



**Volotea Flight Academy, S.A.U.**

*(Sociedad anónima unipersonal constituida en España de acuerdo con la Ley de Sociedades de Capital)*

**con la garantía solidaria de Volotea, S.L.**

**Programa de Pagarés Grupo Volotea 2022**

**Saldo vivo máximo 50.000.000 €**

## **DOCUMENTO BASE INFORMATIVO DE INCORPORACIÓN DE PAGARÉS AL MERCADO ALTERNATIVO DE RENTA FIJA**

Volotea Flight Academy, S.A.U. (el “**Emisor**” o “**Volotea Flight Academy**”), sociedad anónima unipersonal de nacionalidad española domiciliada en Calle Travessera de Gracia, 56 - piso 4, Barcelona, 08006, España, inscrita en el Registro Mercantil de Barcelona, en el Tomo 45121, Folio 12, Hoja B-477453, con Número de Identificación Fiscal A-66656489 y Código LEI número 95980043BMR7TA43M467, solicitará la incorporación de los pagarés (los “**Pagarés**”) que se emitan de acuerdo con lo previsto en este documento base informativo de incorporación de pagarés (el “**Documento Base Informativo**”) al Mercado Alternativo de Renta Fija (“**MARF**”).

El Emisor llevó a cabo en mayo de 2021 un proceso transformación de su tipo social, pasando de ser una S.L. a ser una S.A. Este proceso de transformación y cambio de denominación, cuya fecha de efectos se retrotrae al 5 de mayo de 2021, fue inscrito en el Registro Mercantil de Barcelona el 20 de julio de 2021. El Accionista Único del Emisor es Volotea, S.L.

El Consejo de Administración de Volotea, S.L., con fecha 28 de octubre de 2022 autorizó la incorporación del Programa de Pagarés Grupo Volotea 2022 directamente o a través de una de sus filiales. Asimismo, el Administrador Único de Volotea Flight Academy adoptó con fecha 11 de noviembre de 2022 las decisiones por las cuales se establecen todas las características del programa y la emisión de los Pagarés, así como los apoderamientos respectivos.

Los valores que se emitan con cargo al programa estarán garantizados de forma solidaria por Volotea, S.L. (el “**Garante**”), sociedad matriz del grupo Volotea y que ostenta de forma directa la totalidad del capital social del Emisor. La información contenida en el presente Documento Base Informativo se referirá principalmente al Garante, por ser la sociedad del grupo Volotea que cuenta con la actividad y el negocio principal dentro del mismo, y por ser su patrimonio el que garantizará, de forma solidaria, las emisiones de este Programa de pagarés. En este sentido, la actividad del Emisor se centra en ser el vehículo que canaliza las operaciones financieras y de mercados de capitales del grupo Volotea. Adicionalmente, el Emisor realiza labores de training a los empleados. Finalmente, las actividades descritas en el presente Documento Base Informativo serán las actividades principales del Garante y del grupo Volotea en su conjunto, esto es, las relacionadas con el sector aéreo.

En adelante, el Emisor y el Garante se denominarán conjuntamente “**Grupo Volotea**”.

Tal y como se explica con detalle en el apartado 2.2 (*Denominación, naturaleza, domicilio y datos identificativos del Garante*) de este Documento Base Informativo, el Garante llevó a cabo en diciembre de 2019 un proceso de reestructuración societaria interna, en virtud del cual el Garante (i) modificó su tipo jurídico y se transformó en una “sociedad de responsabilidad limitada”; y (ii) absorbió en esa misma fecha a su sociedad matriz, Volotea Holding Europe, S.L. mediante un proceso de fusión inversa. Este

proceso de reestructuración interna, cuya fecha de efectos se retrotrae al 13 de diciembre de 2019, fue inscrito en los Registros Mercantiles correspondientes el 8 de enero de 2020 y fue comunicado al mercado mediante Hecho Relevante y Suplemento al Documento Base Informativo de 2019.

MARF es un Sistema Multilateral de Negociación (“**SMN**”) y no un mercado regulado, de conformidad con el Real Decreto-ley 21/2017 de 29 de diciembre de medidas urgentes para la adaptación del derecho español a la normativa de la Unión Europea en materia del mercado de valores. Este Documento Base Informativo es el requerido de conformidad con la Circular 2/2018, de 4 de diciembre, sobre incorporación y exclusión de valores en el Mercado Alternativo de Renta Fija (la “**Circular 2/2018**”).

Los Pagarés estarán representados mediante anotaciones en cuenta, correspondiendo la llevanza de su registro contable a la Sociedad de Gestión de los Sistemas de Registro, Compensación y Liquidación de Valores, S.A.U. (“**Iberclear**”) junto con sus entidades participantes. Los inversores que no dispongan de cuentas abiertas en Iberclear, podrán, en su caso, participar en los Pagarés a través de cuentas puente en Euroclear Bank, S.A./N.V. (Euroclear) y Clearstream Banking, Société Anonyme, Luxembourg (Clearstream).

## **Invertir en los Pagarés conlleva ciertos riesgos.**

**Lea la sección 1 de factores de riesgo de este Documento Base Informativo.**

**MARF no ha efectuado ningún tipo de verificación o comprobación en relación con este Documento Base Informativo, ni sobre el contenido de la documentación e información aportada por el Emisor en cumplimiento de la Circular 2/2018.**

**Los Pagarés que se emitan bajo el programa se dirigen exclusivamente a (i) personas de los Estados pertenecientes al Espacio Económico Europeo (“EEE”) que tengan la condición de “inversores cualificados”, de conformidad con la definición prevista en el artículo 2 (e) del Reglamento (UE) 2017/1129 del Parlamento Europeo y del Consejo de 17 de junio de 2017; y (ii) en particular en España tanto a inversores cualificados como a y clientes profesionales de acuerdo con lo previsto en el artículo 205.1 del texto refundido de la Ley del Mercado de Valores (la “Ley del Mercado de Valores”), aprobado por el Real Decreto Legislativo 4/2015, de 23 de octubre, y el artículo 39 del Real Decreto 1310/2005, de 4 de noviembre, por el que se desarrolla parcialmente la Ley 24/1988, de 28 de julio, del Mercado de Valores, en materia de admisión a negociación de valores en mercados secundarios oficiales, de ofertas públicas de venta o suscripción y del folleto exigible a tales efectos (el “RD 1310/2005”), respectivamente, o norma que lo sustituya o complemente en el futuro.**

**No se ha llevado a cabo ninguna acción en ninguna jurisdicción a fin de permitir una oferta pública de los Pagarés o de permitir la posesión o distribución del Documento Base Informativo o de cualquier otro material de oferta donde sea requerida actuación específica para tal propósito. Este Documento Base Informativo no ha de ser distribuido, directa o indirectamente, en ninguna jurisdicción en la que tal distribución suponga una oferta pública de valores. Este Documento Base Informativo no es una oferta pública de venta de valores ni la solicitud de una oferta pública de compra de valores, ni se va a realizar ninguna oferta de valores en ninguna jurisdicción en la que dicha oferta o venta sea considerada contraria a la legislación aplicable. En particular, este Documento Base Informativo no constituye un folleto informativo aprobado y registrado en la Comisión Nacional del Mercado de Valores (la “CNMV”) y la emisión de los Pagarés que se emitan bajo el programa no constituye una oferta pública de conformidad con lo previsto en el artículo 34 de la Ley del Mercado de Valores, lo que exime de la obligación de aprobar, registrar y publicar un folleto informativo en la CNMV.**

### **ENTIDAD COLABORADORA y ASESOR REGISTRADO**

**Bestinver, S.V. S.A.**

### **AGENTE DE PAGOS**

**GVC GAESCO S.V. S.A**

### **ASESOR LEGAL**

**Pérez-Llorca Abogados, S.L.P.**

La fecha de este Documento Base Informativo es de 11 de noviembre de 2022

## **INFORMACIÓN IMPORTANTE**

El potencial inversor no debería basar su decisión de inversión en información distinta a la que se contiene en este Documento Base Informativo.

La Entidad Colaboradora no asume ninguna responsabilidad por el contenido del Documento Base Informativo. La Entidad Colaboradora ha suscrito con el Emisor un contrato de colaboración para la colocación de los Pagarés sin asumir ningún compromiso de aseguramiento de los Pagarés, sin perjuicio de que la Entidad Colaboradora pueda adquirir, en nombre propio, Pagarés.

### **REGLAS EN MATERIA DE GOBERNANZA DEL PRODUCTO BAJO MiFID II**

#### **EL MERCADO DESTINATARIO SERÁ ÚNICAMENTE CONTRAPARTES ELEGIBLES Y CLIENTES PROFESIONALES**

Exclusivamente a los efectos del proceso de aprobación del producto que ha de llevar a cabo cada productor, tras la evaluación del mercado destinatario de los Pagarés se ha llegado a la conclusión de que: (i) el mercado destinatario de los Pagarés son únicamente “contrapartes elegibles” y “clientes profesionales”, según la definición atribuida a cada una de dichas expresiones en la Directiva 2014/65/UE del Parlamento Europeo y del Consejo de 15 de mayo de 2014 relativa a los mercados de instrumentos financieros y por la que se modifican la Directiva 2002/92/CE y la Directiva 2011/61/UE (“**MiFID II**”) y en su normativa de desarrollo (en particular, en España, la Ley del Mercado de Valores y sus reglamentos de desarrollo), y (ii) son adecuados todos los canales de distribución de los Pagarés a contrapartes elegibles y clientes profesionales.

Toda persona que tras la colocación inicial de los Pagarés ofrezca, venda, ponga a disposición de cualquier otra forma o recomiende los Pagarés (el “**Distribuidor**”) deberá tener en cuenta la evaluación del mercado destinatario del productor. No obstante, todo Distribuidor sujeto a la MiFID II será responsable de llevar a cabo su propia evaluación del mercado destinatario con respecto a los Pagarés (ya sea aplicando la evaluación del mercado destinatario del productor o perfeccionándola) y de determinar los canales de distribución adecuados.

## PROHIBICIÓN DE VENDER A LOS INVERSORES MINORISTAS EN EL ESPACIO ECONÓMICO EUROPEO

Los Pagarés no están destinados a su oferta, venta o cualquier otra forma de puesta a disposición, ni deben ser ofrecidos, vendidos a o puestos a disposición de inversores minoristas en el EEE. A estos efectos, por “inversor minorista” se entiende una persona que se ajuste a cualquiera de las siguientes definiciones o a todas ellas: (i) cliente minorista en el sentido previsto en el apartado (11) del artículo 4(1) de MiFID II; o (ii) cliente en el sentido previsto en la Directiva 2002/92/CE, siempre que no pueda ser calificado como cliente profesional conforme a la definición incluida en el apartado (10) del artículo 4(1) de MiFID II; o (iii) cliente minorista de acuerdo con lo previsto en la normativa de desarrollo de MIFID en cualesquiera Estados Miembros del EEE (en particular en España de acuerdo con la definición del artículo 204 de la Ley del Mercado de Valores y su normativa de desarrollo). En consecuencia, no se ha preparado ninguno de los documentos de datos fundamentales exigidos por el Reglamento (UE) n° 1286/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo de 26 de noviembre de 2014, sobre los documentos de datos fundamentales relativos a los productos de inversión minorista empaquetados y los productos de inversión basados en seguros (el “**Reglamento 1286/2014**”) a efectos de la oferta o venta de los Pagarés a, o de su puesta a disposición a inversores minoristas en el EEE y de conformidad con lo anterior, cualquier oferta, venta o puesta a disposición cualquiera de los Pagarés a inversores minoristas podría ser ilegal en virtud de lo dispuesto en el Reglamento 1286/2014.

## ÍNDICE

<b>1. FACTORES DE RIESGO .....</b>	<b>8</b>
1.1 Información fundamental sobre los principales riesgos específicos del Grupo Volotea y/o de su sector de actividad .....	8
1.2 Información fundamental sobre los principales riesgos específicos de los Pagarés.....	36
<b>2. DENOMINACIÓN COMPLETA DEL EMISOR, CON SU DOMICILIO Y DATOS IDENTIFICATIVOS.38</b>	
2.1 Denominación, naturaleza, domicilio y datos identificativos del Emisor .....	38
2.2 Denominación, naturaleza, domicilio y datos identificativos del Garante .....	39
2.3 Objeto social del Emisor .....	41
2.4 Objeto social del Garante .....	42
2.5 Historia del Grupo Volotea .....	42
<b>3. DENOMINACIÓN COMPLETA DE LA EMISIÓN DE LOS PAGARÉS.....</b>	<b>64</b>
<b>4. PERSONAS RESPONSABLES DE LA INFORMACIÓN.....</b>	<b>65</b>
<b>5. FUNCIONES DEL ASESOR REGISTRADO DEL MARF.....</b>	<b>65</b>
<b>6. SALDO VIVO MÁXIMO .....</b>	<b>66</b>
<b>7. DESCRIPCIÓN DEL TIPO Y LA CLASE DE LOS VALORES. NOMINAL UNITARIO .....</b>	<b>66</b>
<b>8. LEGISLACIÓN APLICABLE Y JURISDICCIÓN DE LOS VALORES .....</b>	<b>67</b>
<b>9. REPRESENTACIÓN DE LOS VALORES MEDIANTE ANOTACIONES EN CUENTA .....</b>	<b>67</b>
<b>10. DIVISA DE LA EMISIÓN .....</b>	<b>67</b>
<b>11. ORDEN DE PRELACIÓN.....</b>	<b>67</b>
<b>12. DESCRIPCIÓN DE LOS DERECHOS VINCULADOS A LOS VALORES Y PROCEDIMIENTO PARA EL EJERCICIO DE LOS MISMOS. MÉTODO Y PLAZOS PARA EL PAGO DE LOS VALORES Y PARA LA ENTREGA DE LOS MISMOS .....</b>	<b>68</b>
<b>13. FECHA DE EMISIÓN. PLAZO DE VIGENCIA DEL PROGRAMA .....</b>	<b>68</b>
<b>14. TIPO DE INTERÉS NOMINAL. INDICACIÓN DEL RENDIMIENTO Y MÉTODO DE CÁLCULO.....</b>	<b>68</b>
<b>15. ENTIDAD COLABORADORA. AGENTE DE PAGOS Y ENTIDADES DEPOSITARIAS.....</b>	<b>72</b>
<b>16. PRECIO DE AMORTIZACIÓN Y DISPOSICIONES RELATIVAS AL VENCIMIENTO DE LOS VALORES. FECHA Y MODALIDADES DE AMORTIZACIÓN .....</b>	<b>73</b>
<b>17. PLAZO VÁLIDO EN EL QUE SE PUEDE RECLAMAR EL REEMBOLSO DEL PRINCIPAL .....</b>	<b>73</b>
<b>18. PLAZO MÍNIMO Y MÁXIMO DE EMISIÓN.....</b>	<b>73</b>
<b>19. AMORTIZACIÓN ANTICIPADA .....</b>	<b>73</b>
<b>20. RESTRICCIONES A LA LIBRE TRANSMISIBILIDAD DE LOS VALORES .....</b>	<b>73</b>
<b>21. GARANTÍA.....</b>	<b>73</b>
<b>22. FISCALIDAD DE LOS PAGARÉS.....</b>	<b>74</b>
<b>23. PUBLICACIÓN DEL DOCUMENTO BASE INFORMATIVO .....</b>	<b>81</b>

<b>24. DESCRIPCIÓN DEL SISTEMA COLOCACIÓN Y, EN SU CASO, SUSCRIPCIÓN DE LA EMISIÓN ....</b>	<b>81</b>
<b>25. COSTES DE TODOS LOS SERVICIOS DE ASESORAMIENTO LEGAL, FINANCIERO, AUDITORIA Y OTROS SERVICIOS AL EMISOR CON OCASIÓN DE LA EMISIÓN/ADMISIÓN, ASÍ COMO LOS COSTES DE COLOCACIÓN Y, EN SU CASO ASEGURAMIENTO, ORIGINADOS POR LA EMISIÓN Y COLOCACIÓN Y ADMISIÓN.....</b>	<b>81</b>
<b>26. INCORPORACIÓN DE LOS VALORES.....</b>	<b>81</b>
<b>27. CONTRATO DE LIQUIDEZ .....</b>	<b>82</b>
<b>ANEXO 1 – CUENTAS ANUALES INDIVIDUALES DEL EMISOR CORRESPONDIENTES AL EJERCICIO CERRADO A 31 DE DICIEMBRE DE 2020 Y A 31 DE DICIEMBRE DE 2021 .....</b>	<b>85</b>
<b>ANEXO 2 – CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS DEL GARANTE CORRESPONDIENTES AL EJERCICIO CERRADO A 31 DE DICIEMBRE DE 2020 Y AL EJERCICIO CERRADO A 31 DE DICIEMBRE DE 2021.</b>	<b>86</b>

## **DOCUMENTO BASE INFORMATIVO DE INCORPORACIÓN DE PAGARÉS AL MERCADO ALTERNATIVO DE RENTA FIJA**

### **1. FACTORES DE RIESGO**

Invertir en los Pagarés conlleva ciertos riesgos. Los potenciales inversores deben analizar atentamente los riesgos descritos en esta sección junto con el resto de la información contenida en este Documento Base Informativo antes de invertir en los Pagarés. En caso de materializarse alguno de estos riesgos u otros aquí no descritos, la actividad, la situación financiera y los resultados del Emisor y/o la capacidad del Emisor para reembolsar los Pagarés a vencimiento podrían verse afectados de forma adversa y, como consecuencia de ello, el precio de mercado de los Pagarés podría disminuir, ocasionando la pérdida de la totalidad o parte de cualquier inversión en los Pagarés.

El Emisor considera que los factores de riesgo descritos a continuación representan los riesgos principales o materiales inherentes a la inversión en los Pagarés, pero el impago de los Pagarés en el momento del reembolso puede producirse por otros motivos no previstos o no conocidos a fecha de este Documento Base Informativo.

El Emisor no garantiza la exhaustividad de los factores de riesgo descritos a continuación. Es posible que los riesgos e incertidumbres descritos en este Documento Base Informativo no sean los únicos a los que el Emisor se enfrente y que pudieran existir otros riesgos e incertidumbres, actualmente desconocidos o que en estos momentos no se consideren significativos, que por sí solos o junto con otros (identificados en este Documento Base Informativo o no) potencialmente pudieran causar un efecto material adverso en la actividad, la situación financiera, los resultados del Emisor, a la liquidez de los Pagarés y/o a la capacidad del Emisor para reembolsarlos a vencimiento, y que ello pudiera, en consecuencia, resultar en una disminución del precio de mercado de los Pagarés y/u ocasionar una pérdida de la totalidad o parte de cualquier inversión en los Pagarés.

En la mayoría de los casos, los factores de riesgo descritos representan contingencias que pueden producirse o no. El Emisor no puede emitir una opinión acerca de la probabilidad de que dichas contingencias lleguen a materializarse. El orden en que estos riesgos se presentan no refleja necesariamente una probabilidad mayor de ocurrencia.

#### **1.1 Información fundamental sobre los principales riesgos específicos del Grupo Volotea y/o de su sector de actividad**

Debido a la actividad del Emisor, los riesgos propios del Grupo Volotea lo son también del propio Emisor, ya que su actividad está directamente relacionada con la del Grupo Volotea y, por tanto, con la del Garante.

La información sobre los principales riesgos incluida en esta sección se referirá principalmente a las actividades del Garante, por ser la sociedad del Grupo Volotea que cuenta con la actividad y el negocio principal dentro del mismo, y por ser su patrimonio el que garantizará, de forma solidaria, las emisiones que se realicen bajo este Programa de Pagarés.

Los principales riesgos asociados a la actividad del Grupo Volotea, los riesgos específicos del Grupo Volotea y aquellos relacionados con circunstancias económicas, políticas, regulatorias y fiscales son los siguientes:

## **A. Riesgos asociados a la actividad del Grupo Volotea**

### **- El Grupo Volotea opera en una industria muy expuesta a los riesgos asociados a las variaciones del precio del combustible**

El combustible es tradicionalmente el principal concepto que integra los costes operativos del Grupo Volotea, representando un 31% del total de sus costes operativos en el año 2021.

De este modo, los costes operativos del Grupo Volotea están significativamente expuestos a las variaciones en la disponibilidad y al precio del combustible. Tanto el precio del combustible como su disponibilidad están sujetos a diversos factores políticos y económicos, así como a otros eventos que están fuera del control del Grupo Volotea. Eventos de tipo climático, desastres naturales, trastornos políticos o guerras que afecten a países productores de petróleo, cambios en las políticas de los gobiernos en relación con la producción de combustible, el transporte o el marketing, los cambios en la capacidad productiva del combustible, los problemas medioambientales y otros eventos de naturaleza impredecible podrían resultar en una inesperada escasez de abastecimiento de combustible, así como en un incremento de los precios en el futuro. La disponibilidad del combustible está sujeta asimismo a períodos de exceso y de escasez de abastecimiento y está afectada por la demanda de combustible para calefacción, gasolinas y otros derivados del petróleo. Debido al efecto de estos eventos en el precio y la disponibilidad del combustible, la capacidad del Grupo Volotea para controlar este coste es nula, y el precio del combustible y su disponibilidad futura no pueden ser predichas con ningún grado de certeza.

El Grupo Volotea podría ser capaz de mitigar los efectos de los incrementos del precio del combustible a través del incremento de las tarifas u otros cargos a los pasajeros, pero no existen garantías de que esta estrategia pueda ser sostenible. El combustible ha estado, y se espera que continúe estándolo en el futuro, sujeto a una significativa volatilidad en los precios y a fluctuaciones en la oferta y la demanda. De igual manera, también se mitiga parcialmente dicho riesgo mediante las coberturas que realiza de forma regular el Grupo Volotea.

