimiento habido en el ejercicio 2024 y 2023 en las cuentas incluidas bajo este epígrafe ha sido el siguiente:

	2024				
	Provisión para Compromisos Laborales	Responsabilidades	Otras provisiones de explotación	Provisiones relacionadas con la infraestructura	Total
Saldo a 1 de enero de 2024	69.729	401.518	16.755	1.824.972	2.312.974
Dotaciones	10.494	-	214.154	752.242	976.890
Reversiones/Excesos	(1.153)	-	-	-	(1.153)
Aplicaciones	(16)	-	(132.802)	(5.964)	(138.782)
Diferencias de cambio	-	-	-	-	-
A 31 de diciembre de 2024	79.054	401.518	98.107	2.571.250	3.149.929
Parte corriente	-	3.318	98.107	-	101.425
Parte no corriente	79.054	398.200	-	2.571.250	3.048.504

Aena, Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia, S.M.E., S.A. (Unipersonal)
Cuentas Anuales del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2024

(Importes en euros salvo otra indicación)

	2023				
	Provisión para Compromisos Laborales	Responsabilidades	Otras provisiones de explotación	Provisiones relacionadas con la infraestructura	Total
Saldo a 1 de enero de 2023	62.385	12.083	36.883	1.672.993	1.784.344
Dotaciones	7.512	407.311	124.190	522.939	1.061.952
Reversiones/Excesos	-	(17.876)	-	(328.389)	(346.265)
Aplicaciones	(168)		(144.318)	(42.571)	(187.057)
A 31 de diciembre de 2023	69.729	401.518	16.755	1.824.972	2.312.974
Parte corriente	-	3.318	16.755	-	20.073
Parte no corriente	69.729	398.200	-	1.824.972	2.292.901

Provisiones relacionadas con la infraestructura

Las provisiones relacionadas con la infraestructura se corresponden con la provisión por reposición para la que se han dotado en este ejercicio 702.659 euros (489.324 euros en el ejercicio 2023) que aparecen incluidos en el epígrafe "Otros gastos de gestión corriente" de la Cuenta de Pérdidas y Ganancias adjunta, junto con el efecto financiero por importe de 49.583 euros (33.615 en el ejercicio 2023 euros) (Nota 14.5). Durante el ejercicio anterior se registró un exceso de provisión por actuaciones relacionadas con la infraestructura por importe de 328.389 euros como consecuencia de los ajustes derivados de los cambios de estimación en cuanto a los importes y plazos de las futuras actuaciones registrados también dentro del epígrafe "Otros gastos de explotación" de la Cuenta de Pérdidas y Ganancias adjunta. En el ejercicio 2024, el impacto de las reestimaciones ha supuesto un aumento de la dotación por importe de 158.331 euros.

Provisiones para responsabilidades

El importe contabilizado en el cierre del ejercicio 2024 y 2023 se corresponde en su mayoría a reclamaciones planteadas por arrendatarios en base a la cláusula de creación jurisprudencial "*rebus sic stantibus*" donde solicitan, entre otras, que los Juzgados estimen la necesidad de adoptar medidas cautelares en el sentido de que Aena se abstenga de facturar las rentas pactadas en los contratos de arrendamiento comercial y, al mismo tiempo, se suspenda el derecho a la ejecución de las garantías disponibles ante un posible impago de los mismos. Visto el avance y desarrollo procesal de esta controversia judicial en el Grupo Aena, y disponiéndose de sentencias de las Audiencias Provinciales en las que de forma unánime aplican las condiciones establecidas en la Disposición Final 7ª de la Ley 13/2021, de 1 de octubre, por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (en adelante, DT7) para resolver el conflicto, considerando que esta norma es, por tanto, constitucional, la Sociedad ha considerado oportuno calificar el riesgo de estas reclamaciones como probable.

A la fecha de formulación de las presentes cuentas anuales, la Sociedad concesionaria estima que las sentencias estimatorias de las pretensiones de los arrendatarios podrían llegar a suponer 398.200 euros, importe reflejado en el balance adjunto a 31 de diciembre de 2024 como provisión por responsabilidades del pasivo no corriente (mismo importe a 31 de diciembre de 2023). Durante el ejercicio 2024 y 2023 no ha resultado necesario realizar provisión alguna adicional por este concepto.

Otras provisiones de explotación

En este epígrafe recoge, principalmente, la provisión por bonificaciones aplicables a las tarifas de las compañías áreas que operan en el Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia, por incremento de pasajeros (2024: 16.574 euros; 2023: 16.755 euros) e incentivos por los vuelos de entrenamiento (2024: 81.533 euros; 2023: 0 euros)

11.2 Pasivos contingentes

No existen contingencias que deban ser desglosadas en las presentes cuentas anuales.

(Importes en euros salvo otra indicación)

11.3 Activos contingentes

Tal y como se detalla en la Nota 1.3. b, en la adenda al contrato de concesión formalizada el pasado 27 de diciembre de 2021, se establece que la Sociedad concesionaria tendrá derecho a una compensación a la Sociedad por la reducción de ingresos y aumento de gastos que tengan su origen en la situación de hecho producida por la pandemia COVID-19, a partir de 1 de julio de 2020, que dejaría de aplicarse en el momento que el tráfico anual iguale o supere el del año 2019. El importe de la compensación ha de calcularse por ejercicios vencidos, una vez aprobadas las cuentas, contra el canon de explotación devengado, aplicando un coeficiente corrector del 50% en función de la diferencia entre los ingresos y gastos reales y previstos de cada ejercicio, añadiendo aquellos adicionales en los que fuera preciso incurrir como consecuencia de la pandemia. El resultado se aplicará contra cánones futuros, en el caso de que se produzcan, capitalizado al 3%.

La Sociedad ha presentado solicitud de compensación a la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia por los siguientes periodos, de los cuales, a la fecha de formulación de las presentes Cuentas Anuales, únicamente se encuentra pendiente de aprobación formal la solicitud del ejercicio 2023 por parte del organismo competente:

Periodo	Importe (Euros)	Fecha de presentación
2º semestre 2020	338.912	Mayo - 2022
Ejercicio 2021	4.042.779	Mayo - 2022
Ejercicio 2022	2.242.146	Septiembre - 2023
Ejercicio 2023	1.868.193	Mayo - 2024
Total	8.492.030	

Por tanto, en las Cuentas Anuales correspondientes al ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2024, existe un activo contingente por importe de 8.492.030 euros (6.623.837 euros a cierre del 2023) por el derecho a compensar esta cantidad contra cánones futuros, en el caso de que se produzcan. Dado el carácter contingente de este derecho, dependiente de hechos futuros que no están bajo el control de la Sociedad y que no son virtualmente ciertos, no se cumplen los criterios para su reconocimiento contable al cierre del ejercicio 2024.

12. GESTIÓN DE LOS RIESGOS OPERATIVOS Y FINANCIEROS

12.1 Descripción de los principales riesgos operativos

a) Riesgos regulatorios

La Sociedad concesionaria está sujeta al régimen de autorización de actividades por la entidad concedente fijado en el acuerdo de concesiones, conforme a lo descrito en la Nota 1.3.

En particular, la Administración concedente deberá autorizar los precios aeronáuticos máximos que podrá aplicar la Sociedad concesionaria por los servicios aeroportuarios regulados en la Ley 21/2003 de Seguridad Aérea.

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

b) Riesgos derivados del entorno macroeconómico, geopolítico y otros

Respecto al entorno macroeconómico, la coyuntura económica sigue sujeta a riesgos como la inflación, la incertidumbre respecto a la política monetaria sobre los tipos de interés así como los cambios próximos que se anuncian en la política arancelaria de Estados Unidos. Todo ello pudiera hacer prever que el crecimiento económico se vea moderado y haya una menor renta disponible de las familias que implicaría una contención de gastos no esenciales, como el turismo, lo que podría suponer una desaceleración de su crecimiento.

(Importes en euros salvo otra indicación)

Si bien, los principales organismos internacionales mantienen las previsiones de crecimiento para la economía mundial, las previsiones para la zona euro son más pesimistas. Se prevé una ralentización del crecimiento económico para la zona Euro en 2024 y 2025, estimándose por el FMI un crecimiento del 1,2%. Sin embargo, para España, las previsiones de crecimiento de su economía resultan mejores que las de la media europea, estimándose en un 2,1% por este organismo.