El Grupo Volotea ha tenido como objetivo tradicionalmente cubrir progresivamente hasta un máximo del 90% de la exposición al precio del combustible de los cinco trimestres siguientes. Esto se logra mediante un programa renovable consistente en revisar y actualizar periódicamente las posiciones de cobertura del Grupo Volotea. No obstante, las restricciones de crédito y de liquidez han impedido ocasionalmente al Grupo Volotea alcanzar esos objetivos en el pasado y no existe certeza de que el Grupo Volotea vaya a tener en todo momento derivados suficientes como para proporcionar un nivel de protección suficiente frente a los potenciales incrementos del precio del combustible. El Grupo Volotea puede también decidir en cada momento un porcentaje diferente que, en su opinión, sea más apropiado tener cubierto, en función de su situación operativa o de la situación de los mercados.

Asimismo, tampoco existe certeza de que las asunciones y estimaciones realizadas por el Grupo Volotea en relación con la evolución futura de los precios del combustible vaya a ser correcta. De hecho, los precios del combustible en los mercados han estado afectados de forma significativa en los últimos años, con fuertes oscilaciones entre precios inferiores a la media de los diez años anteriores en 2020 (derivados de la reducción de la demanda provocada por la pandemia mundial) y los precios superiores a dicha media en 2022 (como consecuencia de la reducción de la oferta y los efectos colaterales de la guerra en Ucrania). Del mismo modo, y en la medida en que el Grupo Volotea haya cubierto su exposición a los incrementos

futuros del precio del combustible, el Grupo Volotea no podría beneficiarse totalmente de una reducción del precio del combustible.

Si no existen instrumentos financieros de cobertura, o si el Grupo Volotea no tiene éxito a la hora de protegerse frente a las fluctuaciones del precio del combustible, el negocio del Grupo Volotea, el resultado de explotación y/o su situación financiera podrían sufrir efectos materiales adversos. Además, los incrementos sustanciales en el precio del combustible (estén cubiertos o no mediante instrumentos financieros de cobertura) o la indisponibilidad del suministro adecuado, podrían generar también dicho efecto adverso.

- **El Grupo Volotea opera en un mercado muy competitivo**

El Grupo Volotea opera en un mercado muy competitivo con un gran número de participantes, incluyendo otras aerolíneas de bajo coste, aerolíneas tradicionales y aerolíneas chárter. La industria aérea es altamente competitiva debido a que continuamente hay aerolíneas entrando en el mercado, a la expansión de las aerolíneas existentes y a la consolidación o formación de alianzas entre aerolíneas. La intensidad competitiva varía a lo largo de las distintas rutas, dependiendo del número y la naturaleza de los competidores que operan en cada ruta, la regulación aplicable y las barreras de entrada en cada caso. En 2020 y 2021, las aerolíneas europeas vieron modificados sustancialmente su plan de rutas. En 2019, un ejercicio con operaciones más estables, el Grupo Volotea tuvo competencia efectiva en solo un 40% de los ASKs (“*Available Seat Kilometres*”, asientos por kilómetro disponibles) de las rutas en las que opera. En 2021, los ASKs operados por el Grupo Volotea sin competencia de ninguna otra aerolínea ascendieron al 53% del total. Entre los factores competitivos más significativos se incluyen, entre otros, la habilidad de los nuevos competidores –incluyendo aerolíneas de bajo coste– para entrar al mercado, los costes operativos, el nivel de precios, la frecuencia y la fiabilidad de los vuelos, la amplitud de la red de rutas, la programación de vuelos, la disponibilidad de franjas horarias, la reputación y la marca, el historial de seguridad, el rango y la calidad de los servicios prestados, el tipo y la antigüedad de las aeronaves y la disponibilidad de aeronaves. La aparición de las aerolíneas de bajo coste en los años recientes, como el caso del Grupo Volotea, ha cambiado el escenario competitivo de la industria aérea y ha resultado en algunos casos en procesos de consolidación de aerolíneas europeas y en muchos otros en el cambio de sus modelos de negocio de cara a su adaptación, y ha causado un descenso significativo de la presión en los precios y, en consecuencia, una reducción en el rendimiento por pasajero.

La industria aérea se ha caracterizado generalmente por tener unos altos costes fijos operativos y bajos márgenes de beneficios que tienden a intensificar la competencia, particularmente sobre la cuota de mercado. Los costes fijos operativos están predominantemente relacionados con el arrendamiento de aeronaves, los costes de la sede principal, los salarios de la tripulación, los seguros y el mantenimiento de las aeronaves, representando en total un agregado del 30,6% de los costes operativos totales en 2020 y el 32,8% en 2021. A pesar de que las compañías aéreas de bajo coste como el Grupo Volotea tienden a obtener mayor margen de beneficio que las compañías aéreas tradicionales, los cambios en los costes operativos del Grupo Volotea podrían no corresponderse con los cambios en sus ingresos y, en consecuencia, un cambio relativamente pequeño en el número de pasajeros del Grupo Volotea, en el precio de los billetes o en el tráfico del Grupo Volotea podría tener un impacto significativo en el margen de beneficio del Grupo Volotea y, por tanto, en su negocio, su resultado de explotación y/o su situación financiera.

Además, otras compañías aéreas tradicionales o de bajo coste con mayor solvencia financiera que el Grupo Volotea, podrían tratar de competir con el Grupo Volotea en las rutas en las que éste opera, a través de la aplicación del modelo de negocio y de la estrategia operativa del Grupo Volotea en dichas rutas (i.e. operando con aeronaves óptimas para ciudades europeas pequeñas o medianas que carecen de servicios de transporte aéreo, o en las que existe falta de oferta). En el supuesto de que dichas compañías aéreas decidiesen competir con el Grupo Volotea en dichas rutas, podría ocurrir que el Grupo Volotea no fuese capaz de competir de forma efectiva frente a esas compañías con mayor solvencia financiera.

Asimismo, debido a que el Grupo Volotea opera un número relevante de servicios de corto recorrido, está expuesto a la competencia de otros medios de transporte, tales como el transporte ferroviario y por carretera. Se han realizado grandes avances en la red de transporte ferroviario de alta velocidad en los últimos años, conectando grandes ciudades europeas y centros económicos entre sí, y resultando en un descenso significativo en la cuota de mercado de las aerolíneas en esas rutas. Si bien el Grupo Volotea no opera rutas que sean operadas por transporte ferroviario en menos de cuatro horas, la introducción de nuevos servicios ferroviarios podría resultar en la pérdida de un número significativo de pasajeros para las aerolíneas, por lo que, en la medida en que dichos servicios ferroviarios indirectamente conectan las pequeñas y medianas ciudades en las que el Grupo Volotea opera, la introducción de esos servicios podría tener un impacto material adverso en el negocio del Grupo Volotea, su resultado de explotación y/o su situación financiera.

Como consecuencia de lo anterior, no existen garantías de que el Grupo Volotea vaya a ser capaz de continuar compitiendo de forma efectiva con otras aerolíneas, nuevos competidores y otros medios de transporte.

- **El Grupo Volotea depende de la aceptación y percepción de las compañías de bajo coste y de las compañías aéreas en general**

Si bien la cuota de mercado de las aerolíneas de bajo coste se ha incrementado significativamente en Europa, representado ya cerca del 50% de los asientos ofertados, cualquier evento adverso, incluyendo accidentes o informes negativos por parte de las autoridades regulatorias en relación con la seguridad o fiabilidad de las compañías aéreas de bajo coste, especialmente compañías aéreas de bajo coste europeas, podría afectar negativamente a la percepción pública y a la confianza en las aerolíneas como la del Grupo Volotea y, asimismo, podría tener un impacto negativo en el negocio del Grupo Volotea, su resultado de explotación y/o su situación financiera.

- **Las aerolíneas se ven habitualmente afectadas por factores fuera de su control, incluyendo el tráfico aéreo, la congestión de los aeropuertos, condiciones climatológicas adversas, epidemias y otros eventos naturales que pueden interrumpir sus operaciones**

Como en el caso de otras aerolíneas, el Grupo Volotea está sujeto a trastornos causados por factores fuera de su control, incluyendo condiciones climáticas adversas y otros desastres naturales, tales como la nube de cenizas generada por la erupción del volcán *Eyjafjallajökull* en Islandia en abril y mayo de 2010, la congestión del tráfico aéreo o el incremento de medidas de seguridad. Los retrasos en los vuelos frustran a los pasajeros, afectan a la reputación del Grupo Volotea y podrían reducir la utilización de las aeronaves como resultado de cancelaciones de vuelos y del incremento de los costes, afectando a la rentabilidad del negocio.

En caso de niebla, nieve, lluvias, tormentas u otro tipo de condiciones climáticas adversas o desastres naturales, los vuelos podrían ser cancelados o retrasados significativamente. Las cancelaciones o los retrasos debido a las condiciones climáticas o a problemas de control del tráfico aéreo podrían tener un impacto material adverso en el negocio del Grupo Volotea, su resultado de explotación y/o su situación financiera. Los brotes de enfermedades contagiosas, tales como el coronavirus, la gripe aviar, la gripe porcina, el síndrome respiratorio agudo severo o el ébola, o cualquier otra enfermedad contagiosa con el potencial de convertirse en pandémica, pueden afectar al negocio al reducirse el tráfico de pasajeros.

- **Los ataques terroristas, los conflictos militares o la amenaza de los mismos pueden traer como consecuencia la reducción del tráfico aéreo, así como el incremento de las medidas de seguridad, lo que puede afectar negativamente al negocio y a las aerolíneas**

El secuestro de aeronaves u otros incidentes terroristas en cualquier parte del mundo, tales como los ataques terroristas de Barcelona (España) en agosto de 2017, junto con la existencia de conflictos militares, como la actual guerra entre Ucrania y Rusia, pueden afectar significativamente a la confianza pública en la industria aérea, reducir el tráfico de pasajeros o afectar negativamente a condiciones del negocio, de tal forma que la demanda de servicios de transporte aéreo se vea reducida, se incrementen los costes o se reduzcan los ingresos por pasajeros. Las amenazas de terrorismo reales o percibidas, y las preocupaciones generales en materia de seguridad, en caso de continuar de forma prolongada en el tiempo, podrían tener un efecto material adverso en el negocio del Grupo Volotea, su resultado de explotación y/o su situación financiera.

El Grupo Volotea ha mantenido sistemáticamente altos niveles de seguridad, lo que le ha permitido obtener un indicador de Evaluación de la Seguridad de las Aeronaves Comunitarias (previamente Evaluación de la Seguridad de las Aeronaves Extranjeras) (“SAFA” / “SACA”) de 0,56 en 2019, 0,45 en 2020 y 0,84 en 2021, significativamente por debajo de 1,0 (un objetivo general de la industria). Estas medidas de seguridad, que son necesarias para mantener los bajos indicadores SAFA/SACA del Grupo Volotea, han alterado en el pasado y podrían alterar en el futuro el negocio del Grupo Volotea de forma temporal o a largo plazo. No existen garantías de que cualesquiera costes futuros en materia de seguridad, u otro tipo de complicaciones, no vayan a alterar el negocio del Grupo Volotea o afectar a la tendencia de los pasajeros a viajar y, como consecuencia de dicha reducción en la demanda, se produzcan efectos materiales adversos en el negocio del Grupo Volotea, su resultado de explotación y/o su situación financiera.

- **Una aerolínea puede sufrir pérdidas significativas si alguno de sus aviones sufre un accidente**

El Grupo Volotea está expuesto a pérdidas potenciales en caso de que una de sus aeronaves sea objeto de un accidente, incidente terrorista u otro tipo de catástrofe. Esto podría implicar, no solo el coste asociado con la reparación o sustitución de la aeronave dañada o destruida, con la consiguiente suspensión, permanente o temporal, del servicio, sino también la reclamación por parte de los pasajeros lesionados, familiares de las víctimas y terceras partes.

El Grupo Volotea cuenta con seguros que cubren las potenciales pérdidas o daños que puedan sufrir sus aeronaves. Además de la cobertura de la pérdida o de los daños sufridos por las aeronaves, el programa de aseguramiento del Grupo Volotea incluye la cobertura de responsabilidades frente a los pasajeros y terceras partes hasta un

total de 750.000.000 dólares americanos por incidente (con reintegros ilimitados por múltiples incidentes en el mismo año, excepto en lo que respecta a la responsabilidad civil frente a terceros no pasajeros derivada de actos de guerra, terrorismo y análogos, para los que este límite operará en el agregado), lo cual excede la exigencia legal de aseguramiento establecida en el Reglamento (CE) No 785/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de abril de 2004, sobre los requisitos de seguro de las compañías aéreas y operadores aéreos, posteriormente modificado por el Reglamento (CE) No 285/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 6 de abril de 2010. Aunque no existe garantía absoluta de que las cantidades cubiertas por el programa de aseguramiento del Grupo Volotea en caso de accidente o acto malintencionado que devenga en un siniestro de índole catastrófica, sean suficientes para cubrir las pérdidas y responsabilidades derivadas de dichos eventos, el nivel de garantías de responsabilidad civil contratadas por el Grupo Volotea es significativamente superior al exigido por la legislación comunitaria e internacional aplicable. Adicionalmente, y con independencia de la cobertura de cascos de sus aeronaves y otras coberturas de daños propios que cubran sus daños directos, el Grupo Volotea se verá obligado a afrontar pérdidas indirectas sustanciales derivadas de dichos eventos.

Asimismo, cualquier accidente o incidente relacionado con una aeronave, incluso en caso de cobertura total del riesgo a través de pólizas de seguro, podría crear la percepción pública de que el Grupo Volotea es menos seguro o fiable que otras aerolíneas, lo que podría provocar la pérdida de confianza de los pasajeros en el Grupo Volotea y que estos cambiasen de aerolínea o de medio de transporte, dañándose en consecuencia la reputación del Grupo Volotea. Cualquiera de las anteriores circunstancias podría tener un efecto material adverso en el negocio del Grupo Volotea, su resultado de explotación y/o su situación financiera.

- **Las aerolíneas pueden verse afectadas por restricciones en aeropuertos y en el espacio aéreo**

A pesar de que el Grupo Volotea vuela primordialmente a aeropuertos secundarios en los cuales la congestión y el tráfico tienden a ser generalmente menores, la congestión es un problema generalizado en el espacio aéreo europeo en el que el Grupo Volotea opera. Además, la disponibilidad y el coste del espacio en las terminales, los *slots* y las zonas de estacionamiento afectan a las operaciones de las aerolíneas europeas de forma generalizada. Los planes de crecimiento orgánico del Grupo Volotea requieren, para poder operar aeronaves adicionales, de instalaciones de tierra y de mantenimiento, incluyendo puertas y hangares, así como equipos de apoyo adicional. Estos requisitos adicionales podrían limitar la capacidad del Grupo Volotea de proporcionar o incrementar sus servicios en determinados aeropuertos con una demanda incrementada en los períodos de máxima actividad, lo que podría hacer que el Grupo Volotea incurra en costes adicionales. La incapacidad de arrendar, adquirir o acceder a instalaciones aeroportuarias en condiciones razonables o en momentos específicos, podría tener un efecto material adverso en el negocio del Grupo Volotea, su resultado de explotación y/o su situación financiera.

Además, un número importante de aeropuertos a los que el Grupo Volotea vuela cierran por las noches con cierta frecuencia de cara a llevar a cabo labores de mantenimiento. Este hecho podría obligar a desviar la llegada de aeronaves durante dichos períodos. Si otros aeropuertos en los que el Grupo Volotea opera implementan medidas restrictivas similares, el Grupo Volotea podría verse obligado a incurrir en costes adicionales asociados a dichas medidas restrictivas.

- **Las aerolíneas dependen de servicios de control de tráfico aéreo**

El crecimiento del tráfico aéreo europeo podría incrementar la presión en el sistema de control del tráfico, lo cual podría resultar en alteraciones del servicio. El sistema de control del tráfico aéreo está sujeto, asimismo, a otras alteraciones derivadas de fallos técnicos u operativos. El Grupo Volotea trata en la actualidad con un número significativo de autoridades de control del tráfico aéreo (existe una autoridad por país, que en muchos casos está descentralizada por regiones), cada una de las cuales aplica estrictos protocolos en las rutas, tales como los relativos a las fronteras nacionales y el espacio aéreo destinado a uso militar, lo cual puede derivar en un incremento de la congestión aérea. Además, los servicios de control del tráfico aéreo suelen estar controlados por los Estados en régimen de monopolio. Dichos servicios tienden a estar fuertemente sindicalizados, siendo proclives a la convocatoria de huelgas, lo que podría resultar en alteraciones del servicio. Dada la importancia de una alta utilización de las aeronaves del Grupo Volotea, de cara a implementar su modelo de negocio basado en el bajo coste, las alteraciones del servicio, especialmente en picos altos, podrían tener un efecto material adverso en el negocio del Grupo Volotea, su resultado de explotación y/o su situación financiera.

- **El aumento de los costes de seguro y las reducciones significativas en la cobertura podrían tener efectos materiales adversos en el negocio del Grupo Volotea, el resultado de explotación, las condiciones y perspectivas financieras**

A pesar de que el Grupo Volotea tenga una cobertura de seguro de responsabilidad frente a la Administración, frente a daños causados a los pasajeros, daños en la propiedad ajena y, en particular, cobertura a todo riesgo sobre los daños ocasionados a sus aeronaves, las aseguradoras podrían retirar la cobertura en respuesta a determinados actos de terrorismo o guerra. Recientemente, las aseguradoras y reaseguradoras de aerolíneas han incluido en los contratos de seguro determinadas cláusulas que persiguen excluir o reducir significativamente la cobertura de riesgos relacionados con armas de destrucción masiva. Recientemente una compañía arrendadora de aeronaves ha presentado ante los tribunales reclamaciones de indemnización contra las compañías aseguradoras de parte de sus aeronaves que han sido retenidas en Rusia como consecuencia de las sanciones impuestas a este país a raíz de la guerra en Ucrania. En caso de que las aseguradoras o las reaseguradoras excluyan la cobertura de este tipo de riesgos, o bien si dicha cobertura no estuviese disponible para el Grupo Volotea en términos comerciales razonables, y siempre que la mismas no fuese accesible a través de otras fuentes (tales como entidades estatales), el Grupo Volotea podría ser incapaz de asegurarse frente a los citados riesgos. En supuestos extremos, el Grupo Volotea podría incluso no ser capaz de desarrollar su negocio en aquellas áreas en las que no estuviese debidamente asegurado.

- **Las tasas aeroportuarias, del espacio aéreo y de aterrizaje y otros costes en los que las aerolíneas incurren pueden aumentar**

Determinados gastos operativos a los que todas las aerolíneas están expuestas, incluyendo el Grupo Volotea (por ejemplo, las tasas aeroportuarias, del espacio aéreo y de aterrizaje), se han incrementado de forma significativa en los últimos años. A pesar de que el Grupo Volotea tiende a soportar costes más bajos debido a su estrategia de operar en aeropuertos secundarios más pequeños, que carecen de servicios de transporte aéreo, o en los que existe falta de oferta, no existen garantías de que dichos costes vayan a mantenerse bajos, o de que no vayan a incrementarse con el paso del tiempo.

Además, los acuerdos alcanzados entre los operadores aeroportuarios y otras autoridades administrativas y las aerolíneas son objeto de examen por parte de los órganos reguladores, tanto nacionales como europeos, encargados de la aplicación de las normas relativas a la defensa de la competencia. Aunque la dirección del Grupo Volotea trata de no suscribir acuerdos que puedan ser considerados contrarios a la normativa de competencia, no existen garantías de que ninguno de los acuerdos suscritos por el Grupo Volotea, o que vayan a ser suscritos en el futuro, no vayan a ser objeto de examen por parte de los órganos reguladores competentes. Cualquier incremento de los costes tendrá un efecto material adverso en el negocio del Grupo Volotea, su resultado de explotación y/o su situación financiera.

- **El aumento de las tasas o tributos gubernamentales, la imposición de impuestos o cargos adicionales podría afectar negativamente al negocio del Grupo Volotea**

Las tasas aeroportuarias son tributos de cuota fija que gravan la venta de asientos en muchos de los países en los cuales opera el Grupo Volotea. Un aumento de estas tasas podría conllevar la pérdida de clientes que sean muy susceptibles a un aumento en el precio del billete. Asimismo, teniendo en cuenta que los precios del Grupo Volotea suelen ser más bajos que los de otras aerolíneas, un aumento de tasas que no sea proporcional al precio del billete conllevaría un efecto proporcional en el precio del billete del Grupo Volotea superior en comparación al de sus competidores, lo que podría afectar negativamente al negocio del Grupo Volotea, su resultado de explotación y/o su situación financiera.

Si las tarifas aéreas quedasen en un futuro sujetas a nuevos impuestos sobre la venta, y la posibilidad de recuperar estos impuestos o de transferir los costes a sus clientes no fuese posible para el Grupo Volotea, esto conllevaría un aumento de los costes operativos. Recientemente se han introducido en Francia determinadas tasas adicionales a las aerolíneas para el fomento del uso de biocombustibles y legislaciones similares están siendo consideradas también por otros países europeos y por instituciones comunitarias. Si el Grupo Volotea fuese incapaz de repercutir los costes derivados del aumento de impuestos, tasas u otros cargos a sus clientes (o si, por el hecho de hacerlo, se redujera el número de pasajeros), el consecuente aumento en los costes operativos del Grupo Volotea podría suponer un impacto negativo en el negocio del Grupo Volotea, su resultado de explotación y/o su situación financiera.

- **El exceso de capacidad en la industria de la aviación puede continuar o incluso aumentar en el futuro**

El Grupo Volotea suele operar en rutas desatendidas o menos atendidas de lo habitual. En los últimos años ha habido una creciente demanda en el sector de la aviación, en gran medida por una mayor oferta de vuelos de bajo coste. Los competidores pueden responder a esta situación de sobrecapacidad o de crecimiento de mercado de distintas maneras, entre ellas, con una bajada de precios o pasando su exceso de capacidad a mercados y rutas en los cuales el Grupo Volotea ya opera. Estos cambios en el sector pueden significar que se vean negativamente afectados el negocio del Grupo Volotea, su resultado de explotación y/o su situación financiera.