La situación geopolítica global continúa marcada por la incertidumbre derivada de la evolución de los conflictos bélicos en Oriente Medio y Ucrania, cuyo impacto en la economía mundial y en el turismo pudiera llegar a ser significativo, tanto a corto como a medio plazo.

Adicionalmente, riesgos y confrontaciones económicas entre las principales potencias mundiales (ej. EEUU y China), podrían mermar aún más el crecimiento económico mundial, ralentizando la recuperación.

Otros riesgos o incertidumbres que pudieran afectar al tráfico aéreo son los siguientes:

- Es posible que se produzca una reestructuración del mercado, como consecuencia de la fusión de algunas compañías aéreas, así como debido al cambio en el equilibrio actual entre compañías de bandera y bajo coste, y la consolidación del mercado de la touroperación. La Sociedad concesionaria presenta una concentración significativa de sus ingresos aeronáuticos en pocas aerolíneas.
- También existe incertidumbre respecto a la renovación de flota de algunas compañías aéreas, debido a retrasos en la entrega de aviones por parte de los principales fabricantes, lo que podía tener repercusión en la oferta de asientos.
- La competencia con otros modos de transporte, con la entrada en servicio de nuevos corredores AVE en España ha venido afectando a las rutas domésticas. Adicionalmente, la liberalización del sector ferroviario con la entrada en servicio de nuevos operadores low cost, ha supuesto una guerra de precios entre las nuevas compañías, lo que afecta al tráfico aéreo.
- Además, posibles cambios de hábito estructurales, como el avance tecnológico, las videoconferencias, o el teletrabajo están teniendo impacto en los viajes de negocio.
- La aparición de nuevas pandemias podría afectar negativamente al tráfico aéreo.

Estos factores externos pueden tener un impacto negativo en la evolución de los flujos turísticos y la situación económica de las aerolíneas, provocando una caída del tráfico y la pérdida de posición competitiva que también podría verse afectada por la aparición de nuevos medios de transporte, aeropuertos alternativos y por cambios en estrategia de los ya existentes.

Aunque a la fecha de formulación de las presentes Cuentas Anuales no se ha producido ninguna consecuencia significativa para Aena, los Administradores y la Dirección de la Sociedad continúan analizando y monitorizando los potenciales impactos que la situación actual de incertidumbre pudiera tener a futuro.

c) Riesgos de explotación

La actividad de la Sociedad está directamente relacionada con los niveles de tráfico de pasajeros y de operaciones aéreas en su aeropuerto, por lo que puede verse afectada por los siguientes factores:

- La Sociedad concesionaria está expuesta a riesgos relacionados con la operación en el aeropuerto (seguridad operacional y física). Los impactos negativos en la seguridad de las personas o bienes, por incidentes, accidentes y actividades de interferencia ilícita (incluidas las terroristas o de cualquier otra índole) derivados de las operaciones podrían exponer a la Sociedad concesionaria a potenciales responsabilidades que pudieran suponer indemnizaciones y compensaciones, así como la pérdida de reputación o la interrupción de las operaciones.
- La Sociedad concesionaria depende de las tecnologías de la información y comunicaciones, y los sistemas e infraestructuras se enfrentan a ciertos riesgos, incluidos los riesgos propios de la ciberseguridad, resultado de amenazas y explotación de vulnerabilidades tanto internas como externas, como consecuencia de ciberataques y otras amenazas a la confidencialidad, integridad, disponibilidad, trazabilidad y autenticidad de la información almacenada en los sistemas, así como a la capacidad de los mismos.
- Los ingresos de la actividad comercial están vinculados a las ventas de las empresas arrendatarias de los espacios comerciales, que pueden verse afectadas tanto por el volumen de pasajeros como por la mayor o menor capacidad de gasto de éstos.
- En las operaciones del aeropuerto, la Sociedad depende de los servicios prestados por terceros, que pueden tener un impacto en su actividad.

(Importes en euros salvo otra indicación)

- Los conflictos laborales o los incumplimientos de los niveles de servicio por parte de terceros que prestan servicios en el aeropuerto podrán tener un impacto en las actividades de la Sociedad.
- Los eventos meteorológicos extremos no previstos, desastres naturales y las condiciones meteorológicas podrían afectar de forma adversa al negocio.
- La rentabilidad de la Sociedad podría verse afectada si no es capaz de alcanzar los niveles de eficiencia previstos.
- Cambios en la legislación fiscal podrían dar lugar a impuestos adicionales u otros perjuicios para la situación fiscal de la Sociedad.
- La Sociedad está, y podrá continuar estando en el futuro, expuesta a un riesgo de pérdida en los procedimientos judiciales o administrativos en los que está incurso.
- La cobertura de seguros podría ser insuficiente.

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

d) Descripción de los principales riesgos derivados del cambio climático

SCAIRM está expuesta a los efectos del cambio climático, configurándose el ámbito de la sostenibilidad medioambiental como un eje estratégico de la compañía. Los efectos del cambio climático conllevan impactos a nivel económico, operativo y reputacional derivados de los siguientes aspectos:

- La inestabilidad geopolítica puede causar otra crisis energética, interrumpiendo el suministro y causando volatilidad en los mercados, lo que podría llevar a una recesión económica.
- Resiliencia de las infraestructuras y operativa del aeropuerto ante eventos asociados al cambio climático, desastres naturales y condiciones meteorológicas extremas y la necesidad de acometer actuaciones de adaptación en el aeropuerto en el medio-largo plazo.
- El cambio climático también afecta la atraktividad de destinos turísticos, impactando negativamente a la industria del turismo, destacando la importancia de considerar el cambio climático en la planificación de las infraestructuras turísticas y del transporte

En la preparación de las cuentas anuales de SCAIRM la dirección ha tenido en cuenta el impacto del cambio climático, y la evaluación del cumplimiento de los objetivos del Plan de Acción Climática de Aena S.M.E., S.A., puesto que como matriz del grupo Aena los ha hecho extensibles a todas las sociedades que forman parte del mismo. Estas consideraciones no han tenido un impacto significativo en los juicios y estimaciones aplicados en la preparación de la información financiera del ejercicio.

12.2 Descripción de los principales riesgos financieros

Las actividades de la Sociedad están expuestas a diversos riesgos financieros: riesgo de mercado, riesgo de crédito y riesgo de liquidez. El programa de gestión del riesgo global de la Sociedad se centra en la incertidumbre de los mercados financieros y trata de minimizar los efectos potenciales adversos sobre su rentabilidad financiera.

1- Riesgo de mercado

Respecto al tipo de cambio, la Sociedad no realiza habitualmente transacciones comerciales significativas en divisa distinta del euro.

Relativo al riesgo de tipo de interés en los flujos de efectivo y en el valor razonable, la Sociedad no tiene actualmente deuda financiera.

(Importes en euros salvo otra indicación)

2- Riesgo de crédito

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

El riesgo de crédito relativo a las cuentas comerciales es reducido, puesto que los principales clientes son las compañías aéreas, y se suele cobrar al contado o por anticipado. En cuanto a los clientes comerciales, que mantienen arrendados locales en el aeropuerto, se gestiona el riesgo a través de la obtención de avales y fianzas. La Sociedad tiene, a 31 de diciembre de 2024, adicionalmente a las fianzas y otras garantías impuestas en metálico que figuran en el Balance, avales y otras garantías relacionadas con el curso normal del negocio aeronáutico por importe 215 miles de euros (140 miles de euros al cierre del ejercicio anterior), así como 3.101 miles euros de garantías relacionadas con operaciones comerciales y de handling (2.421 miles de euros al cierre del ejercicio 2023).

No se han excedido los límites de crédito durante el ejercicio, y la dirección no espera ninguna pérdida no provisionada por el incumplimiento de estas contrapartes.

3- Riesgo de liquidez

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

La política de riesgo de crédito descrita en el apartado anterior conduce a períodos medios de cobro reducidos. No obstante, como consecuencia de la excepcional situación provocada por la pandemia y la tardía recuperación de los niveles de tráfico aéreo en el AIRM previos a la mencionada pandemia, los flujos de caja de la Sociedad se han visto reducidos. Sin embargo, el accionista único ha comprometido apoyo financiero en la Oferta Económica del Contrato de Concesión y aportado financiación a la sociedad cuando ha sido considerado necesario.