- **La capacidad que tiene el Grupo Volotea para conseguir acuerdos ventajosos de servicios aeroportuarios y las transacciones necesarias para el desarrollo de sus actividades puede verse afectada negativamente por una serie de factores**

El Grupo Volotea tiene como objetivo conseguir el nivel de tasas más bajo posible en los aeropuertos en los que opera, manteniendo ciertos niveles de servicios y

estándares operativos. En algunos casos, el Grupo Volotea recibe contribuciones económicas en la forma de incentivos por el número de pasajeros que transporta a, o desde, ciertos aeropuertos, además de descuentos en determinados servicios a cambio de operar ciertas rutas en un aeropuerto. Estas contribuciones económicas ascendieron a 12,7 millones de euros durante 2020 y 18,6 millones de euros en el ejercicio 2021.

El 4 de abril de 2014 se revisaron las directrices de la Comisión Europea relativas a las ayudas estatales (“**Directrices sobre Ayudas Públicas**”). Estas nuevas directrices establecen que se eliminen las ayudas estatales aplicables a los acuerdos entre aeropuertos y aerolíneas si, bajo condiciones normales de mercado, un inversor privado hubiese aceptado esos mismos términos. De esta manera, si debido a las nuevas Directrices sobre Ayudas Públicas, el Grupo Volotea no pudiese suscribir acuerdos de servicios aeroportuarios, o sus términos fuesen declarados incompatibles con las Directrices sobre Ayudas Públicas, esto podría conllevar un descenso en las contribuciones económicas recibidas, o un aumento de las tasas aeroportuarias. Esta situación puede significar que se vean negativamente afectados el negocio del Grupo Volotea, su resultado de explotación y/o su situación financiera.

El Emisor y el Garante realizan sus actividades en diversos países (fundamentalmente Francia, Italia, España y Grecia) y se somete a la legislación laboral, fiscal y general de los mismos. Asimismo, lleva a cabo campañas comerciales, recibe incentivos otorgados por aeropuertos u organismos locales o regionales, arrienda las aeronaves de su flota y lleva a cabo contrataciones de personal para el desarrollo de sus operaciones. Si bien todos los potenciales riesgos identificados se encuentran oportunamente provisionados en las cuentas anuales del Emisor y su Garante, ambas sociedades podrían incurrir en nuevos riesgos que eventualmente generasen reclamaciones o contenciosos con terceros con los que se relaciona.

## **B. Riesgos específicos del Grupo Volotea**

- En relación con los riesgos específicos del Grupo Volotea, se ha de tener en cuenta que, debido a la actividad del Emisor, los riesgos del Emisor están directamente ligados a la actividad y riesgos del Garante, de forma que los siguientes riesgos del Grupo Volotea se refieren también al Emisor.
- La información sobre los principales riesgos incluida en esta sección se referirá principalmente a las actividades del Garante, por ser la sociedad del grupo Volotea que cuenta con la actividad y el negocio principal dentro del mismo, y por ser su patrimonio el que garantizará, de forma solidaria, las emisiones de este Programa de Pagarés. Las actividades detalladas a continuación como correspondientes al Grupo Volotea son desarrolladas por la sociedad matriz del Grupo Volotea, sin que exista ninguna otra operada directamente por el Emisor de la que se desprenda un potencial riesgo que pueda considerarse significativo.
- **Al ser limitada la historia de funcionamiento del Grupo Volotea con respecto al resto de aerolíneas tradicionales y otras aerolíneas de bajo coste que operan en Europa, resulta más difícil evaluar la inversión en sus Pagarés**

La historia de funcionamiento del Grupo Volotea es limitada en comparación con la de otras grandes aerolíneas europeas tradicionales (por ejemplo, Iberia inició sus operaciones en 1927). El Garante fue constituido el 2 de abril de 2008 e inició sus operaciones el 5 de abril de 2012. En 2019, Volotea operó 59.599 vuelos, un

crecimiento interanual del 11,6% transportando más de 7,6 millones de pasajeros (con un incremento de 16%) y logrando un 94,4% de ocupación media (*seat load*), 1,3 puntos básicos más que en 2018. En 2020, el Grupo redujo sus operaciones hasta los 30.608 vuelos durante el año a consecuencia de los meses de inactividad generadas por la pandemia durante la primavera y las restricciones al tráfico aéreo y a la movilidad de los ciudadanos europeos en los meses posteriores, especialmente desde el mes de septiembre que supusieron un descenso de la demanda. El Grupo Volotea se situó entre los operadores que menos redujeron su capacidad frente al ejercicio 2019 y mantuvo una excelente ocupación media en sus aviones del 90,7% durante 2020, lo que le permitió transportar un total de 3,8 millones de pasajeros. En 2021, el Grupo Volotea ha operado 41.907 vuelos (un 37% más que en el ejercicio 2020), ofreciendo un total de 354 rutas desde diecisiete bases operativas en el continente y ha transportado, aproximadamente, seis millones de pasajeros (un 57% más que durante 2020) con una tasa de ocupación media de 90%.

Desde el inicio de su vida operativa, el Grupo Volotea ha incurrido en un EBIT negativo en 2012 (unas pérdidas de 30,9 millones de euros), en 2013 (unas pérdidas de 13,4 millones de euros) y en 2014 (unas pérdidas de 8,8 millones de euros). Sin embargo, el Grupo Volotea obtuvo un EBIT positivo en 2015 y en 2016 (3,1 millones de euros y 2,1 millones de euros, respectivamente). En 2017, primer ejercicio en el que las Cuentas Anuales Consolidadas de Grupo Volotea se han preparado de acuerdo con la norma de contabilidad IFRS 16, su beneficio operativo ascendió a 8,3 millones de euros. En 2018, su beneficio operativo ascendió a 13,6 millones de euros. En 2019, su beneficio operativo ascendió a 5,8 millones de euros. La reducción de actividad en 2020, que ha afectado fundamentalmente a la capacidad de generación de ingresos durante los meses de paralización de las operaciones y la debilidad de la demanda posterior, ha dado lugar a unas pérdidas operativas consolidadas de 66,6 millones de euros a cierre del ejercicio.

Proporcionalmente, el Grupo Volotea ha registrado frente a 2019 uno de los mejores comportamientos en el mantenimiento de sus ingresos totales entre las aerolíneas europeas en 2020 y 2021.

En relación con los costes operativos, el Grupo Volotea ha ajustado también su estructura a la situación de la demanda y a su nivel de actividad, reduciendo significativamente los costes fijos, lo cual ha permitido que los gastos unitarios hayan disminuido en un 17,8% comparativamente con el año anterior, principalmente debido al incremento de capacidad ofertada y a la mejora de eficiencia lograda gracias a la renovación de su flota llevada a cabo en el ejercicio 2020, fundamentalmente.

En conjunto, las operaciones del Grupo Volotea en 2021 registraron un resultado de explotación negativo de 38.9 millones de euros, con una mejora significativa en comparación con el resultado de explotación negativo de 66,6 millones de euros registrado en el ejercicio 2020. De este modo, la Sociedad se ha situado nuevamente durante 2021, al igual que en el año natural 2020, entre las compañías aéreas europeas que han registrado mejores resultados operativos por pasajero.

A pesar de que el Grupo Volotea haya obtenido un EBIT positivo en los años 2015, 2016, 2017, 2018 y en 2019, no puede asegurar que se vaya a obtener beneficios en los siguientes ejercicios. Debido a su relativamente limitada historia de funcionamiento, es difícil valorar las perspectivas futuras del Grupo Volotea. Dichas perspectivas son inciertas y se deben evaluar teniendo en cuenta los riesgos, incertidumbres y dificultades a los que frecuentemente se enfrenta una sociedad en

el inicio de sus operaciones. El futuro rendimiento del Grupo Volotea dependerá de un determinado número de factores, incluyendo, entre otros, su capacidad para:

- implementar su estrategia de crecimiento;
- proporcionar una experiencia de viaje positiva y un servicio de atención al cliente de confianza a precios bajos;
- elegir nuevos mercados y rutas con éxito;
- mantener un adecuado control de gastos;
- atraer, retener y motivar al personal cualificado;
- reaccionar a las demandas del cliente y del mercado;
- mantener la seguridad de sus operaciones;
- mantener un suministro adecuado de aeronaves;
- obtener financiación en términos beneficiosos;
- competir con éxito en los mercados en los que opera; y
- cubrir la exposición a los precios del combustible y a la divisa extranjera en términos beneficiosos.

El Grupo Volotea no puede asegurar a los inversores que se cumplirán con éxito estos u otros factores que puedan afectar a las operaciones y al rendimiento futuro, y no hacerlo podría tener un efecto negativo en el negocio del Grupo Volotea, su resultado de explotación y/o su situación financiera.

- **Los negocios y operaciones del Grupo Volotea están sujetos a fluctuaciones estacionales**

La demanda de servicios del Grupo Volotea fluctúa en el transcurso del año e, históricamente, ha sido significativamente más alta en el tercer trimestre de cada año, particularmente en julio y agosto, lo que significa que sus ratios de utilización y factores de carga están en su punto más alto (el “**Periodo de Máxima Ocupación**”), y son menores durante el resto del año, lo que significa que sus ratios de utilización y factores de carga están en su punto más bajo (el “**Periodo de Mínima Ocupación**”). Al mismo tiempo, algunos de los principales gastos del Grupo Volotea, como el arrendamiento y mantenimiento de aeronaves y los gastos generales y administrativos, se incurren de manera más uniforme a lo largo de todo el año. De esta manera, el Grupo Volotea ha generado, históricamente, un EBITDAR negativo durante los Periodos de Mínima Ocupación y ha generado, a su vez, un EBITDAR superior al 100% del EBITDAR anual durante los Periodos de Máxima Ocupación. En 2019, el 48% de los ingresos totales del Grupo Volotea y el 161% del EBITDA fueron obtenidos en el Periodo de Máxima Ocupación. En 2020, teniendo en cuenta la paralización de la actividad aérea entre el 18 de marzo y el 17 de junio, los ingresos del tercer trimestre representaron el 65,7% del total anual, aportando EBITDAR y resultados operativos positivos en el período. En 2021, también afectado por la pandemia, los ingresos del tercer trimestre supusieron el 53,85% de total de año y su aportación final al EBITDAR del ejercicio representó el 155,77% del total,

El Grupo Volotea maximiza sus ingresos durante los Periodos de Máxima Ocupación y busca aumentar dichos ingresos durante los Periodos de Mínima Ocupación (particularmente, en aquellos meses previos y posteriores a los Periodos de Máxima Ocupación) mediante el mantenimiento de un alto ratio de utilización de las aeronaves, siendo especialmente vulnerable a retrasos o cancelaciones de vuelos (muchos de los cuales están fuera del control del Grupo Volotea, incluidos aquellos que se deben a la congestión y problemas de control del tráfico aéreo, retrasos operativos en tierra, condiciones meteorológicas adversas, aumento de las medidas de seguridad o fallos de seguridad, conflictos nacionales o internacionales, actividades terroristas u otros cambios en las condiciones del negocio) y a la falta de disponibilidad de aeronaves durante dichos Periodos de Máxima Ocupación. Cualquier reducción de los ratios de utilización, independientemente del motivo, incluyendo los que se deban a una menor disponibilidad de pilotos/tripulación, puede reducir los ingresos del Grupo Volotea y, a su vez, podría tener un efecto material adverso en su negocio, su resultado de explotación y/o su situación financiera.

A su vez, la retirada temporal de una aeronave por la necesidad de realizar un mantenimiento no programado puede aumentar la antigüedad de la flota, reducir su disponibilidad y exigir al Grupo Volotea tener que buscar a corto plazo capacidad adicional a costes más elevados. La falta de disponibilidad de aeronaves y de tripulación, o la cancelación y el retraso de vuelos y otros factores que afecten de manera adversa a la utilización de las aeronaves durante los Periodos de Máxima Ocupación, podría tener un efecto material adverso en el negocio del Grupo Volotea, su resultado de explotación y/o su situación financiera.

- **El Grupo Volotea actualmente depende, para la realización de sus operaciones, de una infraestructura limitada en un número de mercados limitado, particularmente en Francia, Italia, España y Grecia (los “Mercados Principales”)**

El Grupo Volotea concentra sus operaciones, principalmente, en sus Mercados Principales y, por tanto, está muy expuesto a una evolución desfavorable de su infraestructura operativa, especialmente en los aeropuertos en los que opera y en sus bases.

Cualquier contingencia que pueda afectar de manera adversa a la actividad del Grupo Volotea en cualquiera de los aeropuertos o bases de los Mercados Principales, como pueden ser huelgas laborales, despidos, catástrofes naturales, inestabilidad civil o política, actos de terrorismo o problemas económicos, pueden retrasar o impedir temporal o permanentemente que el Grupo Volotea pueda mantener sus operaciones en dicho aeropuerto, lo que podría tener un efecto material adverso en el negocio del Grupo Volotea, su resultado de explotación y/o su situación financiera.

- **El negocio del Grupo Volotea es fuertemente dependiente del atractivo de sus destinos, por lo que la reducción de demanda de vuelos a dichos destinos puede dañar el negocio**

Una parte sustancial de los vuelos regulares del Grupo Volotea se dirigen a distintas ciudades dentro de los Mercados Principales, ya sea como destino o como origen. El Grupo Volotea ofrece una amplia red de destinos en toda Europa con el foco en destinos regionales desatendidos o sin servicio, que tienden a ser distintos de los centros económicos del continente. El negocio del Grupo Volotea podría verse perjudicado por cualquier circunstancia que ocasione una reducción en la demanda de transporte aéreo a uno o más de estos destinos, como pueden ser las situaciones epidemiológicas y las restricciones a la movilidad impuestas por las autoridades o

percibidas por el mercado, los cambios adversos en las condiciones económicas y turísticas locales, una percepción pública negativa de la ciudad, aumentos significativos en los precios o el impacto de ataques terroristas.

- **El Grupo Volotea puede no tener éxito al continuar aplicando su estrategia de crecimiento orgánico**

La estrategia de crecimiento orgánico del Grupo Volotea implica la inclusión de nuevas aeronaves en su flota, la apertura de nuevas bases, el aumento de la frecuencia de vuelos en las rutas actuales, el agregar nuevas rutas a los mercados en los que actualmente opera y la expansión a nuevos mercados donde espera que su modelo de negocios sea exitoso.

Cuando una aerolínea comienza a operar en una nueva ruta, el número de pasajeros y, en consecuencia, los ingresos, inicialmente tienden a ser inferiores a los de sus rutas ya establecidas, mientras que se incurre en ciertos costes con independencia del número de pasajeros, como son el combustible y los costes publicitarios y promocionales. Consecuentemente, el crecimiento a través de la expansión de la red de rutas de una aerolínea y el establecimiento de bases de operaciones adicionales, requiere un compromiso de capital inicial, que tiende a ser mayor cuanto más dispersa sea la red de rutas o la ubicación de las bases.

El Grupo Volotea deberá suscribir nuevos acuerdos de servicios aeroportuarios en cualquier nuevo mercado en el que opere, y no puede garantizar que pueda obtener las instalaciones y servicios necesarios a precios competitivos y con los niveles de calidad exigidos. Si no pudiera conseguirlo, el Grupo Volotea podría no ser capaz de operar de manera rentable en esos mercados.

Además de los factores macroeconómicos, el Grupo Volotea se enfrenta a los siguientes riesgos relacionados con la implementación de su estrategia de crecimiento orgánico:

- la capacidad del Grupo Volotea de adquirir aeronaves adicionales;
- la capacidad del Grupo Volotea de acceder a nuevas rutas en nuevas jurisdicciones y obtener las aprobaciones regulatorias necesarias en dichas jurisdicciones;
- la necesidad del Grupo Volotea de contratar un número elevado de personal cualificado;
- mantener y mejorar la eficiencia operativa y de costes en el crecimiento del negocio;
- mantener la reputación de su marca y la integridad operativa en una red diversa y en crecimiento;
- minimizar los costes aeroportuarios y otras cargas sobre las cuales el Grupo Volotea tiene un control limitado o nulo en las rutas nuevas y en las existentes; y
- condiciones políticas o macroeconómicas u otros eventos externos en los mercados nuevos y en los ya existentes que podrían afectar al tráfico de pasajeros.

El Grupo Volotea no puede asegurar a los inversores que abordará con éxito estos y otros problemas que puedan afectar a sus operaciones y rendimiento, y si no lo hace podrían tener un efecto material adverso en el negocio del Grupo Volotea, su resultado de explotación y/o su situación financiera.

- **El Grupo Volotea se encuentra expuesto a los tipos de cambio de divisas, a riesgo de contraparte y de crédito, que pueden afectar negativamente a la rentabilidad obtenida por el Grupo Volotea**

El negocio, los resultados de las operaciones y la situación financiera del Grupo Volotea pueden verse afectados negativamente por las fluctuaciones en los tipos de cambio, particularmente entre el euro y el dólar estadounidense, así como por la ineficacia de sus operaciones de cobertura. El Grupo Volotea genera todos sus ingresos en euros. No obstante, una parte significativa de los gastos operativos del Grupo Volotea se incurren en dólares estadounidenses o vinculados a su tipo de cambio, incluyendo el combustible, arrendamientos de aeronaves y una parte importante del mantenimiento de la flota. Por tanto, el fortalecimiento del dólar estadounidense frente al euro implicaría un aumento en los costes del combustible y del arrendamiento y mantenimiento de aeronaves, entre otros.

En cualquier caso, el Grupo Volotea suscribe operaciones de cobertura para reducir su exposición a la fluctuación del dólar estadounidense. El Grupo Volotea ha tenido como objetivo tradicionalmente cubrir progresivamente un máximo del 80% de la exposición a la evolución de los tipos de cambio entre el euro y el dólar estadounidense de los cuatro o cinco trimestres siguientes. Esto se logra mediante un programa renovable consistente en revisar y actualizar periódicamente las posiciones de cobertura del Grupo Volotea. No obstante, las restricciones de crédito y de liquidez han impedido ocasionalmente al Grupo Volotea alcanzar esos objetivos en el pasado. A fecha de 30 de junio de 2021, el 68% de la exposición al tipo de cambio entre el euro y el dólar estadounidense de la exposición proyectada para el 2021 estaba cubierta.

El Grupo Volotea también decide en cada momento el porcentaje que, en su opinión, es necesario tener cubierto. Es decir, la cobertura es función, no solo de la disponibilidad de las líneas, sino también de otros factores. En este sentido, el Grupo Volotea no tenía a 31 de agosto de 2022 instrumentos de cobertura frente a las variaciones de tipos de cambio entre el euro y el dólar estadounidense.

A su vez, existe el riesgo de que cualquiera de las contrapartes con las que el Grupo Volotea suscribe contratos de cobertura (a pesar de que todas ellas son entidades financieras de renombre y consolidadas en el sector), o cualquiera de los proveedores con los que tiene exposición crediticia, puedan incumplir sus obligaciones. Además, el resultado de la cobertura del Grupo Volotea depende, en gran medida, de la precisión de sus predicciones. Cualquier error o incumplimiento de las contrapartes, o incluso en el caso de concurso de una de ellas, podría tener un efecto material adverso en el negocio del Grupo Volotea, su resultado de explotación y/o su situación financiera.

- **El Grupo Volotea es muy dependiente de servicios de terceros y proveedores de instalaciones que son parte integral del negocio**

El Grupo Volotea depende de servicios externos y de proveedores de instalaciones para la prestación de determinados servicios necesarios para sus operaciones, incluyendo autoridades aeroportuarias, controladores aéreos, personal de seguridad, empresas de catering, personal de facturación, proveedores de combustible, personal

para el mantenimiento de las aeronaves o el servicio de atención al cliente, entre otros. El Grupo Volotea depende de que dichos terceros presten correctamente sus servicios.

Para asegurar un nivel mínimo de calidad en la prestación de dichos servicios, el Grupo Volotea impone estándares de calidad en los contratos que suscribe. A pesar de ello, la eficiencia, puntualidad y calidad del servicio están fuera del control directo del Grupo Volotea y, en caso de incumplimiento, la reputación y el rendimiento del Grupo Volotea podrían verse afectados negativamente.

Por consiguiente, si la prestación de alguno de estos servicios se restringe, se suspende temporalmente (por ejemplo, como resultado de problemas técnicos o huelgas), cesa permanentemente o no está disponible en términos comercialmente aceptables, la interrupción de las operaciones del Grupo Volotea podría tener un efecto material adverso en el negocio del Grupo Volotea, su resultado de explotación y/o su situación financiera.

- **El Grupo Volotea se encuentra muy expuesto a la actuación de Airbus, y proveedores de motores así como a la de las aeronaves y motores que éstos fabrican**

Si los fabricantes o proveedores de aeronaves del Grupo Volotea o los fabricantes o proveedores de motores tienen dificultades financieras, concursan o incumplen sus obligaciones, podría tener consecuencias adversas para el Grupo Volotea.

En particular, la actividad del Grupo Volotea podría verse perjudicada por la falta o incapacidad de dichos fabricantes para proporcionar piezas suficientes o servicios de soporte. Así, cualquier retraso en la entrega programada de aeronaves o de piezas concretas podría tener consecuencias adversas, como la falta de disponibilidad de una o más aeronaves y una disminución en su utilización que, si ocurre en un Periodo de Máxima Ocupación, puede tener un efecto material adverso en los ingresos del Grupo Volotea.

Además, el Grupo Volotea es vulnerable a cualquier problema que pudiera asociarse con la aeronave Airbus A319 o A320. Los negocios, el resultado de explotación y/o la situación financiera del Grupo Volotea también podrían verse afectados si sus clientes evitaran volar con el Grupo Volotea, o si el Grupo Volotea se viera forzado a cambiar sus planes de expansión, debido a una percepción pública negativa del Airbus A319 o del Airbus A320.

- **El Grupo Volotea tiene obligaciones de pago por arrendamientos significativos y va a necesitar financiación para la expansión de la flota en los próximos años**

El Grupo Volotea arrienda toda su flota y motores a través de contratos de arrendamiento operativo en virtud de los cuales asumió pagos por importe de 30,8 millones de euros en 2020 y 22,9 millones de euros en 2021.

Dichos pagos aumentarán significativamente a medida que aumente el tamaño de la flota, independientemente del método de financiación utilizado. Hasta la fecha, las obligaciones de pago de los arrendamientos del Emisor se han financiado con el flujo de caja operativo y a través de aportaciones de fondos propios de sus propios accionistas.

El presente Programa de Pagares tiene como finalidad, entre otras, generar liquidez financiera adicional que, directa o indirectamente, pueda facilitar el pago del

arrendamiento de las aeronaves si, en algún momento puntual del Periodo de Mínima Ocupación, el Grupo Volotea atravesase un periodo transitorio de reducida liquidez.

Si en el futuro, el Grupo Volotea, utilizando los flujos de caja operativos, tiene dificultades para cumplir con las obligaciones propias de los arrendamientos, podría ser necesario buscar fuentes externas de financiación, lo que supondría un coste financiero adicional e imprevisto. En la medida en que el Grupo Volotea no pueda obtener dicha financiación en términos favorables o, directamente, no pueda obtener dicha financiación, el Grupo Volotea deberá modificar los planes de expansión de su flota, lo que tendría un impacto adverso en la ejecución de su estrategia de crecimiento orgánico y, en última instancia, el Grupo Volotea podría ser incapaz de cumplir con sus compromisos contractuales. Cualquiera de las situaciones anteriores podría suponer un efecto material adverso en el negocio del Grupo Volotea, su resultado de explotación y/o su situación financiera.

- **Los ingresos por servicios complementarios son una importante fuente de ingresos para el Grupo Volotea y éste puede no ser capaz de mantener o aumentar su base de ingresos por servicios complementarios**

La estrategia comercial del Grupo Volotea depende de su cartera de productos y servicios complementarios (reserva de asientos, embarque prioritario, etc.). Debido a que dichos servicios son una fuente de ingresos significativa para el Grupo Volotea, éste planea continuar desarrollando la oferta actual y futura de productos y servicios complementarios, incluyendo sus productos “Flex”, “Combo” y “MegaVolotea”.

Aunque las aerolíneas de bajo coste ofrecen, de manera habitual, productos y servicios complementarios, no puede garantizarse que los pasajeros sigan optando por pagar los productos y servicios complementarios que ofrece actualmente el Grupo Volotea. Tampoco puede garantizarse que los cambios en la regulación no restrinjan los precios que el Grupo Volotea pueda aplicar a los pasajeros por los servicios y productos complementarios ofrecidos. A su vez, a medida que el Grupo Volotea crezca, puede ser difícil mantener las altas tasas de crecimiento de años anteriores en relación con los ingresos complementarios. Además, la estrategia del Grupo Volotea de aumentar los ingresos complementarios mediante la venta de este tipo de productos y servicios puede ser percibida de manera negativa por los clientes, lo que podría afectar de manera adversa al negocio. Un descenso de los ingresos complementarios del Grupo Volotea podría tener un efecto material adverso en el negocio del Grupo Volotea, su resultado de explotación y/o su situación financiera.

- **El Grupo Volotea depende de Internet como primer canal de distribución, y de sus sistemas IT para operar su negocio**

En 2019 el 64% de la venta total de billetes se generó a partir de reservas directas de clientes, reservas realizadas por agencias de viaje a través del sitio web (<http://www.volotea.com>) y de la aplicación móvil del Grupo Volotea. Durante el año 2020, estas ventas ascendieron al 72,4%, debido fundamentalmente a la reducción en las reservas realizadas por grupos y GDS, mientras durante el ejercicio 2021 este porcentaje se situó en el 67,6%.

Cualquier vulneración de la seguridad en el móvil y en Internet podría disuadir a los clientes de usar Internet para realizar operaciones que supongan la transmisión de información confidencial. Además, la reparación de dicha vulneración puede suponer un coste adicional para el Grupo Volotea. El Grupo Volotea conserva información personal de los clientes y ha implementado medidas de seguridad para evitar el acceso no autorizado a dicha información. La información personal

guardada tanto fuera de línea como en línea es muy delicada y, si terceras personas tuvieran acceso a dicha información sin el consentimiento previo del cliente, o dicha información se utilizara de manera indebida, los clientes podrían presentar demandas legales contra el Grupo Volotea que, de prosperar, podrían tener un efecto material adverso en la reputación, la marca, el negocio y/o la situación financiera del Grupo Volotea.

A su vez, la capacidad del Grupo Volotea de administrar la venta de billetes, procesar las reservas, registrar pasajeros, administrar su red de rutas, realizar operaciones de vuelo y participar en otras tareas comerciales críticas, depende del funcionamiento eficiente e ininterrumpido de la página web [www.volotea.com](http://www.volotea.com), del sistema informático y de comunicación, de los proveedores de servicios externos y del personal clave que mantiene estos sistemas y los sistemas utilizados por terceros. A pesar de que el Grupo Volotea ha implementado medidas de seguridad y tiene planes de recuperación ante situaciones de interrupción de los sistemas informáticos, no puede asegurar a los inversores que estas medidas sean adecuadas para evitar interrupciones. Cualquier interrupción en [www.volotea.com](http://www.volotea.com) o en el sistema informático o de comunicación, o un fallo en los sistemas de apoyo usados por el Grupo Volotea o por terceros y, particularmente, si dichas interrupciones persisten u ocurren en un Periodo de Máxima Ocupación, podrían perjudicar significativamente la capacidad del Grupo Volotea para desarrollar su negocio de manera eficiente.

Subsanar cualquiera de estos problemas puede causar interrupciones, retrasos o cancelaciones en el servicio a los clientes del Grupo Volotea, lo que podría hacer que dejen de utilizar sus servicios o que reclamen ante el Grupo Volotea y, por tanto, podría tener un efecto material adverso en el negocio del Grupo Volotea, su resultado de explotación y/o su situación financiera.

- **El éxito del Grupo Volotea depende mucho de su personal clave y de atraer y retener a un número suficiente de empleados cualificados a un coste razonable manteniendo una buena relación con los mismos**

El éxito del Grupo Volotea depende, de manera significativa, de los servicios prestados por su personal clave, y del resto de altos directivos del Grupo Volotea. La pérdida de los servicios de cualquiera de estos empleados clave sin un reemplazo adecuado, podría tener un efecto material adverso en el negocio del Grupo Volotea, su resultado de explotación y/o su situación financiera.

A su vez, el negocio del Grupo Volotea requiere de mano de obra y de personal con cualificaciones técnicas. Si el Grupo Volotea no puede atraer y retener una cantidad suficiente de empleados cualificados a un coste razonable, su negocio y operaciones podrían verse afectados negativamente. A medida que el Grupo Volotea crezca en línea con su estrategia de crecimiento, estos riesgos se verán aumentados por la necesidad de atraer un mayor número de personal cualificado, incluidos los pilotos. No se puede garantizar que el Grupo Volotea pueda retener a los empleados en puestos clave, compensar la pérdida de dichos empleados o adaptar su crecimiento futuro. La imposibilidad de cubrir puestos clave podría tener un efecto material adverso en el negocio del Grupo Volotea, su resultado de explotación y/o su situación financiera.

El Grupo Volotea considera que tiene muy buenas relaciones con sus trabajadores, debido al contacto frecuente y directo con todos sus pilotos fijos y con la mayoría del resto de empleados fijos.

En línea con lo anterior, ha habido una sindicalización limitada en Francia, donde las elecciones para tener representantes de los trabajadores son obligatorias y donde el Grupo Volotea envía información de forma periódica de cualquier novedad relevante en materia de seguridad laboral y condiciones de trabajo a los organismos correspondientes. En Italia, el Grupo Volotea no cuenta con una representación sindical reconocida y la afiliación de pilotos y tripulantes de cabina es muy baja. Desde octubre 2020, la compañía tiene un comité de empresa en el Centro de Trabajo de Asturias. Hasta donde alcanza el conocimiento del equipo directivo, no hay sindicatos presentes en las bases italianas o restantes bases españolas del Grupo Volotea. No existe representación sindical tampoco en Grecia ni Alemania.

- **El control limitado sobre algunos de los costes puede poner en peligro la capacidad de mantener una estructura de bajo coste**

El Grupo Volotea tiene un control limitado sobre algunos de sus costes (incluidos los costes laborales y los costes de funcionamiento de nuevas aeronaves) y, a medida que el Grupo Volotea crezca y aumente su capacidad, algunos de sus costes pueden aumentar y es posible que no pueda compensar dichos aumentos con los ingresos que se deriven del crecimiento del Grupo Volotea. Por ejemplo, el Grupo Volotea tiene un control limitado sobre el precio y la disponibilidad del combustible de la aeronave, el seguro de aviación, las tasas aeroportuarias y de infraestructura, y sobre el coste para acceder a la financiación. Además, el Grupo Volotea está expuesto a aumentos en los costes como resultado de modificaciones en la normativa, y está potencialmente expuesto a mayores costes debido a la complejidad operativa que resulta de operar con dos tipos de aeronaves distintas.

- **Los costes de mantenimiento aumentarán a medida que la edad media de la flota vaya aumentando**

En general, el coste de mantenimiento de una aeronave aumenta con su antigüedad y, por tanto, el coste de mantenimiento de una aeronave más antigua es mayor que el de una aeronave más nueva. Esto se debe a que la regulación europea requiere inspecciones de mantenimiento adicionales y más exhaustivas para las aeronaves más antiguas. A su vez, éstas tienden a ser menos eficientes en el consumo del combustible.

El Grupo Volotea también puede incurrir en mayores costes de mantenimiento si tiene que abordar cualquier problema de mantenimiento que surja en el futuro, o en caso de que se establezca un mayor mantenimiento en cualquier ley o regulación europea relacionada con el transporte aéreo. A medida que aumente la media de antigüedad de la flota, el coste de mantenimiento de las aeronaves del Grupo Volotea probablemente aumentará, lo que podría tener un efecto material adverso en el negocio del Grupo Volotea, su resultado de explotación y/o su situación financiera.

- **El Grupo Volotea puede verse perjudicado en el supuesto de que un número importante de aeronaves de su flota no se encuentre disponible en un momento determinado**

El Grupo Volotea tiene suscritos contratos de arrendamiento operativo con diferentes proveedores de aeronaves que garantizan la capacidad de ejecutar las operaciones actuales y las actividades incluidas en sus planes de expansión futuros.

A pesar de que el Grupo Volotea mantiene aeronaves de sustitución disponibles con tripulación de reserva completa y de apoyo para los Periodos de Máxima Ocupación, no puede garantizar que esto sea suficiente si un número importante de aeronaves se

vieran afectadas al mismo tiempo por defectos técnicos imprevistos. Si el Grupo Volotea no proporciona aeronaves suficientes para sustituir aquellas que no estén disponibles durante los Periodos de Máxima Ocupación, ello podría tener un efecto material adverso en el negocio del Grupo Volotea, su resultado de explotación y/o su situación financiera. No obstante, si una aeronave deja de estar disponible por un periodo de tiempo prolongado debido a necesidades de mantenimiento, reparaciones no programadas o por cualquier otro motivo, el Grupo Volotea buscará arrendar otra aeronave con su tripulación por el periodo de tiempo que resulte necesario.

Si una aeronave experimenta problemas operativos mientras se encuentra en un aeropuerto que no sea una base del Grupo Volotea, su tiempo de mantenimiento o reemplazo y sus costes podrían ser significativamente más altos que si dicho problema hubiera ocurrido en una base del Grupo Volotea.

- **El Grupo Volotea depende de su imagen y del atractivo de su marca para atraer potenciales clientes**

Como parte de su modelo comercial, el Grupo Volotea confía en la imagen de su marca, entre otros factores, para atraer a los clientes. La marca y la confianza del consumidor pueden verse negativamente afectadas por diversos factores como la seguridad, la calidad del servicio, la fiabilidad, la puntualidad, incluso si estos factores son infundados, y en los cambios de políticas del Grupo Volotea, como por ejemplo en su política de equipajes. Un evento o serie de eventos que dañen materialmente la marca del Grupo Volotea podría tener un efecto adverso en la capacidad del Grupo Volotea de comercializar sus servicios y atraer y retener clientes. Restaurar la marca y reputación del Grupo Volotea puede ser costoso y difícil de lograr.

El Grupo Volotea busca mantener, ampliar y expandir su marca a través de iniciativas de marketing, como anuncios de prensa, conferencias de prensa, patrocinios y eventos públicos locales, redes sociales, publicidad en línea y optimización de motores de búsqueda para aumentar la visibilidad de [www.volotea.com](http://www.volotea.com) en los principales motores de búsqueda. Si el Grupo Volotea no logra mantener, extender y expandir su marca, ello podría tener un efecto material adverso en el negocio del Grupo Volotea, su resultado de explotación y/o su situación financiera.

- **El Grupo Volotea puede tener dificultades para proteger adecuadamente sus intereses sobre ciertas marcas, *copyrights* y nombres de dominio**

El Grupo Volotea posee o ha registrado marcas comerciales (incluidos los logotipos y nombres comerciales), los derechos de autor relacionados y los dominios que utiliza actualmente. El Grupo Volotea considera que ha tomado medidas razonables para proteger sus intereses en relación con dichas marcas comerciales, derechos de autor y dominios. No obstante, el Grupo Volotea puede estar sujeto a reclamaciones de otras partes que afirmen tener derechos sobre dichas marcas comerciales, derechos de autor, o sobre otras marcas, derechos de autor o dominios similares a los del Grupo Volotea. A su vez, los negocios del Grupo Volotea están sujetos al riesgo de que haya terceros que infrinjan las marcas comerciales, los derechos de autor y los dominios del Grupo Volotea. El Grupo Volotea puede no tener siempre éxito en proteger o detener las infracciones de sus marcas comerciales, derechos de autor y dominios, pudiendo en consecuencia tener que recurrir a litigios en el futuro para hacer valer sus derechos en este sentido. Cualquier litigio de este tipo podría generar costes y una desviación significativa de recursos del Grupo Volotea.

- **El Grupo Volotea puede verse envuelto en procesos de litigación, arbitrajes y procedimientos regulatorios**

El Grupo Volotea puede verse involucrado en momentos puntuales en procedimientos judiciales, incluso con respecto a sus empleados, impuestos, organismos públicos, demandas de clientes, proveedores y otras actividades industriales. Los resultados de tales procedimientos pueden ser inciertos.

No se puede asegurar que las provisiones que se prevean en relación con investigaciones en curso, procedimientos judiciales y/o arbitrajes serán suficientes si alguna de las investigaciones o procedimientos tiene un resultado adverso. Un resultado adverso en cualquier investigación o reclamación podría tener un efecto material adverso en el negocio del Grupo Volotea, su resultado de explotación y/o su situación financiera.

- **El Garante es una empresa en crecimiento**

El Garante es una empresa joven y en crecimiento. Dicho crecimiento se puede desarrollar tanto de forma orgánica como inorgánica vía fusiones o adquisiciones o cualquier otro mecanismo de integración. El crecimiento es una fuente de riesgo en sí misma, y una posible integración puede conllevar riesgos adicionales, operativos, financieros, fiscales, o de cualquier otro tipo.

### **C. Riesgos relacionados con circunstancias sanitarias, económicas y políticas**

- **Situación excepcional causada por la pandemia global en relación con el virus SARS-CoV-2 (COVID-19 o coronavirus)**

Es preciso destacar la situación excepcional generada por el brote de la enfermedad infecciosa causada por el virus SARS-CoV-2 (conocida popularmente como COVID-19 o coronavirus). El COVID-19 se ha convertido en una emergencia sanitaria a nivel mundial afectando a los ciudadanos, a las empresas y a la economía en general.

El 11 de marzo de 2020, la Organización Mundial de la Salud elevó la declaración de emergencia de salud pública ocasionada por el brote del coronavirus a la categoría de pandemia internacional. La rápida evolución de los hechos ha supuesto una importante crisis sanitaria a escala nacional, europea e internacional que ha tenido un impacto profundo en el entorno macroeconómico y en la evolución habitual de los negocios.

Los gobiernos europeos de Italia, Francia, Grecia, España, y otros en los que el Garante tiene operaciones, aprobaron medidas urgentes extraordinarias para hacer frente al impacto sanitario, económico y social del COVID-19. En concreto, el Gobierno de España procedió a la declaración del estado de alarma, mediante la publicación del Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo, y a la aprobación de medidas urgentes adicionales, mediante el Real Decreto-ley 8/2020, de 17 de marzo, así como sucesiva legislación posterior. Dicho estado de alarma concluyó el día 9 de mayo de 2021, si bien parte de las medidas aprobadas para hacer frente al COVID-19 siguen en vigor (e.g. restricciones de movilidad con países terceros, etc.).

Como consecuencia de la situación provocada por la evolución de la enfermedad y la normativa promulgada, con repercusiones directas en la movilidad de los ciudadanos europeos, el Grupo Volotea decidió el día 18 de marzo de 2020 la interrupción de su actividad y la suspensión de todos los vuelos programados en los

diferentes países en los que opera (“hibernación”), adaptando así sus operaciones a la caída de la demanda, con objeto de preservar su liquidez a corto plazo, mantener su fortaleza corporativa y garantizar su capacidad de crecimiento.

El 13 de mayo de 2020, la Comisión Europea propuso un enfoque gradual y coordinado para reestablecer la libertad de circulación y levantar los controles en las fronteras interiores dentro de la Unión Europea. Ante la mejora de la situación sanitaria, el 11 de junio de 2020 la Comisión Europea recomendó a los Estados miembros que suprimieran las restricciones en vigor con fecha 15 de junio de 2020.

En este sentido, el Garante reanudó sus operaciones en los diferentes mercados en los que opera a lo largo de la segunda quincena de junio. En concreto, el Garante inició sus operaciones el 17 de junio en Francia, el 18 de junio en Italia y Grecia y el 25 de junio en España.

Para maximizar sus operaciones ante el nuevo contexto, el Grupo Volotea adaptó su oferta durante el verano de 2020, actualizando su red de rutas con mayor atención a las rutas domésticas, de las que ha ofrecido cuarenta nuevas en este período, no operadas anteriormente. El pasado día 3 de julio, el Grupo Volotea inauguró su sexta base italiana, en la ciudad de Nápoles.

Desde la suspensión temporal de sus actividades y durante estos meses el Grupo Volotea ha puesto en marcha un programa de medidas en todos los ámbitos de su actividad, con objeto de minimizar el impacto de esta situación sobre sus operaciones. Estas medidas han prestado atención especial a la liquidez del Garante, que han sido adicionalmente reforzadas con las siguientes acciones:

- Extensión de la estructura invernal de la Sociedad durante el período de “hibernación”, para la reducción de los costes variables derivados de las operaciones.
- Adaptación de su programa de vuelos de verano a las condiciones establecidas o previsibles de actividad en cumplimiento con las normativas nacionales, europeas, sanitarias y de seguridad aérea, y teniendo en cuenta la demanda estimada.
- Acuerdo con los arrendadores de aeronaves para aplazar parte de las incorporaciones de nuevas aeronaves inicialmente previstas para el 2020, y para modificar las condiciones contractuales de algunos de los contratos de arrendamiento, con el objetivo de flexibilizar los importes de las cuotas fijas, y disminuir su cuantía, y con extensiones de la duración de los contratos en algunos casos.
- Suspensiones de empleo de la plantilla (especialmente tripulantes y pilotos y aquéllos directamente dedicados a la actividad aérea), mediante la aplicación de los mecanismos habilitados en cada país para esta situación: Expediente de Regulación Temporal de Empleo (ERTE) por causa de fuerza mayor en España, “*Chomage Partiel*” en Francia, “*Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria*” en Italia, o la suspensión de contratos laborales debido al COVID-19 en Grecia. Las duraciones máximas aprobadas para la suspensión de la actividad son diferentes en cada país.

- Negociaciones con proveedores para conseguir aplazamientos y extensiones de los plazos de pago de las facturas pendientes, y renegociación de parte de los contratos de suministros existentes, para ajustarlos a las nuevas necesidades requeridas.
- Negociación con las sociedades con las que el Garante mantiene contratadas coberturas de fuel para ajustar las condiciones de liquidación de dichas coberturas, y para extender en algunos casos su liquidación hasta el ejercicio 2021 y siguientes.
- Paralización o reducción significativa de actividades no esenciales de marketing, mantenimiento, e inversiones de capital.
- Aumento y extensión de los instrumentos, créditos y líneas bancarias de financiación a medio y largo plazo, e incremento de las pólizas disponibles de financiación a corto plazo, incluyendo el acceso a créditos otorgados por entidades financieras españolas a través de la Línea de Avales del Estado del Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital, canalizados por el Instituto de Crédito Oficial (ICO) y regulados por el Real Decreto-ley 8/2020 de 17 de marzo de 2020 para facilitar el mantenimiento del empleo y paliar los efectos económicos de la crisis sanitaria. En este sentido, el Garante ha accedido a determinados créditos bilaterales concedidos por un importe total de 9,5 millones de euros.
- Asimismo, el pasado 27 de julio de 2020, el Garante suscribió un contrato de préstamo sindicado a largo plazo por un importe máximo de 144.666.333 euros, concedido por un conjunto de entidades financieras españolas lideradas por el Banco Santander, y con la participación del ICO y garantizado con avales de Estado de acuerdo con la reglamentación anteriormente mencionada para la concesión de Líneas ICO COVID-19. Con fecha 11 de mayo de 2021, el Garante solicitó acogerse a las medidas establecidas en el Real Decreto-ley 34/2020 de 17 de noviembre y proceder a la extensión hasta ocho años del plazo previsto bajo el contrato de financiación original. El 27 de mayo de 2021, se produjo la novación de este préstamo sindicado mediante la firma por parte de todas las entidades financiadoras, el Emisor, el Garante y la extensión correspondiente de los avales ICO.
- Asimismo, con fecha 27 de julio de 2020, el Emisor y el Garante suscribieron sendos préstamos con el Institut Català de Finances (ICF) por un importe adicional conjunto de cinco millones de euros.