(Importes en euros salvo otra indicación)

13. SITUACIÓN FISCAL

13.1. Saldos con las Administraciones Públicas

El detalle de los saldos relativos a activos fiscales y pasivos fiscales del balance al cierre de los ejercicios 2024 y 2023 es el siguiente:

	2024	2023
Activos por impuesto diferido	13.407	15.975
Hacienda pública deudora por IVA	590.927	1.444.578
Total	604.334	1.460.553
Pasivos por impuesto diferido	131.225	131.225
IRPF	90.203	88.615
Seguridad Social	238.498	185.475
Otras	1.011	1.010
Total	460.937	406.325

13.2. Conciliación saldo contable y fiscal

	2024			Ingresos y gastos imputados directamente al patrimonio neto		
Saldo Ingresos y gastos del ejercicio	Cuenta de pérdidas y ganancias (1.429.702)			230		
	Aumentos	Disminuciones	Total	Aumentos	Disminuciones	Total
Impuesto sobre Sociedades		(477.482)	(477.482)		(76)	(76)
Resultado antes de impuestos			(1.907.184)			306
Diferencias permanentes	2.795	-	2.795			
Diferencias temporarias:						
- Amortización	16.029	(14.249)	1.780			
- Pérdidas por deterioro créditos comerciales	21.310	(39.242)	(17.932)			
- Planes de pensiones	30.114	(20.898)	9.216	306		306
- Provisiones	67.453	(74.389)	(6.936)			
Base imponible (resultado fiscal)			(1.911.325)			
Cuota íntegra			(477.832)			
Deducciones			-			
Cuota líquida			(477.832)			
Retenciones y pagos a cuenta			-			
Cuota a pagar/ (a devolver)			(477.832)			

Aena, Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia, S.M.E., S.A. (Unipersonal)
Cuentas Anuales del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2024

(importes en euros salvo otra indicación)

2023						
Cuenta de pérdidas y ganancias				Ingresos y gastos imputados directamente al patrimonio neto		
Saldo Ingresos y gastos del ejercicio				(238)		
(1.273.463)						
Aumentos	Disminuciones	Total		Aumentos	Disminuciones	Total
Impuesto sobre Sociedades	(423.565)	(423.565)			(79)	(79)
Resultado antes de impuestos		(1.697.028)				(317)
Diferencias permanentes	2.756	-	2.756			
Diferencias temporarias:						
- Amortización	21.514	(14.656)	6.858			
- Pérdidas por deterioro créditos comerciales	35.413	(4.739)	30.674			
- Planes de pensiones	26.585	(19.352)	7.233			
- Provisiones	338	(168)	170	317		317
	83.849	(38.915)	44.935	317		317
Base Imponible (resultado fiscal)		(1.649.337)				-
Cuota íntegra		(412.334)				
Deducciones		(47)				
Cuota líquida		(412.382)				
Retenciones y pagos a cuenta		(7.173)				
Cuota a pagar/ (a devolver)		(419.554)				

Tal como se ha mencionado anteriormente, la Sociedad tributa en régimen de consolidación fiscal, formando parte del grupo Aena, del que Aena S.M.E., S.A. es la sociedad dominante. A 31 de diciembre de 2024, la Sociedad presenta un saldo deudor con la matriz por importe de 496.085 euros (saldo deudor 849.318 euros a cierre del ejercicio 2023), correspondiente a la provisión por el impuesto de sociedades de 2024 por importe de 479.454 euros y a la liquidación definitiva del impuesto de 2023 que supuso un saldo por importe de 16.631 euros (Nota 15.2).

El ingreso/(gasto) por el Impuesto sobre Sociedades al cierre del ejercicio 2024 y 2023 es el siguiente:

	Euros	
	2024	2023
Impuesto corriente	(479.454)	(412.334)
Impuesto diferido	1.972	(11.231)
	(477.482)	(423.565)

Tal como se ha mencionado en la Nota 4.6, la Sociedad tributa en régimen de consolidación fiscal, formando parte del grupo Aena, del que Aena S.M.E., S.A. es la sociedad dominante. Los Administradores de la Sociedad consideran que se han practicado adecuadamente las liquidaciones de los impuestos, por lo que, aún en caso de que surgieran discrepancias en la interpretación normativa vigente por el tratamiento fiscal otorgado a las operaciones, los eventuales pasivos resultantes, en caso de materializarse, no afectarían de manera significativa a las Cuentas anuales adjuntas.

La Sociedad tiene pendientes de inspección por las autoridades fiscales todos los ejercicios desde 2020 a la actualidad.

(Importes en euros salvo otra indicación)

13.3. Impuestos diferidos

	2024				
	Amortización	Deterioros	Provisiones	Otros	Total
Activos por impuestos diferidos					
Saldo al inicio	1.715	9.374	-	4.886	15.975
Otros movimientos	445	(4.721)	-	2.304	(1.972)
Otros	-	-	-	(596)	(596)
Saldo a 31 de diciembre de 2024	2.160	4.653	-	6.594	13.407
Pasivos por impuestos diferidos					
Saldo al inicio	(130.107)	-	(1.118)	-	(131.225)
Saldo a 31 de diciembre de 2024	(130.107)	-	(1.118)	-	(131.225)

	2023				
	Amortización	Deterioros	Provisiones	Otros	Total
Activos por impuestos diferidos					
Saldo al inicio	-	1.954	-	3.288	5.242
Otros movimientos	1.715	7.420	-	1.520	10.655
Otros	-	-	-	78	78
Saldo a 31 de diciembre de 2023	1.715	9.374	-	4.886	15.975
Pasivos por impuestos diferidos					
Saldo al inicio	(130.107)	-	(1.118)	-	(131.225)
Cargo a Pérdidas y Ganancias	-	-	-	-	-
Otros	-	-	-	-	-
Saldo a 31 de diciembre de 2023	(130.107)	-	(1.118)	-	(131.225)

13.4. Pilar Dos

El nuevo Impuesto Complementario a raíz de la transposición de Pilar Dos a España

El 21 de diciembre de 2024 se publicó en el Boletín Oficial del Estado la Ley 7/2024, de 20 de diciembre, por la que se establecen un Impuesto Complementario para garantizar un nivel mínimo global de imposición para los grupos multinacionales y los grupos nacionales de gran magnitud, un Impuesto sobre el margen de intereses y comisiones de determinadas entidades financieras y un Impuesto sobre los líquidos para cigarrillos electrónicos y otros productos relacionados con el tabaco, y se modifican otras normas tributarias (en adelante, "Ley 7/2024").

La Ley 7/2024 implementa el Pilar Dos en España, estableciendo, con efectos retroactivos para ejercicios iniciados el 31 de diciembre de 2023, un Impuesto Complementario, que garantiza que los grupos multinacionales de gran magnitud tributen a un tipo efectivo mínimo del 15% allí donde operen.

El Grupo AENA, como grupo multinacional de gran magnitud, está sujeto a dicho Impuesto Complementario.

En este sentido, el grupo ha efectuado un análisis de los posibles impactos que se pueden derivar de la aplicación de dicho impuesto en el ejercicio 2024, considerando la aplicación de los Puertos Seguros Transitorios previstos en la Disposición transitoria cuarta de la Ley 7/2024 y el cálculo completo, en su caso.

Dichos Puertos Seguros Transitorios pretenden facilitar la adaptación a la normativa de Pilar Dos estableciendo que el Impuesto Complementario será cero cuando se cumpla alguno de los tres tests reglados establecidos.

La compañía forma parte de un grupo sujeto al Impuesto Complementario previsto en la Ley 7/2024, que implementa el Pilar Dos en España.

El grupo ha efectuado un análisis de los posibles impactos que se pueden derivar de la aplicación de dicho impuesto en el ejercicio 2024, resultando que no hay impacto relacionado con las normas de Pilar Dos en su gasto por impuesto corriente.

La sociedad aplica la excepción al reconocimiento de los activos y pasivos por impuestos diferidos derivados de la normativa del Pilar Dos, según lo dispuesto en la Disposición final décima de la Ley 7/2024.