Pese al levantamiento de restricciones en determinados países producido durante el verano de 2020 y a lo largo del 2021, se ha evidenciado una disminución general del tráfico aéreo mundial que también ha afectado al mercado intra-europeo, principal área de actividad del Grupo Volotea. Asimismo, en los meses de octubre, noviembre y diciembre de 2020 muchos países europeos (entre los que se encuentran Francia, Italia y España, principales mercados del Grupo Volotea) instauraron nuevas medidas restrictivas de la movilidad de sus ciudadanos (con mayor o menor grado de intensidad) que han ido reduciéndose progresivamente hasta el día de hoy.

Adicionalmente a los efectos macroeconómicos de la pandemia, según las últimas estimaciones publicadas por IATA el 26 de mayo de 2021, este organismo estima que el número global de pasajeros en 2021 recuperó el 52% de los volúmenes registrados en 2019, alcanzará un 88% en 2022 y que regresará a niveles anteriores al COVID-19 en 2023 (105%).

Se sigue esperando no obstante en estas mismas estimaciones que los viajes de corta distancia se recuperen antes que los viajes de larga distancia.

En este sentido, nuevas restricciones de movimientos de determinados territorios o colectivos, la situación macroeconómica, las recomendaciones de autoridades sanitarias nacionales, europeas u organismos sanitarios internacionales podrían conllevar una reducción mayor en el tráfico aéreo que podría afectar de manera negativa en la actividad, la situación financiera y los resultados del Grupo Volotea.

- **El Grupo Volotea está expuesto a los riesgos asociados con el rendimiento de la economía europea, la recuperación de la reciente crisis sanitaria en la Eurozona y la situación política y económica actual, especialmente en lo que respecta al turismo y a los cambios en las tendencias de gasto en ocio, las operaciones y la competencia en los mercados en los cuales opera, que incluyen Francia, Italia, España y Grecia**

La industria de la aviación es especialmente sensible a las pandemias sanitarias, las restricciones que pueden conllevar a la movilidad y los subsecuentes cambios en las condiciones económicas y suele obtener resultados financieros desfavorables durante las épocas de recesión económica o de inestabilidad internacional y política. La recesión económica durante la segunda parte de 2008 y todo el 2009 ha tenido consecuencias de gran alcance para la industria de la aviación, cuando las aerolíneas sufrieron un periodo de gran dificultad financiera. La crisis europea de deuda soberana y la recesión de la Eurozona a finales del 2009 también ha afectado negativamente a la industria de la aviación europea. Dado que una parte importante de los desplazamientos aéreos supone un gasto discrecional para el consumidor, los cambios en la situación económica pueden reducir el tráfico de pasajeros y, en consecuencia, pueden suponer un efecto negativo para la industria de la aviación en su conjunto. La recesión global y las distorsiones en los mercados financieros relacionadas en parte con las preocupaciones acerca de las instituciones financieras y de la salud financiera de ciertos países de la Eurozona, junto con las incertidumbres en relación con las tendencias negativas en las condiciones macroeconómicas nacionales e internacionales, particularmente en ciertos mercados clave en los que opera el Grupo Volotea, han afectado, y continuarán afectando, a los resultados y la demanda de los productos del Grupo Volotea.

En particular, el negocio del Grupo Volotea está expuesto a riesgos inherentes al efecto que pueda tener la situación económica en el turismo y en las tendencias de gasto en ocio en la Eurozona. El Grupo Volotea opera casi de manera exclusiva en Europa, con una gran parte de sus vuelos saliendo o llegando a Francia, Italia, Grecia y España. En 2021, el 39% de los ingresos estaban vinculados al mercado italiano, el 47% a Francia, el 10% a España y el 4% restante estaban vinculados a vuelos con origen en Grecia y Alemania.

Como consecuencia de lo anterior, el resultado de explotación depende, en cierta medida, de la situación económica y política vigente en estos mercados. La reciente crisis sanitaria y su repercusión sobre la economía europea puede afectar de forma negativa a la situación económica y financiera en Europa u otras condiciones adversas de los mercados.

Cualquier cambio negativo de relevancia en el gasto discrecional en turismo y ocio en los mercados en los que opera, ya sea por razones políticas o económicas, afectaría negativamente a la liquidez y/o la posición financiera del Grupo Volotea. Los cambios en el gasto discrecional en turismo o en las preferencias del consumidor pueden tener su origen en diversos factores, como en la inestabilidad del mercado laboral.

Por otro lado, en épocas de menor demanda el Grupo Volotea habrá de aceptar la entrega de aviones sobre los cuales haya suscrito un contrato de arrendamiento operativo, aunque no necesite la capacidad adicional que proporcionen esas aeronaves, o puede verse incapaz de operar en condiciones económicas aceptables aquellas aeronaves que sean innecesarias. La incertidumbre económica en algunos mercados también puede tener como consecuencia que los competidores del Grupo Volotea aumenten su presencia en los mercados y en las rutas en las que el Grupo Volotea opera, incrementando consecuentemente la competencia en dichos mercados.

En España, la crisis económica mundial, junto con la crisis del mercado inmobiliario interna, provocó un deterioro significativo de la economía entre 2009 y 2013.

En el mes de octubre de 2022, el Banco de España ha elevado su previsión de crecimiento para la economía española al 4,5% en este año, cuatro décimas más respecto a sus anteriores estimaciones de junio, pero ha recortado 1,4 puntos las de 2023, hasta el 1,4%. Para 2023, prevé un crecimiento del 2,9%, tres décimas más. El Banco de España revisa al alza también la inflación general a una media anual del +8,7% para 2022, la de 2023 al +5,6%. En Francia, otro país relevante para las actividades del Grupo Volotea, el Ejecutivo tiene unas estimaciones de inflación del 5.3% en 2022 y 4.2% en 2023.

De acuerdo con el último Informe Trimestral de la Economía Española publicado el cinco de octubre de 2022, la recuperación del nivel de producto previo a la pandemia se retrasaría probablemente hasta el primer trimestre de 2024, unos dos trimestres más tarde de lo proyectado por el organismo en junio.

Si la situación económica mundial o la situación política española se deterioran, o si la recuperación de la recesión global no se consolida, el negocio, los resultados de las operaciones y/o la situación financiera del Grupo Volotea se pueden ver negativamente afectados, si bien las compañías aéreas de bajo coste han evidenciado históricamente un mejor comportamiento económico en situaciones económicas de menor crecimiento, gracias a su mayor facilidad para repercutir los incrementos de costes al cliente final.

En relación a las consecuencias del conflicto Rusia-Ucrania, el Grupo Volotea continúa sin haber sido afectada de forma directa, dado que no opera en Rusia ni en Ucrania ni en países vecinos, ni tiene tampoco intención de hacerlo.

No obstante, el largo conflicto puede causar impactos indirectos en las operaciones del Grupo Volotea. En concreto, el incremento de precios de las commodities ha conllevado un impacto directo en los precios del combustible (Jet Fuel) al mismo tiempo que ha provocado presiones inflacionistas a lo largo de toda la Unión Europea. En este sentido, el coste por tonelada del Jet Fuel durante 2022 se ha incrementado en un 61%.

- **La salida de Estados Miembros de la Unión Europea puede afectar negativamente al Grupo Volotea**

El Grupo Volotea se beneficia de ciertas ventajas relacionadas con el hecho de que opera casi exclusivamente en la Unión Europea. El espacio aéreo europeo da acceso libre a cualquier ruta en el Área Económica Europea, sin la necesidad de firmar acuerdos adicionales. Asimismo, el Grupo Volotea opera de forma casi exclusiva en países que forman la Unión Monetaria Europea, que se benefician de la existencia de una moneda única (Euro). Estas ventajas ofrecen ciertas sinergias que el Grupo Volotea aprovecha para reducir gastos operativos y problemas regulatorios y operativos.

El Reino Unido abandonó la Unión Europea el 1 de enero de 2020 tras el referéndum celebrado el 23 de junio de 2016, en virtud del cual dicho país decidió no continuar como estado miembro de la Unión, afectando a los mercados financieros globales aumentando su volatilidad, lo que podría tener un efecto adverso en los resultados y la demanda de billetes del Grupo Volotea, si bien el Grupo Volotea no cuenta con ninguna ruta ni cliente significativo basado o domiciliado en el Reino Unido.

#### **D. Riesgos regulatorios**

- **La industria de la aviación está altamente regulada**

Las licencias de explotación del Garante están sujetas al cumplimiento continuado de la legislación, las normas y los reglamentos aplicables, incluidas las normas y reglamentos que se puedan aprobar en el futuro. Cualesquiera cambios en estas normas y reglamentos podrían significar que el Garante tenga que modificar sus prácticas operativas y/o su estrategia empresarial de cara a mantener sus licencias de explotación, lo que a su vez podría tener un efecto material adverso en el negocio del Grupo Volotea, su resultado de explotación y/o su situación financiera.

Los cambios regulatorios que afecten a la industria de la aviación podrían tener un impacto negativo en los costes, la flexibilidad, la estrategia de mercado, el modelo de negocio y la capacidad de expansión del Grupo Volotea. Cabe la posibilidad de que no sea factible transferir los costes regulatorios y de cumplimiento normativo (“*compliance*”) a los clientes del Grupo Volotea, además de que los costes regulatorios pueden llegar a afectar a la comercialización de sus servicios. Las autoridades regulatorias pueden, por ejemplo, imponer restricciones operativas en los aeropuertos en los que el Grupo Volotea opera, tales como restricciones a la disponibilidad de *slots*, restricciones en las horas de aterrizaje y despegue, restricciones de ruido, la imposición de rutas de vuelo obligatorias, restricciones de uso de pista, límites en el promedio de salidas diarias y restricciones sobre el tiempo máximo de servicio de los miembros de la tripulación. Los cambios en el entorno regulatorio en el que opera el Grupo Volotea, o la actuación de las autoridades regulatorias pueden tener un efecto material adverso en el negocio del Grupo Volotea, su resultado de explotación y/o su situación financiera.

Asimismo, las aerolíneas de la UE tienen, en términos generales, derecho a establecer libremente las tarifas aéreas, como consecuencia de las medidas de liberalización del mercado de transporte aéreo de la UE, introducidas en 1993 y actualmente consolidadas por el Reglamento (CE) nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre de 2008, sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad (el “**Reglamento de Servicios Aéreos**”). Sin embargo, el Grupo Volotea no puede garantizar a los inversores que los cambios o modificaciones de las leyes o los reglamentos existentes, o la adopción

de nuevas leyes y reglamentos en el futuro, no tenga un efecto material adverso en el negocio del Grupo Volotea, su resultado de explotación y/o su situación financiera.

De acuerdo con la normativa española vigente aplicable al Grupo Volotea, los pilotos y la tripulación del Grupo Volotea no pueden realizar más de 900 horas de vuelo por año natural y 100 horas de vuelo en 28 días consecutivos. Si las autoridades españolas introdujeran restricciones más estrictas, el Grupo Volotea tendría que contratar a más pilotos y tripulantes con el consecuente aumento en los gastos operativos.

Fuera de la UE, el EEE, Suiza y la Zona Europea Común de Aviación (ZECA), la regulación de las aerolíneas suele depender de acuerdos bilaterales entre el país en el que la aerolínea tiene su base y el país en el que desea operar los vuelos. Si dichos países no flexibilizan sus normativas aéreas o celebran acuerdos de “cielos abiertos” con la UE, o se convierten en un Estado miembro de la UE, cabe la posibilidad de que el Grupo Volotea no pueda establecer operaciones importantes en o desde esos países, lo que a su vez podría repercutir negativamente en la estrategia de crecimiento del Grupo Volotea.

- **El Grupo Volotea está expuesto a riesgos relacionados con la asignación y utilización de *slots***

El acceso a determinados aeropuertos europeos está regulado por la legislación de la UE. Los *slots* en aeropuertos de la UE se asignan a las aerolíneas en función del procedimiento y criterios que prevé la ley aplicable, y que puede cambiar en un futuro. Los aeropuertos con asignación de *slots* son conocidos como “**Aeropuertos Coordinados**”. En estos aeropuertos, si el número de solicitudes de *slots* supera al número de *slots* disponibles, se le da prioridad (a través de los conocidos como “derechos adquiridos” o “*grandfather rights*”) a las aerolíneas que hayan mantenido los *slots* durante el año anterior. Además, si no se cumplen determinados requisitos, los derechos adquiridos se pueden perder de cara a la siguiente temporada.

Ciertos aeropuertos en los que opera o espera operar el Grupo Volotea podrían entrar en la categoría de Aeropuertos Coordinados donde los *slots* requeridos no estén disponibles, o donde su disponibilidad esté restringida, teniendo que adaptar por tanto el Grupo Volotea sus horarios o incluso utilizar rutas distintas. Por tanto, cualquier cambio en los horarios del Grupo Volotea por razones de asignación de *slots* puede tener un efecto negativo en la estrategia de crecimiento del Grupo Volotea, lo que a su vez puede tener un efecto material adverso en su negocio, su resultado de explotación y/o en su situación financiera.

- **La suspensión temporal o pérdida de la licencia de explotación significaría la suspensión de operaciones del Grupo Volotea**

El Reglamento de Servicios Aéreos establece que el Estado miembro de la UE en el que tenga su sede principal la aerolínea, puede otorgar una licencia de explotación, siempre que esa aerolínea tenga un certificado de operador aéreo (“AOC”) válido y demuestre a la autoridad competente que puede cumplir con sus obligaciones, tanto actuales como futuras, y cubrir sus costes fijos y operativos durante un periodo de tiempo determinado, además de otros requisitos relativos al lugar del establecimiento principal, actividad principal, control y seguros, entre otros.

El incumplimiento de las normas y reglamentos aplicables a la industria de la aviación por parte del Grupo Volotea o de uno de sus contratistas podría dar lugar a

que la Agencia Estatal de Seguridad Aérea suspenda temporalmente o revoque la licencia de explotación del Garante. Entre otras razones, se suspenderá su licencia si la aerolínea no puede cumplir con sus obligaciones durante un período de 12 meses o si se suspende o revoca el AOC.

La suspensión o revocación de la licencia de explotación del Garante daría lugar a una suspensión de sus operaciones, lo que tendría un efecto negativo para el negocio del Grupo Volotea, su resultado de explotación y/o su situación financiera. La Agencia Estatal de Seguridad Aérea española es la única autoridad competente para evaluar el cumplimiento de las obligaciones del Garante en este sentido.

En agosto de 2018, “L’Ente Nazionale per l’Aviazione Civile” italiana (ENAC), emitió sendos comunicados relacionados con las operaciones de Blue Panorama, Ryanair, Volotea y Vueling durante las semanas del verano con mayor actividad aérea en Italia, requiriendo determinada información. En el caso del Garante, el Ente comunicó su satisfacción con información aportada por el Garante con fecha 17 de septiembre de 2018.

- **La normativa de la UE e internacional relativa a la compensación de pasajeros podría significar costes adicionales**

La legislación del UE que regula la compensación para pasajeros de aerolíneas a los cuales se les ha denegado el embarque o cuyo vuelo ha sufrido retrasos o ha sido cancelado (Reglamento (EC) N° 261/2004) entró en vigor en febrero del 2005.

Dicho reglamento establece cantidades fijas de compensación para pasajeros cuyo vuelo haya sido cancelado, salvo que la aerolínea pueda probar que la cancelación se ha debido a “circunstancias extraordinarias” que no se podrían haber evitado, aunque se hubieran adoptado todas las medidas razonablemente posibles.

Los pasajeros que hayan sufrido retrasos largos (2 horas o más después del tiempo estimado de llegada para vuelos de corta duración) también tienen derecho a “asistencia”, que incluye comida y bebida, llamadas de teléfono y la estancia en un hotel si el retraso se alarga hasta la mañana siguiente. En los casos de retrasos superiores a 5 horas, la aerolínea está obligada a ofrecer la posibilidad de reembolso del coste del billete, y, en el caso de que el pasajero ya hubiese completado parte de su viaje, un vuelo de vuelta al lugar de inicio de ese viaje. Asimismo, los pasajeros pueden reclamar una compensación por la pérdida, los daños y el retraso que pueda sufrir su equipaje.

Por consiguiente, el Grupo Volotea puede recibir reclamaciones por parte de los pasajeros afectados, lo que tendría un efecto material adverso para su negocio, su resultado de explotación y/o su situación financiera.

En este sentido, el pasado 11 de marzo de 2020 la Organización Mundial de la Salud elevó la declaración de emergencia de salud pública ocasionada por el brote de coronavirus COVID-19 a la categoría de pandemia internacional. La rápida evolución de los hechos ha supuesto una importante crisis sanitaria a escala nacional, europea e internacional que ha tenido un impacto profundo en la evolución habitual de los negocios del Grupo Volotea.

Para hacer frente a esta situación, los gobiernos europeos de Italia, Francia, Grecia, España, y otros en los que el Grupo Volotea tiene operaciones, aprobaron medidas urgentes extraordinarias para hacer frente al impacto sanitario, económico y social con repercusiones directas en la movilidad de los ciudadanos europeos, por lo que el

Grupo Volotea decidió el día 18 de marzo de 2020 la interrupción de su actividad y la suspensión de todos los vuelos programados en los diferentes países en los que opera (“hibernación”), adaptando así sus operaciones a la caída de la demanda, con objeto de preservar su liquidez a corto plazo, mantener su fortaleza corporativa y garantizar su capacidad de crecimiento.

El 11 de junio de 2020 la Comisión Europea recomendó a los Estados miembros que suprimieran las restricciones en vigor con fecha 15 de junio de 2020 y el Grupo Volotea ha reiniciado sus operaciones el 17 de junio en Francia, el 18 de junio en Italia y Grecia y el 25 de junio en España.

Esta situación provocó la cancelación de los vuelos programados por el Grupo Volotea entre el 18 de marzo de 2020 y el 17 de junio de 2020. Los clientes afectados por estas cancelaciones que han solicitado las compensaciones legales correspondientes han recibido las devoluciones del importe de sus reservas, han obtenido cambios de fechas de sus vuelos o han recibido créditos de hasta un 120% del importe de sus compras para su utilización en reservas posteriores, siendo fecha día de hoy poco significativo el número de incidencias pendientes de resolver.

- **Las aerolíneas están sujetas a restricciones relativas a la contaminación acústica y a otras normativas medioambientales**

Las aerolíneas se pueden ver afectadas y limitadas por la normativa de contaminación acústica. Esta normativa puede llegar a ser más restrictiva en el futuro, lo que tendría un efecto material adverso para el negocio del Grupo Volotea, su resultado de explotación y/o su situación financiera. Además, la actividad de las aerolíneas está sujeta a otras normas medioambientales, y, tal y como ocurre en otros sectores industriales, corre el riesgo de que esa normativa se endurezca en el futuro. Dicha normativa medioambiental suele regular, entre otros aspectos, el uso y manejo de materiales peligrosos, las emisiones atmosféricas, la gestión de residuos, la calidad del agua y la limpieza de contaminación medioambiental. Cumplir con dicha normativa puede suponer costes sustanciales para el Grupo Volotea, lo que tendría un efecto material adverso para el negocio del Grupo Volotea, su resultado de explotación y/o su situación financiera.

**E. Riesgos fiscales**

- **Cambios en la legislación fiscal en países donde el Grupo Volotea opere podría tener un efecto negativo para el negocio del Grupo Volotea, su resultado de explotación y/o su situación financiera**

Cualquier cambio en la legislación vigente en materia de impuestos en España, Italia, Francia o la UE (incluyendo los tratados de doble imposición), en la interpretación de dicha legislación por parte de las autoridades tributarias, así como cualquier cambio en las normas contables, pueden tener un efecto material adverso para el negocio, el resultado de explotación y la situación financiera del Grupo Volotea. También existe el riesgo de que surjan gastos tributarios inesperados o de que las autoridades tributarias cuestionen la política general de precios de transferencia que ha adoptado el Garante, incluyendo la asignación de ingresos o gastos a la sede principal de la sociedad. Lo anterior podría tener un efecto material adverso para el negocio del Grupo Volotea, su resultado de explotación y/o su situación financiera.

## 1.2 Información fundamental sobre los principales riesgos específicos de los Pagarés

Los principales riesgos de los Pagarés que se emiten son los siguientes:

### - **Riesgo de mercado**

Los Pagarés son valores de renta fija y su precio en el mercado está sometido a posibles fluctuaciones, principalmente por la evolución de los tipos de interés. Por tanto, el Emisor no puede asegurar que los Pagarés se negocien a un precio de mercado igual o superior al precio de suscripción de los mismos.

### - **Riesgo de crédito**

Los Pagarés están garantizados por el patrimonio del Emisor y del Garante de forma solidaria. El riesgo de crédito surge ante la potencial incapacidad del Emisor y del Garante de cumplir con las obligaciones establecidas en el contrato, y consiste en la posible pérdida económica que puede generar el incumplimiento, total o parcial, de esas obligaciones.

### - **Riesgo de variaciones en la calidad crediticia del Emisor y del Garante**

La calidad crediticia del Emisor está vinculada a la calidad crediticia del Garante y podrían verse empeoradas como consecuencia de un aumento del endeudamiento, así como por un deterioro de los ratios financieros, lo que representaría un empeoramiento en la capacidad del Emisor y/o del Garante para hacer frente a los compromisos de su deuda.

Con fecha 8 de noviembre de 2022, Ethifinance Ratings, S.L. (“**Ethifinance**”) realizó un informe de solvencia del Garante. Dicho informe se realiza en base a la metodología del análisis de rating de Ethifinance, si bien de forma simplificada y con un marco de análisis propio, existiendo diferencias significativas entre ellas, de tal manera que la valoración del informe de solvencia no es un rating, y no puede ser considerado sustitutivo de un rating por parte de Ethifinance. Asimismo, el informe de solvencia no dispone de ciertos atributos característicos del rating como la tendencia y el enfoque del análisis, siendo el informe de solvencia una valoración más enfocada en el corto plazo (12 meses).