(importes en euros salvo otra indicación)

14. INGRESOS Y GASTOS

14.1 Distribución del importe neto de la cifra de negocios

El desglose de los ingresos ordinarios por tipología de servicios prestados para los ejercicios 2024 y 2023 es como sigue:

	2024	2023
Servicios Aeroportuarios	12.506.130	11.985.726
Servicios aeronáuticos	6.356.048	6.031.412
Aterrizajes/Servicio Tránsito Aéreo/Servicio Meteorología	2.347.661	2.308.552
Estacionamientos	13.998	12.394
Pasajeros	1.849.931	1.727.373
Seguridad	1.595.837	1.422.680
Handling	355.142	361.712
Combustible	67.701	64.257
Catering	295	197
Resto servicios aeronáuticos	125.483	134.247
Servicios Comerciales	6.150.082	5.954.314
Arrendamientos	135.434	148.324
Tiendas	248.754	242.630
Tiendas Duty Free	3.057.052	2.916.001
Restauración	561.091	534.609
Rent a car	1.487.821	1.486.265
Aparcamiento	425.475	385.512
Publicidad	5.160	1.738
Resto ingresos comerciales	229.295	239.235
Servicios Inmobiliarios	193.326	195.740
Arrendamientos	193.326	195.740
Total	12.699.456	12.181.466

Los servicios aeroportuarios prestados corresponden, principalmente, a la operación y mantenimiento de la infraestructura aeroportuaria por líneas aéreas y pasajeros en el marco del "Acuerdo de Concesión" (véase Nota 1) firmado el 25 de enero de 2018 entre la Sociedad y la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia por un periodo de 25 años.

Los ingresos comerciales se corresponden con la explotación de la infraestructura a partir del alquiler del espacio en la terminal aeroportuaria para tiendas, restauración y publicidad.

Durante el ejercicio 2024 se han registrado ingresos por importe de 465.844 miles de euros correspondientes a la imputación de forma lineal, durante la vida de los contratos de arrendamiento comercial, de las Rentas Mínimas Garantizadas contractualmente que se han venido formalizando, principalmente, desde finales de 2023 en Retail, TLI y Rent A Car (Nota 4.8).

(Importes en euros salvo otra indicación)

14.2 Aprovisionamientos

El desglose de aprovisionamientos para los ejercicios 2024 y 2023 es como sigue:

	2024	2023
Consumo de materias primas y otras materias consumibles	7.041	7.698
Trabajos realizados por otras empresas	1.405.005	1.417.798
Total	1.412.046	1.425.496

Dentro del epígrafe "Trabajos realizados por otras empresas" se registran los servicios de comunicaciones, navegación y vigilancia (CNS), servicios de tránsito aéreo (ATM), y servicios de información aeronáutica (AIS) prestados por ENAIRE en virtud de los acuerdos suscritos con Aena, que ascienden a 228.832 euros (241.674 euros en el ejercicio 2023) (Nota 15.2). En este epígrafe también se incluyen los gastos derivados del convenio firmado con la Agencia Española de Meteorología (AEMET) para la prestación de servicios meteorológicos a la red de aeropuertos gestionados por Aena por importe de 189.300 euros (Nota 15.2) (189.250 euros en el ejercicio 2023).

14.3 Gastos de personal

El detalle de la partida gastos de personal de la cuenta de pérdidas y ganancias para los ejercicios 2024 y 2023 es el siguiente:

	2024	2023
<i>Sueldos, salarios y asimilados</i>		
Sueldos y salarios	3.621.491	3.357.379
Indemnizaciones	-	59.344
<i>Cargas sociales</i>		
Seguridad social	1.375.065	1.206.318
Pensiones devengadas - Planes de pensiones de aportación definida	20.361	19.638
Otros gastos sociales	95.684	84.712
Total	5.112.601	4.727.391

14.4 Servicios exteriores

El detalle de la partida servicios exteriores de la cuenta de pérdidas y ganancias para los ejercicios 2024 y 2023 es el siguiente:

	2024	2023
Otros arrendamientos	27.619	24.511
Reparaciones y conservación	1.519.625	1.520.716
Servicios profesionales independientes	133.692	171.893
Primas de seguros	118.626	112.633
Servicios bancarios	27.501	26.980
Publicidad, propaganda y relaciones públicas	3.994	4.407
Suministros	810.958	951.145
Seguridad	1.473.220	1.362.022
Otros servicios	1.753.527	1.663.260
Total	5.868.762	5.837.567

Asimismo, el apartado de "Otros servicios", incluye en 2024 un importe de 979.674 euros correspondientes al acuerdo de servicios suscrito con la matriz Aena S.M.E., S.A. (2023: 979.674 euros) (ver Nota 15.2).

(Importes en euros salvo otra indicación)

14.5 Resultado financiero

El desglose de los ingresos financieros durante los ejercicios 2024 y 2023 es como sigue:

	2024	2023
Intereses bancarios	92.176	47.775
Total	92.176	47.775

El desglose de los gastos financieros durante los ejercicios 2024 y 2023 es como sigue:

	2024	2023
Gastos financieros por deudas con empresas del grupo	71.921	40.059
Gastos financieros por actualización de provisión reposición (ver Nota 11)	49.583	33.615
Gastos financieros por actualización de otras provisiones	2.244	2.310
Total	123.748	75.984

15. OPERACIONES Y SALDOS CON PARTES VINCULADAS

Principales contratos

A continuación, se enumeran los contratos formalizados por la Sociedad con Aena S.M.E., S.A., la Entidad Pública Empresarial "ENARE", y AEMET para el ejercicio 2024 y 2023:

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

- El 25 de abril de 2018, se firmó un acuerdo entre la Sociedad y Aena S.M.E., S.A. para la prestación de servicios de asesoramiento y asistencia en la planificación, organización, coordinación y gestión de las áreas de actividad empresarial, con una duración de 3 años. Con fecha 26 de abril de 2021, se firma un nuevo Acuerdo con una duración de 3 años prorrogable hasta un máximo de 1 año, destacando los siguientes servicios prestados por Aena:
 - Dirección General de Aeropuertos.
 - Dirección General Comercial e Inmobiliario.
 - Dirección de Oficina de Presidencia, Regulación y Políticas Públicas.
 - Dirección Económico Financiera.
 - Secretaría General Corporativa.
 - Dirección de Organización y Recursos Humanos.
 - Dirección de Comunicación.
 - Dirección de Innovación, Sostenibilidad y Experiencia a Clientes.
 - Dirección de Auditoría Interna.

En abril de 2024 se ha formalizado la prórroga de un año hasta abril de 2025.

- Con la finalidad de fortalecer los fondos propios de AIRM y dotarla de los recursos financieros que le permitan llevar a cabo su actividad, con fecha 10 de febrero de 2022 Aena otorgó un préstamo participativo de 3.000.000 euros (Nota 2.7 y Nota 8.2) en los términos del artículo 20 del Real Decreto-Ley 7/1996, de 7 de junio, sobre

(Importes en euros salvo otra indicación)

Medidas Urgentes de carácter Fiscal y de Fomento y Liberalización de la Actividad Económica. El principal devengará un interés variable de Euribor incrementado en un diferencial del 1%, siempre que en alguno de los ejercicios que transcurran hasta la fecha de vencimiento, AIRM obtenga un EBITDA de los últimos 12 meses cerrados y auditados a la fecha de pago de Intereses que sea superior al interés variable devengado sobre el Principal.

El vencimiento del Préstamo Participativo estaba fijado el día 15 de diciembre de 2023, con prórrogas automáticas durante 2 años (hasta un máximo de 2 prórrogas). En el ejercicio anterior el vencimiento fue prorrogado por 2 años, hasta el día 15 de diciembre de 2025, quedando la posibilidad de una prórroga adicional de 2 años más, que ha sido ejercida durante el ejercicio 2024, siendo por tanto el vencimiento el 15 de diciembre de 2027.

A 31 de diciembre de 2024, este préstamo presenta un saldo de 3.000.000 euros y se ha clasificado dentro del largo plazo.

- Con objeto de seguir reforzando los fondos propios de AIRM, Aena concedió un segundo préstamo participativo el 15 de diciembre de 2023 por importe de 2.500.000 euros, con vencimiento el 15 de diciembre de 2025 y posibilidad de prórroga por 2 años adicionales. El principal devengará un interés variable de Euribor 12 meses + 100 puntos básicos, siempre que, en la fecha de inicio del periodo de interés, AIRM haya obtenido un EBITDA positivo en el último ejercicio cerrado anual. Durante el ejercicio 2024 se ha ejercido la prórroga de ampliación del vencimiento hasta el 15 de diciembre del 2027

A 31 de diciembre de 2024, este préstamo presenta un saldo de 2.500.000 euros y se ha clasificado dentro del largo plazo.

- Adicionalmente, el 10 de febrero de 2022, Aena concedió una línea de crédito de 12.000.000 euros (Nota 2.7) a AIRM a un interés variable de Euribor incrementado en un diferencial del 1%. La línea de crédito que vencía el 15 de diciembre de 2023, con prórrogas de 2 años (hasta un máximo de 2 prórrogas) ha sido prorrogada.

A 31 de diciembre de 2024, este préstamo presenta un saldo de 1.500.000 euros y se ha clasificado dentro del largo plazo, (1.500.000 en el ejercicio 2023), una cuenta a pagar por intereses a corto plazo por importe de 2.753 euros (3.489 euros a cierre del ejercicio 2023) y ha devengado unos gastos financieros de 71.921 euros (40.059 euros a cierre del ejercicio 2023) A cierre del ejercicio 2024 se ha ampliado el vencimiento de la póliza hasta el 15 de diciembre del 2027.

ENAIRE

Con motivo de la puesta en marcha del Aeropuerto Internacional Región de Murcia, el 21 de noviembre de 2018 se firma una Adenda al Acuerdo de Prestación de Servicios de Navegación Aérea entre Enaire y AENA. La finalización del mismo era el 31 de diciembre de 2023. Se firmó un nuevo contrato con entrada en vigor el 1 de enero de 2022 y finalización el 31 de diciembre de 2026. Los servicios que ofrece son los siguientes:

- Gestión de Tránsito Aéreo (ATM)
- Comunicación, Navegación y Vigilancia (CNS)
- Dirección en Plataforma (SDP)
- Información Aeronáutica (AIS)

AEMET

Con fecha 19 de octubre de 2018 se firmó un contrato entre la Sociedad y la Agencia Estatal de Meteorología, con comienzo el 8 de enero de 2019, para la prestación de los servicios meteorológicos en el Aeropuerto Internacional Región de Murcia. La duración era de 1 año, más dos prórrogas de un año de duración cada una. La prestación de servicios de información meteorológica aeronáutica por parte de AEMET se concreta en:

- Observación continua de las condiciones meteorológicas del aeródromo.
- Predicción y vigilancia tanto de aeródromo como de área (FIR/UIR de España).
- Atención a los usuarios aeronáuticos, ya sean tripulaciones, responsables del control del tráfico aéreo o gestores del aeropuerto.

Durante el ejercicio 2022, se firmó un nuevo contrato con AEMET en base a los mismos términos y condiciones del contrato anteriormente mencionado, con una duración de tres años sin posibilidad de prórrogas.

Aena, Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia, S.M.E., S.A. (Unipersonal)
Cuentas Anuales del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2024

(Importes en euros salvo otra indicación)

Todas las operaciones con vinculadas se realizan a valores de mercado. Adicionalmente, los precios de transferencia se encuentran adecuadamente soportados, por lo que los administradores de la Sociedad consideran que no existen riesgos significativos por este aspecto de los que puedan derivarse pasivos de consideración en el futuro.

15.1. Saldos con partes vinculadas

El detalle de saldos de partes vinculadas en el balance al 31 de diciembre de 2024 y 2023 es el siguiente:

2024						
	Cientes	Crédito c/p grupo fiscal (Nota 13.2)	Deuda l/p (Nota 8.2.1)	Deuda c/p (Nota 8.2.1)	Otros pasivos financieros c/p (Nota 8.2.1)	Acreedores
Empresas del grupo:						
Aena SME, SA	-	496.085	(7.000.000)	(2.753)	(1.313.687)	(577.915)
Entidad pública empresarial "ENAIRE"	5	-	-	-	-	-
Empresas vinculadas:						
AEMET	-	-	-	-	-	(38.141)
Otras empresas vinculadas	-	-	-	-	-	(211)
Total saldos con partes vinculadas	5	496.085	(7.000.000)	(2.753)	(1.313.687)	(616.267)

2023						
	Cientes	Crédito c/p grupo fiscal (Nota 13.2)	Deuda l/p (Nota 8.2.1)	Deuda c/p (Nota 8.2.1)	Otros pasivos financieros c/p (Nota 8.2.1)	Acreedores
Empresas del grupo:						
Aena SME, SA	-	849.318	(5.500.000)	(1.503.489)	(1.839.877)	(1.598.346)
Empresas vinculadas:						
AEMET	-	-	-	-	-	(38.200)
Otras empresas vinculadas	12	-	-	-	-	-
Total saldos con partes vinculadas	12	849.318	(5.500.000)	(1.503.489)	(1.839.877)	(1.636.546)

(Importes en euros salvo otra indicación)

15.2. Transacciones con vinculadas

El detalle de transacciones con partes vinculadas durante el ejercicio 2024 y 2023 es el siguiente:

2024				
	Servicios recibidos (Nota 14.4)	Aprovisionamientos: Trabajos realizados por otras empresas (Nota 14.2)	Ingresos por prestación de servicios	Adquisiciones de inmovilizado
Empresas del grupo:				
Aena SME, SA	979.674	-	-	-
Entidad pública empresarial "ENAIRE"	-	228.832	(4)	-
Empresas vinculadas:				
AEMET	-	189.300	-	-
Otras empresas vinculadas	174	-	-	-
Total	979.848	418.132	(4)	

2023				
	Servicios recibidos (Nota 14.4)	Aprovisionamientos: Trabajos realizados por otras empresas (Nota 14.2)	Ingresos por prestación de servicios	Adquisiciones de inmovilizado
Empresas del grupo:				
Aena SME, SA	979.674	-	-	549
Entidad pública empresarial "ENAIRE"	-	241.674	-	-
Empresas vinculadas:				
AEMET	-	189.250	-	-
Otras empresas vinculadas	136	-	(185)	-
Total	979.810	430.924	(185)	549

Los gastos financieros reconocidos por deudas con la matriz Aena se detallan en la Nota 14.5.

Durante el ejercicio 2024 y 2023, los Administradores y los miembros de la alta dirección de la Sociedad no han realizado con ésta ni con sociedades del Grupo operaciones ajenas al tráfico ordinario o en condiciones distintas a las de mercado.

(Importes en euros salvo otra indicación)

15.3. Retribuciones al Consejo de Administración y a la Alta Dirección

El detalle de las remuneraciones devengadas por los miembros del Consejo de Administración y de la Alta Dirección de la Sociedad en los ejercicios 2024 y 2023 es el siguiente:

Concepto	2024			
	Alta Dirección	Consejo de Administración		Total
		Alta Dirección	Resto	
Sueldos	109.884	-	-	109.884
Dietas asistencia	-	-	47.354	47.354
Dietas viajes	876	-	-	876
Planes de pensiones	423	-	-	423
Primas de Seguros	598	-	-	598
Total	111.781	-	47.354	159.135

Concepto	2023			
	Alta Dirección	Consejo de Administración		Total
		Alta Dirección	Resto	
Sueldos	103.000	-	-	103.000
Dietas asistencia	0	-	47.978	47.978
Dietas viajes	1.000	-	-	1.000
Planes de pensiones	400	-	-	400
Primas de Seguros	1.000	-	-	1.000
Total	105.400	-	47.978	153.378

Al 31 de diciembre de 2024, el Consejo de Administración de Aena Sociedad concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia, S.M.E., S.A.U. está formado por 6 miembros (4 hombres y 2 mujeres). Al cierre del ejercicio anterior estaba compuesto por 6 miembros (5 hombres y 1 mujer).

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

Asimismo, durante el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2024 y 2023, los Administradores de la Sociedad y las personas vinculadas a los mismos, así como el miembro de la alta dirección, no han realizado con la Sociedad ni con sociedades del Grupo operaciones ajenas al tráfico ordinario o en condiciones distintas a las de mercado.

Los Administradores de la Sociedad y las personas vinculadas a los mismos, no han incurrido en ninguna situación de conflicto de interés que haya tenido que ser objeto de comunicación de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 229 del Texto Refundido de la Ley de Sociedades de Capital.

16. INFORMACIÓN SOBRE MEDIO AMBIENTE

Durante el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2024 se ha incurrido en gastos cuyo fin fue la protección y mejora del medio ambiente por un importe 278.981 de euros (2023: 275.375 euros).

Por otra parte, no se han producido gastos o riesgos que hayan sido necesario cubrir con previsiones por actuaciones medioambientales, ni contingencias relacionadas con la protección y mejora del medio ambiente.