De conformidad con dicho informe, el Garante mantiene unos adecuados niveles de liquidez, que se han visto favorecidos en 2022 por la financiación otorgada por instituciones estatales (préstamo participativo SEPI, desembolsado en julio) y que le sitúa en una posición favorable para afrontar sus compromisos de pago en el corto plazo.

### - **Riesgo de liquidez**

Es el riesgo de que los inversores no encuentren contrapartida para los Pagarés cuando quieran materializar la venta de los mismos antes de su vencimiento. Aunque, para mitigar este riesgo, se va a proceder a solicitar la incorporación de los valores emitidos al amparo de este Documento Base Informativo en el MARF, no es posible asegurar que vaya a producirse una negociación activa en el mercado.

En este sentido, se indica que el Emisor no ha suscrito ningún contrato de liquidez por lo que no hay ninguna entidad obligada a colocar precios de compra y venta. En consecuencia, los inversores podrían no encontrar contrapartida para los Pagarés.

## - **Riesgos derivados del endeudamiento**

Para el desarrollo de sus actividades, ni Emisor ni el Garante han recibido históricamente préstamos a largo plazo procedentes de entidades bancarias con carácter previo al préstamo sindicado al que se hace mención en el párrafo siguiente. El Garante únicamente ha recibido en los últimos años financiación externa ocasional y a corto plazo por parte de entidades financieras de cantidades poco significativas o financiación por parte de inversores institucionales a través de emisiones de pagarés realizadas entre 2017 y 2020.

En 2020, tal y como se explica en el apartado 2.10 del presente Documento Base Informativo, como consecuencia del impacto de la crisis generada por la pandemia de COVID-19, el Garante suscribió el contrato de préstamo sindicado y los préstamos bilaterales allí descritos al objeto de fortalecer su liquidez. Por tanto, el Garante se encuentra expuesto al riesgo de incumplimiento de las obligaciones derivadas de su endeudamiento y de los compromisos contractualmente asumidos. Si bien el Garante no está sujeto al cumplimiento de compromisos (*covenants*) financieros, el contrato determina un calendario de amortizaciones (con inicio parcial en julio de 2022) y establece determinadas limitaciones (limitación de endeudamiento adicional, prohibición de constitución de garantías, restricciones a la realización de distribuciones a los socios, limitaciones de inversión, entre otros).

Con fecha 11 de mayo de 2021, el Garante solicitó acogerse a las medidas establecidas en el Real Decreto-ley 34/2020 de 17 de noviembre y proceder a la extensión hasta ocho años del plazo previsto bajo el contrato de financiación original. El 27 de mayo de 2021, se produjo la novación de este préstamo sindicado mediante la firma por parte de todas las entidades financiadoras, el Emisor, el Garante y la extensión correspondiente de los avales ICO.

El 7 de junio de 2022 se produjo la aprobación en el Consejo de Ministros de esa misma fecha de la concesión a Volotea, S.L. de un préstamo participativo de 200.000.000 de euros por parte de la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (“SEPI”), con amortización “bullet” en 2029. Este préstamo se ha articulado a través del Fondo de Apoyo a la Solvencia de Empresas Estratégicas, con objeto de restaurar el equilibrio patrimonial de los fondos propios de la Sociedad, afectados por la caída de la actividad en el sector, derivada de la pandemia. El desembolso de este préstamo participativo ha tenido lugar el pasado 28 de julio de 2022 y el Grupo Volotea ya dispone de estos fondos desde esta fecha.

Asimismo, también en julio de 2022 se ha producido la aprobación por parte de los accionistas de la Garante de la concesión a ésta de un préstamo participativo de 10.000.000 de euros, con idénticas características que el préstamo anterior y que también ha sido desembolsado en su totalidad en julio de 2022.

A la fecha del presente Documento Base Informativo, ni el Emisor ni el Garante se encuentran ni se han encontrado en una situación de incumplimiento de sus obligaciones bajo los contratos de financiación de los que es parte o de las emisiones de pagarés efectuadas que pudiera dar lugar a una situación de vencimiento anticipado de sus compromisos bajo los mismos. No obstante, podrían existir motivos tales como disminución de resultados, así como unas mayores necesidades de financiación o efectivo, que podrían incrementar el endeudamiento del Emisor o del Garante o limitar la capacidad para atender el endeudamiento existente. La capacidad futura del Emisor y del Garante para cumplir las obligaciones comprometidas bajo los contratos de financiación de los que es parte, atender el pago del principal e intereses de la deuda derivada de aquellos o poder refinanciarla en el caso de que fuera necesario, está condicionada por la obtención de resultados del negocio y por otros factores económicos y del sector en el que opera el

Garante. El incumplimiento de las obligaciones asumidas frente a las distintas entidades concedentes de su financiación externa podría provocar el vencimiento anticipado de las obligaciones de pago bajo los correspondientes contratos de financiación y el que dichas entidades financieras exigieran anticipadamente el pago del principal de la deuda y sus intereses y lo que podría afectar negativamente a las actividades, situación financiera y los resultados del Emisor.

- **Riesgo de subordinación. Orden de prelación**

De acuerdo con la clasificación y orden de prelación de créditos establecidos en el Real Decreto Legislativo 1/2020, de 5 de mayo, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley Concursal, en su redacción vigente (la “**Ley Concursal**”), en caso de concurso del Emisor y, en su caso, del Garante, los créditos que tengan los inversores en virtud de los Pagarés tendrán, con carácter general, la clasificación de créditos ordinarios (acreedores comunes), situándose por detrás de los créditos privilegiados y por delante de los subordinados (salvo que pudieran ser calificados como tales conforme a lo previsto en el artículo 281 de la Ley Concursal). Como créditos ordinarios, los titulares de los Pagarés no gozarían de preferencia entre ellos.

Conforme al artículo 281 de la Ley Concursal, se considerarán como créditos subordinados, entre otros, los siguientes:

- (i) Los créditos que se clasifiquen como subordinados por la administración concursal por comunicación extemporánea, salvo que se trate de créditos de reconocimiento forzoso, o por las resoluciones judiciales que resuelvan los incidentes de impugnación de la lista de acreedores y por aquellas otras que atribuyan al crédito esa clasificación.
- (ii) Los créditos por recargos e intereses de cualquier clase, incluidos los moratorios, salvo los correspondientes a créditos con garantía real hasta donde alcance la respectiva garantía.
- (iii) Los créditos de que fuera titular alguna de las personas especialmente relacionadas con el concursado en los términos establecidos en esta ley.

## **2. DENOMINACIÓN COMPLETA DEL EMISOR, CON SU DOMICILIO Y DATOS IDENTIFICATIVOS**

### **2.1 Denominación, naturaleza, domicilio y datos identificativos del Emisor**

La denominación social completa del Emisor es VOLOTEA FLIGHT ACADEMY, S.A.U., y su denominación comercial es VOLOTEA FLIGHT ACADEMY.

El domicilio social del Emisor está situado en Calle Travessera de Gràcia, 56 - piso 4, (Barcelona), 08006, España.

El Emisor es una sociedad anónima constituida en y sujeta a las leyes del Reino de España. Se constituyó por tiempo indefinido como una sociedad de responsabilidad limitada y con la denominación social VOLOTEA CHARTER, S.L.U., mediante escritura autorizada por el Notario de Barcelona, D. Rafael de Córdoba Benedicto, el día 30 de noviembre de 2015, con el número 2.714 de su protocolo.

Posteriormente, con fecha 23 de agosto de 2018, el Emisor cambió su denominación social por VOLOTEA FLIGHT ACADEMY, S.L.U. y amplió su objeto social, mediante escritura autorizada por el Notario de Barcelona, D. Rafael de Córdoba Benedicto, con el número 2.829 de su protocolo.

El 5 de mayo de 2021, el Emisor se transformó en una sociedad anónima y amplió su objeto social mediante escritura autorizada por el Notario de Barcelona, D. Enrique Viola Tarragona, con el número 1.500 de su protocolo, de manera que obtuvo la actual denominación social actual del Emisor, esto es, Volotea Flight Academy, S.A.U.

El Emisor está inscrito en el Registro Mercantil de Barcelona en la Hoja B-477453, Tomo 45121 y Folio 12.

El Número de Identificación Fiscal del Emisor es A-66656489 y su CNAE es 8553 – “Actividades de las escuelas de conducción y pilotaje”.

El código LEI del Emisor es 95980043BMR7TA43M467.

El capital social del Emisor está actualmente representado por 60.000 acciones de un valor nominal de 1 euro cada una de ellas, lo que supone un capital social total de 60.000 euros. Las acciones se encuentran íntegramente suscritas y desembolsadas y están representadas mediante anotaciones en cuenta. Actualmente la totalidad de las participaciones sociales del Emisor se encuentran pignoradas como consecuencia del Préstamo SEPI (tal y como se define más adelante en el apartado 2.5).

## **2.2 Denominación, naturaleza, domicilio y datos identificativos del Garante**

La denominación social completa del Garante es VOLOTEA, S.L., y su denominación comercial es VOLOTEA.

El domicilio social del Garante está situado en Aeropuerto de Asturias, Santiago del Monte (Castrillón), 33459, España.

El Garante es una sociedad de responsabilidad limitada constituida en y sujeta a las leyes del Reino de España. Se constituyó por tiempo indefinido como una sociedad de responsabilidad limitada y con la denominación social AEROTERAPIA, S.L., mediante escritura autorizada por el Notario de Barcelona, D. Enrique Viola Tarragona, el día 2 de abril de 2008, con el número 599 de su protocolo.

Con fecha 8 de abril de 2009, el Garante cambió su denominación social por ALAEO, S.L., mediante escritura autorizada por el Notario de Barcelona, D. Enrique Viola Tarragona, con el número 2.192 de su protocolo.

Posteriormente, con fecha 6 de marzo de 2012, el Garante cambió su denominación social por VOLOTEA, S.L., mediante escritura autorizada por el Notario de Barcelona, D. Enrique Viola Tarragona, con el número 635 de su protocolo.

El 21 de septiembre de 2015, el Garante se transformó en una sociedad anónima mediante escritura autorizada por el Notario de Barcelona, D. Rafael de Córdoba Benedicto, con el número 2.200 de su protocolo, de manera que obtuvo la anterior denominación social del Garante, esto es, Volotea, S.A.U.

El Garante trasladó su domicilio social el 20 de octubre de 2017, anteriormente fijado en Travessera de Gràcia, 56, 4º, Barcelona (España), al Aeropuerto de Asturias, 33459 Santiago del Monte (Castrillón), España, mediante escritura autorizada por el Notario de Barcelona, D. Rafael de Córdoba Benedicto, el día 20 de octubre de 2017, con el número 2701 de su protocolo.

El día 11 de noviembre de 2019, el accionista único del Garante, esto es, la sociedad Volotea Holding Europe, S.L.U., aprobó transformar el tipo jurídico del Garante, que pasó de ser una “sociedad anónima (S.A.)” a una “sociedad limitada (S.L.)”, por lo que el Garante pasó a operar

bajo la denominación social de “VOLOTEa, S.L.” (de aquí en adelante nos referiremos a dicha operación como la “**Transformación**”). En el contexto de la Transformación, se aprobó un nuevo texto refundido de los estatutos sociales del Garante.

En el contexto de la aprobación del nuevo texto refundido de los estatutos sociales del Garante tras la Transformación para adaptarlos a su nueva forma social, el accionista único del Garante aprobó, entre otras, las modificaciones estatutarias que a continuación se señalan: (a) la ampliación de su objeto social, (b) el nuevo régimen de transmisión de las participaciones sociales del Garante, y (c) una reducción del capital social del Garante (previa transformación de las 18.558.717 acciones en que se divide su capital, en 18.558.717 participaciones sociales) en la cantidad de 54.212,64 euros, es decir, el capital social del Garante pasa de 6.309.963,78 euros a 6.255.751,14 euros, donde se produce la agrupación de participaciones, de manera que el número de participaciones se reduce desde 18.558.717 participaciones a 5.487.501 participaciones (creándose nuevas clases de participaciones con los derechos que se les atribuyen en los nuevos estatutos sociales). Es decir, se redujo el número de participaciones en 13.071.216 y se incrementó simultáneamente el valor nominal de cada participación de 0,34 euros a 1,14 euros (i.e. “contra split”). El importe de la reducción de capital fue destinado a la constitución de una reserva voluntaria indisponible que, a efectos de protección de acreedores, se mantendrá con carácter indisponible hasta que transcurran cinco (5) años a contar desde la publicación de la reducción en el Boletín Oficial del Registro Mercantil.

En unidad de acto con la aprobación de la Transformación, el antiguo accionista único del Garante y la Junta General Extraordinaria y Universal de Socios de Volotea Holding Europe, S.L., aprobaron por unanimidad la fusión por absorción inversa en virtud de la cual el Garante absorbió a su antiguo accionista único, Volotea Holding Europe, S.L., con extinción de ésta última y transmisión en bloque de su patrimonio al Garante, por sucesión universal (la “**Fusión**” y, junto con la Transformación, la “**Reestructuración**”).

Como consecuencia de la Fusión, los antiguos socios de Volotea Holding Europe, S.L. pasaron a serlo directamente del Garante. La sección F incluye mayor detalle acerca de la identidad de los actuales socios de Volotea, S.L., consecuencia de la Reestructuración interna societaria del grupo al que pertenece el Garante.

El día 13 de diciembre de 2019, tras haber transcurrido el preceptivo mes de oposición conforme al artículo 44 de la Ley 3/2009, de 3 de abril, sobre modificaciones estructurales de las sociedades mercantiles, se elevó a público la escritura de Reestructuración. Tal escritura fue debidamente inscrita en el Registro Mercantil de Madrid (lugar donde la sociedad absorbida tenía su domicilio social) y posteriormente, con fecha 8 de enero de 2019, en el Registro Mercantil de Asturias (lugar donde la sociedad absorbente tiene su domicilio social). La fecha de efectos de la Reestructuración se retrotrae al momento de la presentación de la escritura pública de Reestructuración ante el Registro Mercantil de Asturias, esto es, al 13 de diciembre de 2019.

Como consecuencia del Préstamo SEPI (tal y como se define más adelante en el párrafo 2.5), a día de hoy la totalidad de las acciones del Garante se encuentran pignoradas.

El Garante está inscrito en el Registro Mercantil de Asturias en la Hoja AS-53.816, Tomo 4.282 y Folio 64.

El Número de Identificación Fiscal del Garante es B-64841927 y su CNAE es 5110 – “transporte aéreo de pasajeros”.

El código LEI del Garante es 95980020140005606195.

El capital social del Garante está actualmente representado por 5.487.501 participaciones sociales de un valor nominal de 1,14 euros cada una de ellas, pertenecientes a las clases A, B, C, D1, D2, D3, E1, E2, E3, P1 y P2, lo que supone un capital social total de 6.255.751,14 euros. Las participaciones sociales se encuentran íntegramente suscritas y desembolsadas y están representadas mediante anotaciones en cuenta.

La página web del Garante es: [www.volotea.com](http://www.volotea.com).

### **2.3 Objeto social del Emisor**

El Emisor tiene por objeto principal las siguientes actividades:

- a) La explotación de servicios de formación e instrucción en materia aeronáutica.
- b) La prestación de servicios de asesoría, consultoría, intermediación, agencia, comisión, corretaje, soporte técnico y tecnología a empresas del sector del transporte aéreo.

Desarrollo del objeto social: El objeto social comprenderá, de forma enunciativa pero no limitativa, la prestación de los siguientes servicios a empresas del sector del transporte aéreo:

- Comercialización en nombre y/o por cuenta de compañías aéreas u otros intermediarios, de servicios de transporte aéreo, ya sean de carga o pasajeros y en todas sus modalidades, chárter o regular, incluyendo sin ánimo limitativo el arrendamiento o subarrendamiento de aeronaves, con o sin tripulación, ya sean vuelos puntuales o series de vuelos, para todo tipo de destinatarios, incluyendo de forma enunciativa tour operadores, compañías aéreas, agencias de viajes, particulares o intermediarios, brókers u otros agentes o entidades.
- Dirección de transición: periodos de crecimiento, cambio o desarrollo del modelo de negocio, cambio de flota o lanzamiento de nuevas flotas.
- Gestión de flota y servicios técnicos: negociación y gestión de contratos de arrendamiento de aeronaves, incorporación de aeronaves, entregas y devoluciones, negociación de contratos de mantenimiento y gestión de costes.
- Recuperación de reservas de mantenimiento: servicios de tecnología aeronáutica, evaluación de modificaciones, aplicación y mejoras del programa de mantenimiento, fiabilidad, preparación de paquetes de trabajo para grandes revisiones (C/D) y visitas de motor a taller, inspecciones de aeronaves, representación técnica en revisiones, mejora de estándares, soporte para la obtención de certificaciones industriales y operativas: ETOPs, EASA, IOSA, etc., gestión de la calidad, gestión de la seguridad en vuelo.
- Comercialización de aeronaves: arrendamientos temporales, identificación de aeronaves y motores disponibles, asistencia a la negociación en compraventas.
- Asesoría de organización: revisión y mejora de estructuras organizativas, consultoría y asesoría de modelos de organización, detección de puntos fuertes y débiles, diseño y puesta en marcha de nuevos departamentos, asesoramiento en la selección y contratación de personal clave: ingenieros, pilotos, mecánicos, etc., procedimientos de mejora organizativa, análisis y soporte para la implantación de herramientas de gestión. Soporte en las siguientes áreas: control de gestión y de costes, tesorería, seguros de cambio y de precio de combustible, presupuestación.
- Creación de modelos de inversión y coste: modelos de cash-flow en flotas de aeronaves, modelización y mejora de proyecciones de costes.

A la actividad principal que constituye el objeto social le corresponde en la CNAE (Clasificación Nacional de Actividades Económicas) el número 8553 “Actividades de las escuelas de conducción y pilotaje”.

Adicionalmente, el objeto social de la Sociedad consistirá en el desarrollo de las siguientes actividades:

- (i) Llevar a cabo actividades de financiación o apoyo financiero a favor de sociedades del grupo de empresas al que pertenece la Sociedad (en el sentido del artículo 42 del Código de Comercio).

## **2.4 Objeto social del Garante**

El Garante tiene por objeto principal la prestación de servicios relacionados con el transporte aéreo, tanto de corto como de largo recorrido. Dentro del ámbito del transporte aéreo, el Garante podrá prestar los siguientes servicios:

- (i) La explotación del transporte aéreo de personas, mercancías de todas clases y correo.
- (ii) La explotación de los servicios de asistencia técnica, operativa y comercial a las aeronaves. pasajeros. carga y correo.
- (iii) La explotación de los servicios de asistencia tecnológica y consultoría en materia aeronáutica, aeroportuaria y de transporte aéreo.
- (iv) La explotación y desarrollo de sistemas informatizados de reservas y demás servicios relacionados con el transporte aéreo.
- (v) La explotación de servicios de mantenimiento aeronáutico de célula, motores, instrumentación y equipos auxiliares.
- (vi) La explotación de servicios de formación e instrucción en materia aeronáutica. Si las disposiciones legales exigiesen para el ejercicio de alguna de las actividades comprendidas en el objeto social algún título profesional o autorización administrativa, o la inscripción en Registros públicos, dichas actividades deberán realizarse por medio de persona que ostente la requerida titulación y, en su caso, no podrán iniciarse antes de que se hayan cumplido los requisitos administrativos exigidos. Las actividades integrantes del objeto social anteriormente descritas pueden ser desarrolladas de modo directo por la sociedad, total o parcialmente, o bien de modo indirecto, mediante la titularidad de acciones o de participaciones en sociedades con objeto idéntico o análogo.

## **2.5 Historia del Grupo Volotea**

El Emisor es una sociedad anónima constituida en y sujeta a las leyes del Reino de España. Se constituyó por tiempo indefinido como una sociedad de responsabilidad limitada y con la denominación social VOLOTEA CHARTER, S.L.U., mediante escritura autorizada por el Notario de Barcelona, D. Rafael de Córdoba Benedicto, el día 30 de noviembre de 2015, con el número 2.714 de su protocolo.

Posteriormente, con fecha 23 de agosto de 2018, el Emisor cambió su denominación social por VOLOTEA FLIGHT ACADEMY, S.L.U. y amplió su objeto social, mediante escritura autorizada por el Notario de Barcelona, D. Rafael de Córdoba Benedicto, con el número 2.829 de su protocolo.

El 5 de mayo de 2021, el Emisor se transformó en una sociedad anónima y amplió su objeto social mediante escritura autorizada por el Notario de Barcelona, D. Enrique Viola Tarragona,

con el número 1.500 de su protocolo, de manera que obtuvo la actual denominación social actual del Emisor, esto es, Volotea Flight Academy, S.A.U.

El Garante fue constituido el 2 de abril de 2008 por su actual Consejero Delegado, D. Carlos Muñoz, fundador y antiguo Consejero Delegado de Vueling (actualmente una de las aerolíneas de bajo coste más grandes de Europa), y por D. Lázaro Ros, su actual Director General, co-fundador y antiguo Director Ejecutivo de Vueling.

Entre los años 2009 y 2013, y con el fin de comenzar a operar en el sector, el Garante captó aproximadamente 65 millones de euros de capital, gracias a la financiación otorgada por sus accionistas principales, entre los que se incluían las filiales de CCMP Capital (antiguo Chase Capital), Axis Participaciones Empresariales, Corpfin Capital y Alaeo Partnership. Tanto CCMP Capital como Corpfin Capital poseen experiencias previas en inversiones en la industria aérea.

En febrero de 2012, el Garante obtuvo el Certificado de Operador Aéreo y la pertinente licencia de explotación y, posteriormente, estableció sus primeras bases en Venecia (Italia) y Nantes (Francia). Su primer vuelo despegó de Venecia (VCE) el 5 de abril de 2012.