• Sostenibilidad medioambiental

El pilar de la sostenibilidad medioambiental se configura como un eje estratégico para todas las empresas del Grupo Aena, entre las que se incluye SCAIRM. En este sentido, la sostenibilidad, se configura por tanto como un eje estratégico del actualizado Plan Estratégico 22-26 de Aena a través de su Estrategia de Sostenibilidad y su Plan de Acción Climática. En este sentido, estos documentos fijan las condiciones para el desarrollo sostenible de la red de aeropuertos de Aena estableciendo unos estándares en materia medioambiental que se articulan a través de objetivos, indicadores y líneas de acción, cuyo Seguimiento analiza la evolución del desempeño medioambiental de los aeropuertos de la red.

Estructura de la Estrategia de Sostenibilidad de Aena



Programas Líneas de Acción



(Importes en euros salvo otra indicación)

17. INFORMACIÓN SOBRE EMPLEADOS

El número de empleados de la Sociedad, al cierre de los ejercicios 2024 y 2023, por categoría y sexo, ha sido el siguiente:

Categoría profesional	31 de diciembre de 2024		
	Hombres	Mujeres	TOTAL
Alta Dirección	1	-	1
Directivos y Titulados	12	5	17
Coordinadores	7	-	7
Técnicos	39	16	55
Personal de apoyo	3	1	4
Total	62	22	84

Categoría profesional	31 de diciembre de 2023		
	Hombres	Mujeres	TOTAL
Alta Dirección	1	-	1
Directivos y Titulados	13	5	18
Coordinadores	8	-	8
Técnicos	43	14	57
Personal de apoyo	3	1	4
Total	68	20	88

(*) En las cifras anteriores se incluyen los empleados temporales que, al cierre del ejercicio 2024, ascendieron a 8 empleados (2023 11).

El número medio de empleados de la Sociedad, durante los ejercicios 2024 y 2023, por categoría y sexo, ha sido el siguiente:

Categoría profesional	Plantilla media 2024		
	Hombres	Mujeres	TOTAL
Alta Dirección	1	-	1
Directivos y Titulados	11	5	16
Coordinadores	8	-	8
Técnicos	42	17	59
Personal de apoyo	3	1	4
Total	65	23	88

Categoría profesional	Plantilla media 2023		
	Hombres	Mujeres	TOTAL
Alta Dirección	1	-	1
Directivos y Titulados	13	5	18
Coordinadores	8	-	8
Técnicos	39	15	54
Personal de apoyo	3	1	4
Total	64	21	85

(*) En las cifras anteriores se incluyen los empleados temporales, cuyo número medio en el ejercicio 2023 ascendió a 7 empleados.

A 31 de diciembre de 2024 la Sociedad cuenta con 4 empleados con discapacidad (4 empleados en 2023).

(Importes en euros salvo otra indicación)

18. HONORARIOS DE AUDITORÍA

Los honorarios y gastos profesionales prestados por KPMG Auditores, S.L., auditor de las cuentas anuales de la Sociedad, durante el ejercicio 2024 y 2023, son los siguientes:

	2024	2023
Servicios de auditoría	31.300	19.494
Otros servicios de verificación exigidos por la legislación vigente	15.874	15.563
Otros servicios	4.455	4.368
Total	51.629	39.425

Otros servicios de verificación se corresponden con servicios de aseguramiento sobre cumplimiento regulatorio prestados por KPMG Auditores, S.L. a la Sociedad durante el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2024. Ninguna empresa del mismo grupo o vinculada con el auditor ha facturado importe alguno a la Sociedad adicional a los indicados.

Los importes detallados anteriormente incluyen la totalidad de los honorarios relativos a los servicios realizados durante los ejercicios 2024 y 2023, con independencia del momento de su facturación.

19. INFORMACIÓN SOBRE EL EJERCICIO MEDIO DE PAGO A PROVEEDORES. DISPOSICIÓN ADICIONAL TERCERA. "DEBER DE INFORMACIÓN" DE LA LEY 15/2010, DE 5 DE JULIO

La información relativa al ejercicio medio de pago a proveedores es la siguiente:

	31 de diciembre de 2024	31 de diciembre de 2023
	Nº de días	
Periodo medio de pago a proveedores	29,61	26,71
Ratio de operaciones pagadas	31,99	28,11
Ratio de operaciones pendientes de pago	5,84	11,19
	Miles de euros	
Total pagos realizados	7.756	7.371
Total pagos pendientes	778	505

Con fecha 29 de septiembre de 2022 se ha publicado en el Boletín Oficial del Estado la nueva Ley 18/2022, de 28 de septiembre, de creación y crecimiento de empresas. Esta nueva norma establece nuevos requerimientos de transparencia vinculados al aplazamiento de los pagos a proveedores, imponiendo a las sociedades mercantiles cotizadas y a las no cotizadas que no presenten cuentas anuales abreviadas un requisito adicional consistente en el desglose en la memoria de las cuentas anuales de nueva información, en concreto del volumen monetario y número de facturas pagadas en un periodo inferior al máximo establecido en la normativa de morosidad, y el porcentaje que suponen sobre el número total de facturas y sobre el total monetario de los pagos a sus proveedores.

En este sentido, el detalle del volumen monetario y el número de facturas pagadas en un periodo inferior al máximo establecido para el ejercicio 2024 y 2023 es el siguiente:

	Miles de euros		Número de facturas	
31 de diciembre de 2024	7.616	98,20 %	540	92,70 %
31 de diciembre de 2023	7.370	99,60 %	620	95,80 %

20. HECHOS POSTERIORES

Tal y como se indica en la Nota 1.3. b, el 16 de enero de 2025 la Sociedad concesionaria presentó el Acta Anual de Tráfico ante la Consejería de Fomento e Infraestructuras de la Región de Murcia, conforme al cual el tráfico del AIRM durante 2024 no ha superado el millón de pasajeros y no se ha operado carga, por lo que, al igual que en el ejercicio anterior, la liquidación final del canon es de cero euros. Dicho Acta se ha recibido firmada por la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia el pasado 28 de enero de 2025.

**AENA Sociedad Concesionaria del
Aeropuerto Internacional Región de Murcia,
S.M.E., S.A.**

Informe de Gestión 2024

1. RESUMEN EJECUTIVO

A partir de abril de 2022, se revisaron las medidas de prevención y control hasta ese momento en aplicación en el contexto de la pandemia COVID-19, conduciendo a una progresiva normalización de la actividad, todo lo cual contribuyó a una paulatina recuperación del tráfico, sobre todo en el periodo estival.

En el ejercicio 2024 se ha mantenido y consolidado esa tendencia de crecimiento (desde 2022) y recuperación progresiva (respecto a 2019), con recuperaciones en AIRM de hasta el 93% (en diciembre de 2024) de los tráficos mensuales de pasajeros de 2019, y llegando incluso a superar los tráficos mensuales de aeronaves de 2019 en los meses de noviembre (110%) y diciembre (116%) de 2024.

En el ejercicio 2024 se ha cerrado con 907.668 pasajeros y 7.140 movimientos de aeronaves, incrementando, respectivamente en un 3,4% (pasajeros) y un 7% (aeronaves) los tráficos totales anuales de 2023, y alcanzando unas recuperaciones del 83% (pasajeros) y 87% (aeronaves) de los niveles de tráfico anteriores a la pandemia (2019¹).

2. INGRESOS Y GASTOS

2.1. Análisis de la actividad

En 2024 se ha consolidado la recuperación del sector a nivel nacional, cerrando el conjunto de los aeropuertos de la red de Aena en España con un tráfico de pasajeros un 8,6% más que en 2023, año en el que se recuperó por primera vez el tráfico de 2019, antes de la pandemia (en ese año el tráfico fue un 3% superior al de 2019). En este sentido, el tráfico total de pasajeros en España de 2024 ha sido un 11,6% superior al de 2019.

Esta recuperación a nivel nacional ha venido impulsada en primera instancia por el mercado doméstico, recuperando éste en 2024 hasta un 114% del tráfico con origen/destino en España de 2019. Otros mercados internacionales (Italia, Francia, Holanda, Suiza, Portugal, ...) asimismo han impulsado esta recuperación, superando ya en 2023 los niveles de tráfico de 2019. Destacan los mercados de Italia y Portugal, que superaron ambos en 2024 en un 27% el tráfico de 2019.

Por su parte, el mercado británico, el principal internacional de la red de Aena, es uno de los que se está recuperando más lentamente, no alcanzando hasta 2024 los niveles de 2019 (en 2023 el tráfico de pasajeros con origen/destino en el Reino Unido era todavía el 95% del tráfico de 2019, y en 2024 ha sido tan solo un 3% superior), siendo afectada la oferta y demanda de esos destinos por circunstancias adicionales a las generales y a las asociadas a la pandemia (p.e. Brexit).