### **2012: 89 rutas, 2 bases y 0,6 millones de pasajeros**

- En 2012, el Grupo Volotea estableció 2 bases operativas en Venecia (Italia) y Nantes (Francia), operando 89 rutas.
- El Grupo Volotea comenzó a distribuir sus servicios de manera indirecta a grupos de pasajeros, agencias de viajes y a sistemas de distribución global (*GDS*) a través de las plataformas Amadeus, Galileo y Sabre.
- El Grupo Volotea comenzó a ofrecer seguros de viaje y servicios de catering a bordo.
- Para las operaciones de 2012, el Grupo Volotea contaba con una flota máxima de 9 aviones.

### **2013: 100 rutas, 4 bases y 1,4 millones de pasajeros**

- El Grupo Volotea estableció 2 bases operativas adicionales en Burdeos (Francia) y Palermo (Italia), incrementando hasta 100 el número de rutas operadas.
- El Grupo Volotea lanzó una aplicación móvil de ventas para permitir las reservas de billetes a través del sistema operativo iOS.
- El Grupo Volotea introdujo en su página web los estados de vuelo en tiempo real.
- El Grupo Volotea recibió a bordo al pasajero número un millón en octubre de 2013 (Venecia).
- Para las operaciones de 2013, el Grupo Volotea contaba con una flota máxima de 12 aeronaves.

#### **2014: 123 rutas, 4 bases y 1,7 millones de pasajeros**

- El Grupo Volotea inició la comercialización de su servicio “Flex”, que permitía a los pasajeros realizar cambios en sus reservas hasta cuatro horas antes de la salida, así como cancelar sus billetes a cambio de un crédito frente al Grupo Volotea.
- El Grupo Volotea inició la comercialización de su servicio “SuperVolotea”, que permitía el acceso exclusivo a tarifas más bajas a cambio una cuota de anual de suscripción.
- El Grupo Volotea implantó una página web compatible con dispositivos móviles.
- El Grupo Volotea implementó su nueva política de equipajes de mano, permitiendo un segundo bulto de equipaje de mano a bordo de sus aeronaves.
- El Garante suscribió un contrato de arrendamiento operativo con Falko Regional Aircraft Limited, para la entrega de 4 aeronaves de la familia Boeing 717 en el año 2015.
- El Grupo Volotea internalizó sus áreas operativas clave, estas son, el centro de control de mantenimiento, el centro de control de operaciones y el departamento de control de la tripulación.
- El Grupo Volotea recibió al pasajero número 2 millones en abril de 2014 (Burdeos).
- El Grupo Volotea recibió al pasajero número 3 millones en junio de 2014 (Palermo).
- El Grupo Volotea fue calificado como la mejor aerolínea española por un estudio independiente realizado por eDreams.
- Para las operaciones de 2014, el Grupo Volotea contaba con una flota máxima de 15 aeronaves.

#### **2015: 160 rutas, 7 bases y 2,6 millones de pasajeros**

- El Grupo Volotea recibió a bordo al pasajero número 4 millones en febrero de 2015 (Nantes).
- El Grupo Volotea inició la comercialización de su servicio “Combo”, que permitía agrupar sus productos y servicios a un precio más reducido.
- El Garante obtuvo la certificación Asociación Internacional de Transporte Aéreo (“IATA”) de Auditoría de Seguridad en las Operaciones (IOSA).
- Trident Turboprop Limited entregó 4 aeronaves adicionales en cumplimiento del contrato de arrendamiento operativo firmado en 2014 entre el Garante y Falko, aumentando el tamaño total de la flota del Grupo Volotea a 19 aeronaves.
- El Grupo Volotea recibió a bordo al pasajero número 5 millones en mayo de 2015 (Nápoles).
- El Grupo Volotea estableció 3 nuevas bases operativas adicionales en Estrasburgo (Francia), Asturias (España) y Verona (Italia).
- Para las operaciones de 2015, el Grupo Volotea contaba con una flota máxima de 19 aeronaves.

### **2016: 197 rutas, 8 bases y 3,4 millones de pasajeros**

- El Grupo Volotea incorporó su primer Airbus a la flota, en una ruta inaugural Nantes-Toulouse.
- El Grupo Volotea recibió a bordo al pasajero 7 millones el 23 de marzo de 2016 (Génova).
- El Grupo Volotea abrió su novena base operativa en Toulouse (Francia) el 31 de marzo de 2016.
- El 5 de abril de 2016, el Grupo Volotea celebró el quinto aniversario desde el inicio de operaciones de la aerolínea.
- El Grupo Volotea recibió a bordo al pasajero 8 millones el 15 de junio de 2016 (Venecia).
- El Grupo Volotea estableció un acuerdo de colaboración con el Racing Club de Estrasburgo, durante la temporada de su ascenso a la Ligue 1 francesa.
- El Grupo Volotea celebró sus 9 millones de pasajeros el 8 de septiembre (Verona).
- El 15 de diciembre de 2016, el Grupo Volotea patrocinó el concierto de Navidad en el Teatro Filarmónico de Verona.
- Para las operaciones de 2016, el Grupo Volotea contaba con una flota máxima de 23 aeronaves.

### **2017: 246 rutas, 9 bases y 4,5 millones de pasajeros**

- El 26 de enero de 2017 en Venecia, el Grupo Volotea recibió a bordo al pasajero 10 millones, al que le ha premiado con vuelos para toda su vida con el Grupo Volotea.
- El 5 de abril de 2017, el Grupo Volotea celebró el quinto aniversario desde el inicio de operaciones de la aerolínea.
- El Grupo Volotea estableció una base operativa en Génova (Italia).
- El Grupo Volotea recibió a bordo al pasajero 12 millones el 31 de mayo de 2017 (Verona).
- El 13 de septiembre de 2017, el Grupo Volotea firmó un acuerdo de colaboración con la Ópera de Oviedo para el patrocinio de su temporada 2017-2018.
- El Grupo Volotea recibió a bordo al pasajero 14 millones el 19 de septiembre de 2017 (Burdeos).
- El 26 de septiembre, el Grupo Volotea anunció la inauguración de una nueva base operativa en Marsella en 2018. El Grupo Volotea anunció la inauguración de una nueva base en Bilbao en 2018, operando cuatro destinos nuevos el próximo año.
- Para las operaciones de 2017, el Grupo Volotea contaba con una flota máxima de 28 aeronaves.

### **2018: 293 rutas, 12 bases y 6,6 millones de pasajeros**

- El Grupo Volotea recibió a bordo al pasajero 15 millones el 15 de febrero de 2018 en Nantes (Francia).

- El 22 de marzo de 2018, el Grupo Volotea abrió su nueva base operativa en Bilbao (España).
- El Grupo Volotea ha celebrado su sexto aniversario desde su inicio de operaciones el 5 de abril de 2018.
- El 19 de abril de 2018, el Grupo Volotea abrió su nueva base operativa en Marsella (Francia).
- El 5 de mayo de 2018, el Grupo Volotea abrió su nueva base operativa en Atenas (Grecia).
- El 7 de junio de 2018, el Garante comunicó que había finalizado el proceso de renovación de su base accionarial, reforzándolo con cinco nuevos accionistas.
- El 11 de octubre de 2018, el Grupo Volotea ha alcanzado en Burdeos (Francia) 20 millones de pasajeros transportados desde su primer vuelo en 2012.

**2019: 319 rutas entre más de ochenta ciudades, 13 bases y más de 7,6 millones de pasajeros**

- El Grupo Volotea fue reconocido como la aerolínea *low cost* más puntual de Europa en los tres primeros meses de 2019 con una tasa de puntualidad del 90,4% de acuerdo con las estadísticas correspondientes al primer trimestre del 2019 publicadas por la consultora independiente FlightStats.
- El 30 de mayo de 2019, el Grupo Volotea abrió su nueva base operativa en Cagliari (Italia).
- El 25 de julio de 2019, el Grupo Volotea ha alcanzado en Nantes (Francia) 25 millones de pasajeros transportados desde su primer vuelo en 2012.
- El 31 de julio de 2019, el Garante comunicó la renovación hasta abril de 2021 el registro IOSA (International Operational Audit Safety Program) que concede la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA), líder en auditorías de seguridad operacional a nivel internacional.
- El 4 de septiembre de 2019, el Garante comunicó haber llegado a un acuerdo de colaboración con DANTE Aeronautical para colaborar en el proyecto de desarrollo de un avión de pasajeros híbrido-eléctrico.
- El 7 de octubre de 2019, el Garante firmó un acuerdo con Airbus, líder en fabricación de aviones, para operar el servicio de *shuttle* para unir las dos sedes de Airbus en Toulouse y Hamburgo a partir del próximo 4 de noviembre y durante los próximos cinco años. El Garante y Airbus también han acordado su colaboración en la formación de pilotos, iniciativas de ahorro de combustible, configuración de aeronaves y en la plataforma técnica Skywise, entre otras.
- En octubre de 2019, el Grupo Volotea anunció la apertura de una nueva base en Hamburgo (Alemania), que inició su actividad el 4 de noviembre de 2019. De esta forma, el Grupo Volotea tiene quince bases operativas en Venecia, Nantes, Burdeos, Palermo, Estrasburgo, Asturias, Verona, Toulouse, Génova, Bilbao, Marsella, Atenas, Cagliari, Nápoles y Hamburgo.

## **2020: 354 rutas entre más de noventa ciudades y 15 bases**

- El 13 de febrero de 2020, el Grupo Volotea comunica las cifras de cierre de 2019. El Grupo Volotea ha transportado en 2019 en toda su red más de 7,6 millones de pasajeros, un millón más que en 2018. En España la aerolínea aumentó un 20% el número de pasajeros respecto al 2018, y transportó 1,4 millones.
- El 6 de marzo de 2020, el Garante comunica que ha alcanzado un principio de acuerdo firmado con IAG, sociedad matriz del Grupo Iberia, por el que Iberia cedería varias rutas y slots en aeropuertos españoles para facilitar la aprobación por parte de la Comisión Europea (CE) de su adquisición de Air Europa. El Grupo Volotea abrirá entre dos y cuatro nuevas bases en España tras la implementación del acuerdo preliminar (MoU) firmado con IAG.
- El Grupo Volotea comunica el 20 de mayo de 2020 que inaugura 40 nuevas rutas en todos los países donde tiene base. En Italia, Francia, España y Grecia, el Grupo Volotea ofrece nuevos vuelos domésticos, de los que 15 son conexiones exclusivas.
- El 28 de mayo de 2020, el Grupo Volotea comunica nuevos procedimientos y el refuerzo de las medidas de higiene para volar de una manera saludable en cumplimiento de las regulaciones internacionales tras la crisis del COVID-19.
- El Grupo Volotea comunica el 7 de julio de 2020 los resultados de su campaña de reconocimiento de los trabajadores sanitarios en todos los mercados en los que opera. Durante los dos últimos meses el Grupo Volotea ha ofrecido en Italia, Francia, España y Grecia un 50% de descuento sobre la tarifa de 10.253 billetes a los trabajadores sanitarios, a modo de agradecimiento por su esfuerzo durante la crisis del COVID-19.
- El 3 de julio de 2020, el Grupo Volotea inaugura su nueva base en Nápoles, en la que basa dos aeronaves Airbus A319 y se convierte en la sexta base italiana y la de mayor capacidad en este país.
- El 9 de julio de 2020, el Grupo Volotea comunica que finalizará el 31 de julio el reembolso a los clientes afectados por cancelaciones de vuelos.
- El 14 de julio de 2020, el Grupo Volotea celebra en Venecia sus 30 millones de pasajeros transportados desde el inicio de sus operaciones en 2012.
- El Garante comunica el 16 de julio de 2020 que ha firmado un acuerdo con Bureau Veritas, empresa líder en inspección, certificación y ensayos, para verificar la correcta implementación de medidas sanitarias e higiénicas en el contexto de la reanudación de sus operaciones. El Grupo Volotea es la primera aerolínea del mundo en hacerse auditar la implementación de sus medidas preventivas contra la COVID-19 por Bureau Veritas.
- El 28 de julio de 2020, el Garante comunica que ha firmado un préstamo sindicado por importe de 144,6 millones de euros con un sindicato bancario liderado por Banco Santander e integrado por Caixa Bank, Instituto de Crédito Oficial (ICO), Bankinter, Liberbank, BBVA, Ibercaja, así como sendos préstamos bilaterales con el Institut Català de Finances (ICF) por importe conjunto de 5 millones de euros. El préstamo sindicado y los préstamos bilaterales cuentan con la garantía del Instituto de Crédito Oficial (ICO) e Institut Català de Finances (ICF), respectivamente.
- El 7 de septiembre de 2020, el Grupo Volotea comunica que sus resultados operativos de verano en el que se ha situado como líder por volumen en cinco de sus bases (Asturias, Génova, Verona, Nantes y Estrasburgo).

- El 3 de noviembre de 2020, el Grupo Volotea comunica sus resultados a cierre del tercer trimestre consiguiendo un nivel de ocupación del 90,1%, 2,4 millones de asientos vendidos y operando un 83% de la capacidad del mismo trimestre del año anterior).
- El 12 de noviembre de 2020, el Grupo Volotea publica los resultados de la campaña de recaudación de fondos en apoyo a proyectos humanitarios para afrontar la crisis del COVID-19. La campaña del Grupo Volotea ha logrado reunir 40.924 euros, cantidad donada íntegramente a oficinas locales de Cruz Roja en países donde la compañía opera.
- El Garante ha suscrito con fecha 25 de noviembre de 2020 un Contrato Marco con ICO, BMERF, Ahorro Corporación Financiera, S.V., S.A.U, en calidad de entidad colocadora, y Banco Cooperativo Español, en calidad de agente de pagos de acuerdo con lo previsto en el Acuerdo del Consejo de Ministros del 5 de mayo de 2020 para acogerse al Programa de Avaless Pagars MARF ICO COVID.
- El 4 de diciembre de 2020, el Garante comunica que ha realizado con éxito una emisión de pagarés por la totalidad de los 20.000.000 euros de su programa registrado por BME en el Mercado Alternativo de Renta Fija (MARF).

### **2021: 2 nuevas bases, 391 rutas entre más de cien ciudades y 18 bases**

- El 23 de febrero de 2021, el Grupo Volotea comunica la adquisición de entre 15 y 19 Airbus A320 adicionales de 180 plazas, aumentando un 15% la capacidad de asientos de su flota, más competitiva y eficiente y más respetuosa con el medio ambiente.
- El Grupo Volotea celebra el 30 de junio la celebración de su pasajero número 35 millones.
- El 7 de julio Volotea y AEGEAN Airlines presentan una nueva asociación para comercializar vuelos de código compartido con un total de 100 rutas en Italia, Francia, España y Grecia.
- El Grupo Volotea comunica el 16 de septiembre de 2021 los resultados operativos de verano. Entre junio y agosto, la aerolínea ha recuperado el 111% de su capacidad respecto a 2019 operando 40 Airbus A320 y A319. Por segundo año consecutivo, el Grupo Volotea lidera la recuperación del tráfico en verano, logrando una carga de asientos del 91%, impulsada por un nuevo impulso en los mercados nacionales e insulares, incluyendo el lanzamiento de 85 nuevas rutas.
- El 13 de octubre de 2021 el grupo Volotea comunica haber ganado el contrato de continuidad territorial en Cerdeña para operar un total de seis rutas durante al menos siete meses. La compañía anuncia la apertura de una nueva base en Alghero, que se sumará a Cagliari y Olbia para un total de tres bases sardas.
- El 22 de octubre de 2021 el Grupo celebra el premio a la mejor compañía aérea de bajo coste de Europa en los World Travel Awards 2021.

### **2022: Año record de resultados operativos y número de pasajeros**

- El Grupo Volotea dispone de bases en 18 ciudades europeas: Asturias, Atenas, Bilbao, Burdeos, Cagliari, Hamburgo, Lille (apertura en abril 2022), Lourdes (apertura julio 2022), Lyon, Marsella, Nantes, Olbia, Nápoles, Palermo, Estrasburgo, Toulouse, Venecia y Verona. La compañía da servicio a más de 100 ciudades de 16 países, con novedades en 2022 como Dinamarca, que ha comenzado a operar en mayo de este año desde Italia, y Argelia, que comenzó el pasado mes de diciembre con vuelos desde Francia.

- El Grupo Volotea comunica el 8 de febrero de 2022 su oferta comercial con más de 11 millones de asientos. Durante 2022, aumentará su capacidad en un 39% respecto a 2019, abrirá entre 40 y 45 nuevas rutas y dos nuevas bases.
- El 21 de febrero el Grupo Volotea comunica haber ganado el contrato de Delegación Pública por la ruta Paris Orly-Lourdes Pirineos con una duración de tres años.
- El 9 de marzo de 2022, el Grupo Volotea celebra su pasajero 40 millones.
- El 2 de junio, el Grupo Volotea comunica la apertura de su nueva base de Lille en Francia, convirtiéndose en la mayor compañía aérea que opera desde este aeropuerto, con 15 destinos. Gracias a esta base, creará más de 30 nuevos empleos locales y otros 25 puestos de trabajo indirectos.
- El 22 de septiembre, el Grupo Volotea comunica datos operativos récord en la temporada de verano con máximos históricos de rutas, vuelos y asientos. En total, en toda Europa, la aerolínea ha operado casi 44.000 vuelos entre enero y agosto, lo que se traduce en más de 6,5 millones de pasajeros transportados. Así, ha ofrecido un 82% más de asientos que el verano de 2021 hasta alcanzar los 7,2 millones. Por último, a nivel europeo, Volotea ha registrado un nivel de ocupación del 90%.
- En España, desde que en junio, Volotea ha presentado una oferta récord de asientos con más de 800.000, lo que supone superar los niveles pre-covid en un 38%. Asimismo, Volotea ha puesto en marcha 13 nuevas rutas y operado entre junio y agosto un 22% más de vuelos que el año anterior. En términos de ocupación, la aerolínea ha logrado una tasa del 96%. El 7 de junio de 2022 se produjo la aprobación en el Consejo de Ministros de fecha de la concesión a Volotea, S.L. de un préstamo participativo de 200.000.000 de euros por parte de la SEPI, con amortización “bullet” en 2029 (el “**Préstamo SEPI**”). Este Préstamo SEPI se ha articulado a través del Fondo de Apoyo a la Solvencia de Empresas Estratégicas, con objeto de restaurar el equilibrio patrimonial de los fondos propios de la Sociedad, afectados por la caída de la actividad en el sector, derivada de la pandemia. El desembolso del Préstamo SEPI ha tenido lugar el pasado 28 de julio de 2022 y el Grupo Volotea ya dispone de estos fondos desde esta fecha.
- Asimismo, también en julio de 2022 se ha producido la aprobación por parte de los accionistas de la Garante de la concesión a ésta de un préstamo participativo de 10.000.000 de euros, con idénticas características que el préstamo anterior y que también ha sido desembolsado en su totalidad en julio de 2022.
- El 7 de septiembre de 2022, el Grupo Volotea anunció su pasajero 45 millones desde el inicio de sus operaciones en 2012.

#### Actividad del Grupo Volotea

##### A. **Descripción de la actividad del Grupo Volotea**

El Emisor tiene por objeto principal las siguientes actividades:

- (i) La explotación de servicios de formación e instrucción en materia aeronáutica.
- (ii) La prestación de servicios de asesoría, consultoría, intermediación, agencia, comisión, corretaje, soporte técnico y tecnología a empresas del sector del transporte aéreo.

- (iii) Llevar a cabo actividades de financiación o apoyo financiero a favor de sociedades del grupo de empresas al que pertenece la Sociedad (en el sentido del artículo 42 del Código de Comercio).

El Garante es una compañía aérea de bajo coste (*Low Cost Carrier* o LCC) dedicada a la prestación de servicios de transporte aéreo a corto y medio radio en rutas sin escalas a través de Europa.

Fue fundada con la intención de diferenciarse de otras aerolíneas de bajo coste que operan en Europa, con una innovadora estrategia de rutas y flota para ofrecer a la demanda no atendida del mercado de compañías LCC con vuelos directos entre ciudades europeas de tamaño mediano y pequeño con poca o ninguna competencia.

El nicho de mercado aprovechado por el Grupo Volotea, consistente fundamentalmente en abastecer la demanda no atendida previamente entre ciudades de tamaño medio de Europa, mediante vuelos directos sin escalas a precios atractivos y con una buena experiencia de viaje, y, representa una oportunidad de mercado significativa, sobre la base de un análisis exhaustivo del mercado paneuropeo.

Como tal, el Grupo Volotea con su experimentado equipo directivo encabezado por D. Carlos Muñoz, fundador de Vueling, está singularmente posicionada para captar una parte significativa de este mercado en el medio plazo a través de la expansión prevista a más de 20 bases y 600 rutas.

El Grupo Volotea dispone de bases en 18 ciudades europeas: Asturias, Atenas, Bilbao, Burdeos, Cagliari, Hamburgo, Lille (apertura en abril 2022), Lourdes (apertura julio 2022), Lyon, Marsella, Nantes, Olbia, Nápoles, Palermo, Estrasburgo, Toulouse, Venecia y Verona

Hasta finales de 2021, el Grupo Volotea había operado aproximadamente 362.000 vuelos desde su primer servicio, el 5 de abril de 2012, y ha transportado más de 45 millones de pasajeros. Sus ingresos se han incrementado anualmente de manera constante entre 2012 y 2019, pasando de los 40,4 millones de euros facturados en 2012 (para el período comprendido entre el 5 de abril 2012 y el 31 de diciembre de 2012) a 440,5 millones de euros en 2019, su cifra máxima de facturación hasta este momento. En 2020, el Grupo Volotea facturó 192,8 millones de euros y en 2021 su cifra de negocios ascendió a 302,4 millones de euros.

Para las operaciones de 2019, el Grupo Volotea ha contado con una flota de 36 aeronaves (entre Airbus A319 y Boeing 717), tras añadir seis aviones adicionales durante ese año, así como con un número máximo de 1.300 empleados durante el mes de agosto de 2019. De estos empleados, 200 se corresponden con nuevos puestos de trabajo creados en 2019, aprovechando el crecimiento de actividad del Grupo Volotea.