El año 2024 se ha cerrado en el AIRM con 907.668 pasajeros, lo que supone un 3% más que el año anterior, y una recuperación todavía incompleta (82%) del tráfico de pasajeros de 2019. Al no superarse el umbral del millón de pasajeros no es aplicable el pago del canon por pasajero a la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, conforme a lo establecido en los pliegos de la concesión y en la oferta adjudicada.

Por países, el Reino Unido ha supuesto en 2024 hasta el 68% del total anual del tráfico regular de pasajeros, manteniéndose todos los años de actividad del AIRM como primer mercado de manera muy destacada sobre el resto, aunque perdiendo peso relativo con respecto a 2019 por crecimientos en otros. En este sentido, el tráfico doméstico con rutas nacionales se posiciona como segundo mercado, con el 13%, superando a Irlanda (con un 9%), Marruecos (7%) y, por último, Bélgica (3%). Destaca en este último sentido la apertura en diciembre de 2023 de las nuevas rutas a Madrid y a Barcelona, consolidando el mercado nacional en cuotas superiores a la registrada en 2019 (3%).

Este peso tan relevante del mercado británico en el AIRM (81% en 2019 y 68% en 2024) supone que este aeropuerto es, con diferencia, el de la red nacional de Aena más expuesto al mismo (media de la red del 16% en 2019 y del 15% en 2024, y unos 6 puntos porcentuales más que el segundo de la red más expuesto, Reus). En consecuencia, la menor capacidad de recuperación de tráficos con la Región de Murcia como destino se ve directamente afectada por esta singular circunstancia.

Por compañías aéreas, Ryanair sigue manteniéndose todos los años de actividad del AIRM como el principal operador con más de la mitad (59%) del total anual del tráfico regular de pasajeros, seguida por easyJet con un 21% del tráfico. El resto de compañías, alcanzan porcentajes similares mucho más reducidos: 3% (Tui Fly), 4% (Air Arabia, Binter) y 9% (Volotea).

En lo que se refiere al número de operaciones aeronáuticas, 2024 se ha cerrado con 7.140 aterrizajes y despegues, lo que supone un incremento del 7% respecto a 2023, y una recuperación del 87% del volumen de operaciones de 2019. Este mejor comportamiento del movimiento de aeronaves respecto al movimiento de pasajeros ha venido dado, en primera instancia, por el inicio en el mes de noviembre de la operativa de vuelos de entrenamiento (por la compañía Ryanair), aportando a la

¹ Puesto que la actividad del AIRM se inició con fecha 15/01/2019, la comparativa de los tráficos con respecto a 2019 se lleva a cabo sumando los tráficos de Murcia-San Javier en el periodo del 01/01/2019 al 14/01/2019.

estadística de tráfico aeronáutico un relevante volumen operativo que no se ve reflejado en la estadística de pasajeros. Así, en noviembre de 2024 el tráfico total de aeronaves superó el de noviembre de 2019 (+10%), ocurriendo lo mismo en diciembre (+16%). Al inicio de esta operativa contribuyó el incentivo que se aprobó para el periodo desde el 1 de noviembre de 2024 hasta el 30 de octubre de 2026, que mejora sustancialmente las condiciones económicas para las compañías aéreas de este tipo de vuelos.

En cuanto a la posible evolución de la actividad para 2025, se mantiene la incertidumbre respecto a la evolución del entorno macroeconómico, potencialmente afectado por los riesgos geopolíticos y conflictos con capacidad para afectar éste. Asimismo, por lo indicado con anterioridad, el comportamiento de la demanda británica de la Región de Murcia como destino de viaje, y de manera muy específica el dimensionamiento de la oferta por parte del principal operador del aeropuerto y de ese mercado (Ryanair), seguirán influyendo de manera muy concreta y directa a los resultados de actividad del AIRM.

En cualquier caso, atendiendo a la evolución de la programación por parte de las compañías aéreas, con el desarrollo de la conectividad en el mercado nacional (nueva ruta ya confirmada a Tenerife) y con la confirmación de los destinos que se han venido operando de manera más constante, se cuenta con que se produzca una estabilización y consolidación de la oferta aérea. Con arreglo a los resultados de ocupación que se obtengan de las rutas actualmente programadas, y a la prospección de nuevos mercados que conduzcan al establecimiento de nuevas rutas, se podrán obtener en 2025 tasas similares o superiores de recuperación de los niveles de tráfico de 2019 respecto a las obtenidas en 2024.

2.2. Análisis de riesgos

Descripción de los principales riesgos operativos

Riesgos regulatorios

La Sociedad Concesionaria está sujeta al régimen de autorización de actividades por la entidad concedente fijado en el acuerdo de concesiones. En particular, la Administración concedente debe autorizar las tarifas máximas que puede aplicar la Sociedad Concesionaria por los servicios aeroportuarios regulados en la Ley 21/2003. Adicionalmente, la actividad de la sociedad está regulada por normativa tanto nacional como internacional en materia de seguridad operacional, de personas o bienes y medioambiental, lo que podría limitar las actividades o el crecimiento de la sociedad, y/o requerir importantes desembolsos.

Riesgos derivados del entorno macroeconómico, geopolítico y otros

La situación económica está sujeta a riesgos como la inflación, la incertidumbre relativo a la política monetaria sobre los tipos de interés, los posibles cambios anunciados en la política arancelaria de Estados Unidos. Todo lo anterior parece indicar una previsible moderación en el crecimiento económico y una minoración de la renta disponible de las familias, lo que puede conllevar una contención del gasto turístico, desacelerando su crecimiento.

Aunque hay previsión de crecimiento para la economía mundial por los principales organismos internacionales, para la zona euro dichas previsiones son peores, incluyendo una ralentización del crecimiento económico para la zona Euro en 2024 y 2025, ya que por ejemplo el FMI estima un crecimiento del 1,2%. Para España, las previsiones de crecimiento económico son mejores que la media europea, el FMI estima para España un crecimiento del 2,1%.

Con respecto a la situación geopolítica global sigue existiendo la incertidumbre derivada de la evolución de los conflictos bélicos en Oriente Medio y Ucrania, cuyo impacto en la economía mundial y en el turismo pudiera llegar a ser significativo, tanto a corto como a medio plazo. Además, el crecimiento económico mundial podría ralentizarse por la existencia de confrontaciones económicas entre las principales potencias mundiales (ej. EEUU y China).

Otros riesgos o incertidumbres que pudieran afectar al tráfico aéreo son los siguientes:

- Posible reestructuración del mercado, por fusiones de compañías aéreas, o por cambios en el equilibrio actual entre compañías de bandera y bajo coste, y la consolidación del mercado de la touroperación. Nuestra sociedad tiene una concentración significativa de sus ingresos aeronáuticos en pocas aerolíneas.
- Incertidumbre sobre la renovación de flota de algunas compañías aéreas, por retrasos en la entrega de aviones por parte de los principales fabricantes, y posible reducción en la oferta de asientos.
- La competencia con otros modos de transporte, con la entrada en servicio de nuevos corredores AVE en España ha venido afectando a las rutas domésticas. Adicionalmente, la liberalización del sector ferroviario con la entrada en servicio de nuevos operadores low cost, ha supuesto una guerra de precios entre las nuevas compañías, lo que afecta al tráfico aéreo.
- Otros posibles cambios estructurales de hábito: el avance tecnológico, las videoconferencias, o el teletrabajo están teniendo impacto en los viajes de negocio.

- La posible aparición de nuevas pandemias afectaría negativamente al tráfico aéreo.

Todo lo anterior puede afectar negativamente la evolución de los flujos turísticos y la situación económica de las aerolíneas, provocando una caída del tráfico y la pérdida de posición competitiva que también podría verse afectada por la aparición de nuevos medios de transporte, aeropuertos alternativos y por cambios en estrategia de los ya existentes.

Riesgos de explotación

La actividad de la Sociedad Concesionaria está directamente relacionada con la demanda de viajes con origen/destino en el Región de Murcia y los consiguientes niveles de tráfico de pasajeros y de operaciones aéreas en el AIRM y se ve afectada por varios factores, tales como la seguridad operacional y física del aeropuerto y potenciales responsabilidades que puedan suponer indemnizaciones y compensaciones; los riesgos propios relacionados con la ciberseguridad; por los ingresos de la actividad comercial dependientes del tráfico y capacidad de gasto de los pasajeros; por servicios prestados por terceros; por los conflictos laborales o incumplimientos de terceros que prestan servicios en el aeropuerto, por el riesgo de accidentes, desastres naturales y por las condiciones meteorológicas, por niveles de eficiencia inferiores a lo previsto, por cambios en la legislación fiscal; por la posible pérdida de procedimientos judiciales o administrativos o la posible cobertura insuficiente de seguros.

Riesgos derivados del cambio climático

La Sociedad Concesionaria está expuesta a los efectos del cambio climático, encontrándose los ámbitos de la sostenibilidad y de la resiliencia entre los ejes estratégicos de la compañía, de forma alineada con los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 de Naciones Unidas. Los efectos del cambio climático conllevan impactos a nivel económico, operativo y reputacional derivados de los siguientes aspectos:

- La inestabilidad geopolítica puede causar otra crisis energética, interrumpiendo el suministro y causando volatilidad en los mercados, lo que podría llevar a una recesión económica.
- Resiliencia de las infraestructuras y operativa del aeropuerto ante eventos asociados al cambio climático, desastres naturales y condiciones meteorológicas extremas y la necesidad de acometer actuaciones de adaptación en el aeropuerto en el medio-largo plazo.
- El cambio climático también afecta la atraktividad de destinos turísticos, impactando negativamente a la Industria del turismo, destacando la importancia de considerar el cambio climático en la planificación de las infraestructuras turísticas y del transporte

En la preparación de los Estados Financieros de la Sociedad Concesionaria, la dirección ha tenido en cuenta el impacto del cambio climático, y la evaluación del cumplimiento de los objetivos del Plan de Acción Climática de Aena SME, S.A., integrado en su estrategia de sostenibilidad a largo plazo, que como matriz del grupo Aena los ha hecho extensibles a todas las sociedades que forman parte del mismo. Estas consideraciones no han tenido un impacto significativo en los juicios y estimaciones aplicados en la preparación de la información financiera del ejercicio.

Descripción de los principales riesgos financieros: riesgo de mercado, crédito y liquidez

Las actividades de la Sociedad están expuestas a diversos riesgos financieros: riesgo de mercado y riesgo de liquidez. El programa de gestión del riesgo global de la Sociedad se centra en la incertidumbre de los mercados financieros y trata de minimizar los efectos potenciales adversos sobre su rentabilidad financiera.

• Riesgo de mercado

Respecto al tipo de cambio, la Sociedad no realiza habitualmente transacciones comerciales significativas en divisa distinta del euro.

Relativo al riesgo de tipo de interés en los flujos de efectivo y en el valor razonable, la Sociedad no tiene actualmente deuda financiera.

• Riesgo de crédito

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

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

No se han excedido los límites de crédito durante el ejercicio, y la dirección no espera ninguna pérdida no provisionada por el incumplimiento de estas contrapartes.

- **Riesgo de liquidez**

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

La política de riesgo de crédito descrita en el apartado anterior conduce a períodos medios de cobro reducidos. No obstante, como consecuencia de la excepcional situación provocada por la pandemia y la tardía recuperación de los niveles de tráfico aéreo en el AIRM previos a la mencionada pandemia, los flujos de caja de la Sociedad se han visto reducidos. Sin embargo, el accionista único ha comprometido apoyo financiero en la Oferta Económica del Contrato de Concesión y aportado financiación a la sociedad cuando ha sido considerado necesario.

3. OTRAS CONSIDERACIONES

Cabe señalar las siguientes consideraciones:

- No se han producido actividades en materia de investigación y desarrollo a lo largo del ejercicio.
- No se han producido tampoco adquisiciones de acciones propias en los términos establecidos en la Ley. No se han producido operaciones con Instrumentos financieros derivados durante el ejercicio 2024.
- Como consecuencia de la situación de hecho que se creó por la pandemia COVID-19, se presentaron ante la administración concedente dos solicitudes de reequilibrio del contrato de concesión. Una el 17 de julio de 2020 y otra el 21 de mayo de 2021.

La primera solicitud de reequilibrio, 17 de julio de 2020, sobre la que ya se informó en anteriores formulaciones de cuentas, se vinculó al art. 34.4 del RDL 8/2020. Su alcance temporal fue desde el 2 de marzo hasta 30 de junio de 2020. Con fecha 29 de diciembre de 2020 se publicó en el Boletín Oficial de la Región de Murcia el Decreto 224/2020, de 23 de diciembre, por el que se establecían las normas especiales reguladoras de una concesión directa de subvención a la Sociedad. Este hecho supuso una modificación del acuerdo de concesión suscrito inicialmente entre la Sociedad y la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, y establecía una aportación a favor de la Sociedad de 2.592 miles de euros, como parte de la contraprestación a recibir como concesionaria, mediante un derecho incondicional a recibir efectivo de la entidad concedente para garantizar la recuperación de parte del coste de la infraestructura. Esta subvención se hizo efectiva el 1 de febrero de 2021.

En 2021 la situación originada por la pandemia no cesó, el tráfico aéreo no remontó y la situación de desequilibrio de la concesión no desapareció tras esa primera compensación. Por ello, el Consejo de Gobierno de la Región de Murcia, por medio de la Disposición Adicional Tercera del Decreto-Ley 1/2021, de 6 de mayo, de reactivación económica y social tras el impacto del COVID-19 en el área de vivienda e infraestructuras, acordó autorizar la adaptación del contrato de gestión de servicios públicos del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia a las nuevas circunstancias derivadas de la pandemia. Esta iniciativa se perfeccionó el 17 de noviembre de 2021 con la Orden por la que se resuelven las solicitudes de reequilibrio del Contrato de Concesión para la "Gestión, explotación, Mantenimiento y conservación del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia", en la que se modificaron parte de los términos relevantes del acuerdo, estableciéndose mecanismos de compensación basados en una reducción de los cánones a pagar, que serán revisables anualmente en función de la evolución de las circunstancias determinadas en cada una de las cláusulas modificadas del Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares que rige el contrato de concesión.

4. INFORMACIÓN SOBRE EL EJERCICIO MEDIO DE PAGO A PROVEEDORES. DISPOSICIÓN ADICIONAL TERCERA. "DEBER DE INFORMACIÓN" DE LA LEY 15/2010, DE 5 DE JULIO

La información relativa al ejercicio medio de pago a proveedores es la siguiente:

	31 de diciembre de 2024	31 de diciembre de 2023
	Nº de días	
Periodo medio de pago a proveedores	29,61	26,71
Ratio de operaciones pagadas	31,99	28,11
Ratio de operaciones pendientes de pago	5,84	11,19
	Miles de euros	
Total pagos realizados	7.756	7.371
Total pagos pendientes	778	505

5. HECHOS POSTERIORES

Con fecha 28 de enero de 2025 se firmó el Acta Anual de Tráfico. Este documento es el paso previo necesario para que la Administración concedente pase al cobro el canon correspondiente en el caso de haber superado el umbral del millón de pasajeros en 2024 y de la existencia de carga. Al no haber superado el millón de pasajeros en 2024 y al no haberse operado carga en el AIRM, la liquidación final es 0 €.

FORMULACIÓN DE LAS CUENTAS ANUALES INDIVIDUALES E INFORME DE GESTIÓN INDIVIDUAL DEL EJERCICIO 2024

El Consejo de Administración de la sociedad Aena Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia, S.M.E, S.A, en fecha 18 de febrero de 2025, y en cumplimiento de los requisitos establecidos en el artículo 253 de la Ley de Sociedades de Capital y del artículo 37 del Código de Comercio, procede a formular las Cuentas Anuales Individuales e Informe de Gestión individual del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2024, los cuales vienen constituidos por los documentos anexos que preceden a este escrito y, constan extendidas: las primeras en cincuenta y una páginas en papel común y el segundo en cinco páginas en papel común.

Cargo	Nombre	Firma
Presidente:	D. Rafael Fernández Villasante	
Consejero:	D ^a . Ana Alonso Farto	
Consejero:	D. José Antonio Álvarez Fernández	
Consejero:	D ^a . María Jesús Cervera Cervera	
Consejero:	D. David Ramón Gutiérrez Caballero	
Consejero:	D. Mariano Menor Muñoz	
Secretario no consejero:	D ^a . Gloria Ávila Alonso	