En 2019, el Grupo Volotea abrió 41 nuevas rutas, con lo que operó un total de 319 entre más de ochenta ciudades medianas y pequeñas de 13 países: Francia, Italia, España, Alemania, Grecia, Croacia, República Checa, Portugal, Malta, Austria, Irlanda, Luxemburgo y Marruecos.

En octubre de 2019, el Grupo Volotea anunció su plan de operaciones para 2020 que incluía la apertura nuevas rutas y bases para sus operaciones de 2020 con la intención de operar un total de 354 rutas en 90 aeropuertos de 15 países.

No obstante, ante el contexto de crisis sanitaria causada por el COVID-19, y las medidas adoptadas en los países en que el Grupo Volotea tiene operaciones, decidió el día 18 de

marzo de 2020 la interrupción de su actividad que reanudó posteriormente a lo largo de la segunda quincena de junio, después de casi tres meses de inactividad comercial.

Para maximizar sus operaciones ante el nuevo contexto de crisis sanitaria y económica causada por el COVID-19, el Grupo Volotea adaptó su oferta durante el verano de 2020, actualizando su red de rutas con mayor atención a las rutas domésticas, de las que ha ofrecido cuarenta nuevas en este período, no operadas anteriormente.

En 2020, el Grupo Volotea concentró su actividad en las rutas domésticas de los países principales en los que opera, modificando sustancialmente su oferta comercial para adaptarla a las nuevas demandas del mercado. Adicionalmente, en este período y para reanudar las operaciones previstas, el 3 de julio de 2020, el Grupo Volotea inauguró su sexta base italiana, en la ciudad de Nápoles.

Desde la suspensión temporal de sus actividades y durante estos meses el Grupo Volotea ha puesto en marcha un programa de medidas en todos los ámbitos de su actividad, con objeto de minimizar el impacto de esta situación sobre sus operaciones, considerando que se trata de una situación que, no cuestiona la validez e idoneidad de su modelo de negocio. Estas medidas, han prestado atención especial a la liquidez del Grupo Volotea, que han sido adicionalmente reforzada con las acciones expuestas anteriormente en el presente Documento Base Informativo en el Riesgo C relativo al COVID-19.

En este sentido, el Garante ha accedido a determinados créditos bilaterales concedidos por un importe total de 9,5 millones de euros y ha obtenido financiación por un importe de 144,6 millones de euros a través de un crédito sindicado, concedido por un conjunto de entidades financieras españolas lideradas por el Banco Santander, y con la participación del Instituto de Crédito Oficial (ICO) y garantizado con avales de Estado de acuerdo con la reglamentación anteriormente mencionada para la concesión de Líneas ICO COVID-19. También, el Garante y su filial íntegramente participada Volotea Flight Academy, S.L.U. (actualmente denominada Volotea Flight Academy, S.A.U.) suscribieron sendos préstamos con el Institut Català de Finances (ICF) por un importe adicional conjunto de cinco millones de euros.

El préstamo sindicado fue firmado por todas las partes intervinientes el 27 de julio de 2020, con un periodo de carencia de dos años y una duración inicial de cinco años. Con fecha 11 de mayo de 2021, el Garante solicitó acogerse a las medidas establecidas en el Real Decreto-ley 34/2020 de 17 de noviembre y proceder a la extensión hasta ocho años del plazo previsto bajo el contrato de financiación original. El 27 de mayo de 2021, se produjo la novación de este préstamo sindicado mediante la firma por parte de todas las entidades financiadoras, el Emisor, el Garante y la extensión correspondiente de los avales ICO.

La financiación obtenida ha permitido la conclusión de las negociaciones mantenidas con los principales proveedores del Grupo Volotea durante el periodo de hibernación de la actividad y hasta el mes de noviembre de 2020.

Asimismo, el Garante ha llegado a un acuerdo con los arrendadores de aeronaves Boeing 717 (y proveedores de motores y su mantenimiento para este modelo) para cancelar la vinculación contractual mediante la devolución anticipada de las catorce aeronaves afectadas durante el invierno de 2020, con dos años de antelación frente al calendario inicial.

De esta manera, el Grupo Volotea se convirtió en una aerolínea con una flota unificada del modelo Airbus A319 de la que contaba con 21 aeronaves a final de 2020.

En los primeros meses de 2021, el Grupo Volotea ha acelerado la transformación de su flota de cara a la temporada de verano de 2021, añadiendo 15 unidades de aeronaves Airbus A320. La unificación de la flota en aeronaves de la misma familia y proveedor simplifica significativamente la operativa del Grupo Volotea, principalmente en las actividades de entrenamiento de pilotos y tripulaciones, mantenimiento, operaciones y gestión de vuelos, rotaciones de aeronaves y gestión de repuestos y otros componentes, entre otros beneficios y sinergias.

En 2022, con la adición de aeronaves adicionales A320, el Grupo Volotea opera con una flota de 41 aviones, frente a los 36 del verano de 2019. En términos de volumen, Volotea ha aumentado su capacidad de asientos cerca de un 39% en comparación con 2019, año en el que la aerolínea puso a la venta 8 millones de billetes, lo que pone de manifiesto la fuerte demanda latente en los mercados de las ciudades medianas europeas

Desde el punto de vista financiero, el 7 de junio de 2022 se produjo la aprobación por parte del Consejo de Ministros de fecha de la concesión a Volotea, S.L. de un préstamo participativo de 200.000.000 de euros por parte de la SEPI, con amortización “bullet” en 2029. Este préstamo se ha articulado a través del Fondo de Apoyo a la Solvencia de Empresas Estratégicas, con objeto de restaurar el equilibrio patrimonial de los fondos propios de la Sociedad, afectados por la caída de la actividad en el sector, derivada de la pandemia. El desembolso de este préstamo participativo ha tenido lugar el pasado 28 de julio de 2022 y el Grupo Volotea ya dispone de estos fondos desde esta fecha.

Asimismo, también en julio de 2022 se ha producido la aprobación por parte de los accionistas de la Garante de la concesión a ésta de un préstamo participativo de 10.000.000 de euros, con idénticas características que el préstamo anterior y que también ha sido desembolsado en su totalidad en julio de 2022.

El crecimiento de actividad esperado en los próximos años está vinculado a la recuperación de la demanda en los diferentes mercados en los que el Grupo Volotea opera y al crecimiento de flota previsto en el plan de negocio del Grupo Volotea. Adicionalmente, si el proceso de autorización por parte de las autoridades de competencia es favorable, el Grupo Volotea tendría importantes posibilidades de crecimiento adicional a través del principio de acuerdo firmado con IAG, sociedad matriz del Grupo Iberia el 6 de marzo de 2020, por el que Iberia cedería al Garante varias rutas y slots en aeropuertos españoles para facilitar la aprobación por parte de la Comisión Europea (CE) de su adquisición de Air Europa. El Grupo Volotea abriría entre dos y cuatro nuevas bases en España tras la implementación del acuerdo preliminar (MoU) firmado con IAG. El Grupo Volotea no incluye este incremento “inorgánico” en sus estimaciones futuras y no es posible asegurar que la mencionada transacción se lleve finalmente a cabo en los términos acordados en el acuerdo preliminar.

## **B. Fortalezas del Grupo Volotea**

### **- El Grupo Volotea se centra en grandes oportunidades de mercado en ciudades europeas de tamaño mediano y pequeño**

Existe un gran volumen de demanda no atendida en el transporte aéreo de bajo coste y directo entre ciudades europeas de tamaño mediano y pequeño. Según datos de Eurostat, el 76% de los ciudadanos europeos que viven en países en los que se centra la actividad del Grupo Volotea viven en ciudades con una población inferior a los 2 millones de personas (que únicamente tienen acceso al 24% de la oferta de vuelos entre países europeos). Estas áreas metropolitanas más pequeñas suelen estar desatendidas, especialmente en lo que respecta a la escasez de alternativas de viaje mediante vuelos directos.

El Grupo Volotea satisface esta necesidad y estimula la demanda en estos mercados en los que, sin el servicio directo que ofrece el Grupo Volotea, los pasajeros tendrían que elegir entre las tarifas relativamente más altas de las compañías aéreas tradicionales (las cuales, a menudo, presentan conexiones incómodas), o trayectos largos en coche a aeropuertos importantes en ciudades más grandes, donde las aerolíneas de bajo coste pueden ofrecer costes más bajos, pero con el inconveniente del tiempo y los costes asociados al desplazamiento. El Grupo Volotea entra en mercados donde puede ofrecer un aumento en la conectividad directa de los viajeros, con precios bajos de los billetes, introduciendo nuevas oportunidades para que puedan desplazarse de forma asequible y conveniente.

El Grupo Volotea se centra específicamente en rutas donde casi no existe, o bien directamente no existe, la alternativa de la conexión directa. Desde que iniciase su actividad el 5 de abril de 2012, el Grupo Volotea ha utilizado este modelo de negocio en más de 78 destinos, con más de 298 rutas operadas hasta la fecha, incrementando la oferta existente en el mercado, en lugar de competir por una cuota de mercado en competencia con otras aerolíneas.

- **El Grupo Volotea tiene un historial acreditado de crecimiento de los mercados en los que opera**

El Grupo Volotea ha venido demostrando de manera consistente, tanto su capacidad de identificar rutas que no están siendo atendidas en lo que respecta a la demanda de conexiones aéreas directas, como su éxito en la prestación de servicios de transporte en dichas rutas.

Hasta finales de 2021, el Grupo Volotea había operado aproximadamente 362.000 vuelos desde su primer servicio, el 5 de abril de 2012, y ha transportado más de 45 de pasajeros. Sus ingresos se han incrementado anualmente de manera constante entre 2012 y 2019, pasando de los 40,4 millones de euros facturados en 2012 (para el período comprendido entre el 5 de abril 2012 y el 31 de diciembre de 2012) a 440,5 millones de euros en 2019, su cifra máxima de facturación hasta este momento. En 2020, el Grupo Volotea facturó 192,8 millones de euros. En 2021 su cifra de negocios ascendió a 302,4 millones de euros.

- **El Grupo Volotea dispone de bases en 18 ciudades europeas: Asturias, Atenas, Bilbao, Burdeos, Cagliari, Hamburgo, Lille (apertura en abril 2022), Lourdes (apertura julio 2022), Lyon, Marsella, Nantes, Olbia, Nápoles, Palermo, Estrasburgo, Toulouse, Venecia y Verona. El Grupo Volotea ofrece a sus clientes precios bajos atractivos y una experiencia de viaje positiva**

Los precios de los billetes emitidos por el Grupo Volotea tras entrar a operar en una nueva ruta suelen llevar asociados un descuento, en comparación con el precio de los billetes relativos a las mismas rutas antes de la entrada del Grupo Volotea, de acuerdo con el análisis realizado a través de Paxis, una herramienta de información de la IATA. Estos precios reducidos aumentan la base de clientes del Grupo Volotea, al atraer tanto a los consumidores más sensibles al precio, que suelen escoger la opción más barata disponible, como a aquellos otros consumidores para los cuales los precios reducidos en el transporte aéreo suponen un incentivo sobre otros medios alternativos de transporte (como el transporte ferroviario o por carretera).

Además, el Grupo Volotea es capaz de ofrecer una experiencia de viaje enfocada al cliente, operando con cabinas de una sola categoría, con una configuración de los asientos más orientada al cliente que las de otras aerolíneas de bajo coste.

Del mismo modo, la tasa de recomendación por parte de los consumidores que era del 73,1% a 31 de agosto de 2021 y se ha mantenido alta en la tasa acumulada a 31 de agosto de 2022 hasta alcanzar un 72,3%. Además, el Grupo Volotea sigue potenciando la percepción y la aceptación de los clientes a través del fomento y la promoción de su marca, mediante el patrocinio de eventos en las comunidades en donde opera. Como consecuencia de lo anterior, y según los datos del sistema de análisis de la IATA (SRS), en 2022 el Grupo Volotea era la primera o segunda compañía aérea por número de destinos atendidos en todas las bases en las que ha operado en 2022 (excepto Atenas y Nápoles).

- **El Grupo Volotea tiene un modelo de negocio que es altamente adaptable a la demanda variable y a una estructura operativa flexible y de bajo coste**

El Grupo Volotea es una de las aerolíneas del mercado con los costes más bajos, y esto se debe principalmente a su modelo operativo, a la composición de la flota y al enfoque de la gestión laboral. Con base en la información pública divulgada por otras aerolíneas tradicionales y de bajo coste europeas, el Grupo Volotea disfruta de unos costes divididos por asientos disponibles y kilómetros volados (“**CASK**”), que son significativamente más bajos que los de las aerolíneas “*legacy*” y regionales, siendo éstas las principales competidoras en aquellas rutas en las que el Grupo Volotea tiene competencia, y también costes más bajos que otras aerolíneas de bajo coste, como EasyJet y Vueling, con quienes el Grupo Volotea no suele competir.

En 2019, último ejercicio completo con una red estable en las operaciones aéreas comerciales en Europa, únicamente un 25% de los ASK (“*Available Seat Kilometres*”, asientos por kilómetro disponibles) operados por el Grupo Volotea están en competencia directa con otras compañías “*low cost*” y un 15% están también operados por aerolíneas regionales o tradicionales (“*legacies*”). En 2021, únicamente un 36% de los ASK (“*Available Seat Kilometres*”, asientos por kilómetro disponibles) operados por el Grupo Volotea están en competencia directa con otras compañías “*low cost*” y un 11% están también operados por aerolíneas regionales o tradicionales (“*legacies*”).

El modelo operativo del Grupo Volotea contribuye de manera significativa a unos costes fijos bajos. El Grupo Volotea opera una red de rutas en las que las aeronaves y la tripulación comienzan y concluyen en una de las bases operativas del Grupo Volotea, lo que limita los gastos de pernoctación de la tripulación. A su vez, el Grupo Volotea opera solo vuelos directos, de código único y de clase única, sin incurrir en ningún tipo de costes adicionales.

Para minimizar los gastos de las operaciones en tierra, el Grupo Volotea externaliza la mayoría de los servicios con proveedores, como la asistencia y el mantenimiento en tierra, lo que le permite controlar los gastos a través de la negociación de los contratos con dichos proveedores. El Grupo Volotea opera desde aeropuertos más pequeños y baratos, reduciéndose de esta forma aún más los gastos.

La flota de aeronaves más pequeñas y de antigüedad intermedia del Grupo Volotea, con unos costes de propiedad menores, es otro de los principales motivos por los que su base de costes fijos es tan baja. La antigüedad intermedia de la flota ha permitido al Grupo Volotea suscribir arrendamientos operativos más baratos que los que suscribiría en caso de que las aeronaves fuesen nuevas. El menor coste fijo de la flota permite al Grupo Volotea ajustar rápidamente su capacidad para adaptarse a las condiciones de los distintos mercados, siendo capaz de entrar y salir rápidamente de los mismos. Las tasas de utilización del Grupo Volotea correspondientes al año 2019 oscilaron entre un mínimo de 3 horas de vuelo por día durante los Periodos de Ocupación Mínima, y un máximo de 13 horas de vuelo por día durante los Periodos de Ocupación Máxima. En 2020 la utilización

varió entre 0 y 13 horas, respectivamente. En 2021, la tasa de ocupación media de la flota de aeronaves del Grupo Volotea se situaba en 6,15 horas de operación. El Grupo Volotea ha continuado beneficiándose de su base de costes fijos bajos tras la incorporación a su flota, de aeronaves de antigüedad media de la familia Airbus A319.

A su vez, la estrategia del Grupo Volotea de operar con aeronaves más pequeñas que las utilizadas por otras aerolíneas de bajo coste, le permite rentabilizar las labores de carga de las aeronaves, incluso en las rutas de bajo volumen de tránsito.

El Grupo Volotea cuenta con una flota unificada del modelo Airbus A319, de la que cuenta con 21 aeronaves cada una con capacidad para 156 pasajeros a final de 2020. En 2021 y 2022, el Grupo Volotea, ha incorporado aeronaves adicionales de esta misma familia para sustituir las aeronaves Boeing 717 devueltas y retomar su crecimiento, incrementando de esta manera la capacidad en las rutas anteriormente servidas por los modelos Boeing 717 y reducir simultáneamente sus costes de operación.

De este modo, en 2021, el Grupo Volotea ha contado con una flota total de cuarenta aeronaves para operar una red de 363 rutas en la temporada de verano, tras inaugurar más de setenta nuevas conexiones en sus mercados principales de Francia, Italia, España, Grecia y Alemania y abrir dos nuevas bases operativas en Lyon (Francia) y Olbia (Italia). En 2022, el Grupo Volotea ha operado una flota de 41 aeronaves.

La unificación de la flota en aeronaves de la misma familia y proveedor simplifica significativamente la operativa del Grupo Volotea, principalmente en las actividades de entrenamiento de pilotos y tripulaciones, mantenimiento, operaciones y gestión de vuelos, rotaciones de aeronaves y gestión de repuestos y otros componentes, entre otros beneficios y sinergias.

Las flotas de las aerolíneas de bajo coste competidoras que operan en Europa tienen una capacidad media de entre 180 y 190 asientos, y actualmente tienden a incrementar su capacidad para ofrecer entre 190 y 210 asientos tras haber realizado pedidos de aeronaves de la familia Airbus A321. La diferencia de tamaño entre las aeronaves del Grupo Volotea y las de la competencia es una fortaleza muy considerable, permitiendo al Grupo Volotea operar rutas con volúmenes de tránsito de pasajeros bajos, ya que estas rutas son significativamente más difíciles de operar de manera rentable con aeronaves más grandes.

Además, el Grupo Volotea ve una oportunidad para aumentar gradualmente el tamaño de las aeronaves de su flota a través de la introducción de la aeronave de la familia Airbus A320, dado que mantienen una diferencia de tamaño con respecto a las aerolíneas de bajo coste que disponen de aeronaves más grandes a la vez que se beneficia del incremento de la demanda en rutas consolidadas y periodos de alta demanda. El Grupo Volotea estima que los costes por viaje de las aeronaves de la familia Airbus A319, que tienen capacidad para 156 pasajeros por aeronave, se mantendrán en línea con los costes operativos actuales, según los estudios de mercado y el asesoramiento recibido por consultores de la industria (incluido AeroConsulting), y que las aeronaves futuras del modelo Airbus A320 le permitirán incrementar esta rentabilidad, fundamentalmente en rutas maduras o con alta capacidad. Las aeronaves Airbus A319 y A320 permitirán al Grupo Volotea captar ingresos adicionales basados, en parte, en un análisis de la demanda de vuelos del Grupo Volotea en sus rutas más rentables durante los periodos de máxima ocupación.

- **El Grupo Volotea se beneficia de la generación de ingresos complementarios que pueden aumentar aún más**

El Grupo Volotea opera siguiendo el modelo tradicional de las aerolíneas de bajo coste, en el cual los pasajeros tienen a escoger entre una gran variedad de productos y servicios

complementarios a la tarifa básica y pagan por lo que desean, estando por encima de sus otros operadores en lo que respecta a ingresos complementarios por pasajero.

En los años 2019 y 2020, los ingresos complementarios por pasajero del Grupo Volotea fueron de 21 euros en ambos ejercicios, siendo superiores a los de EasyJet, Ryanair y Norwegian. En 2021, el ingreso medio por servicios complementarios por pasajero se incrementó hasta 22,3 euros por pasajero. Finalmente, el Grupo Volotea ha venido demostrando su capacidad para aumentar los ingresos complementarios por pasajero, con un aumento significativo desde los 14 euros por pasajero que obtuvo en 2012. Además de los productos complementarios habituales en las aerolíneas de bajo coste, el Grupo Volotea ofrece también una variedad de productos y servicios complementarios diferenciados del resto de aerolíneas, y está planeando en la actualidad desarrollar y expandir aún más esta oferta de productos complementarios. Los ingresos totales del Grupo Volotea por servicios complementarios en 2021 representaron el 44% de su cifra de negocios en este ejercicio.

#### - **Descripción de la flota del Garante**

Durante 2020, el Garante llegó a un acuerdo con los arrendadores de aeronaves Boeing 717 (y proveedores de motores y su mantenimiento para este modelo) para cancelar la vinculación contractual mediante la devolución anticipada de las catorce aeronaves afectadas durante el invierno de 2020, con dos años de antelación frente al calendario inicial.

De este modo, el Garante cuenta con una flota unificada del modelo Airbus A319 de la que cuenta con 21 aeronaves cada una con capacidad para 156 pasajeros a final de 2020.

En los primeros meses de 2021, el Grupo Volotea ha añadido entre 15 aeronaves Airbus A320, de cara a la temporada de verano de 2021. Así pues, la compañía ya ha incorporado quince Airbus A320, de forma que operará con una flota total de cuarenta aeronaves, entre las que se encuentran cuatro unidades en “*wet lease*” y tres adicionales en stand-by, con las cuales se ha buscado garantizar la integridad de las operaciones y absorber la demanda de los meses de verano.

Con la incorporación de Airbus A320 adicionales de 180 plazas, la aerolínea ha aumentado la capacidad de su flota hasta las 41 unidades en 2022.

El Garante tiene todas sus aeronaves arrendadas a través de contratos de arrendamiento operativo de aeronaves, cuya duración oscila entre 78 y 128 meses.

El Garante espera aumentar su flota en el corto y medio plazo, lo que le permitiría tanto expandir sus operaciones como seguir con su estrategia de crecimiento, de cara a atender la demanda en los mercados que considera desatendidos. Dada la mejora en márgenes alcanzados con las aeronaves Airbus 319, el Garante está reemplazando la totalidad de las aeronaves de la familia Boeing 717 de su flota con aeronaves de la familia Airbus A319/A320 mediante la adición de nuevas unidades lo que le permitirá además graduar su incorporación en función de la evolución de la demanda para acabar a medio plazo incrementando significativamente su flota total.

La intención del Garante de expandir su flota para incluir aeronaves de la familia Airbus A319-320 le permitirá incrementar el tamaño medio de sus aeronaves, a la vez que mantiene su estrategia de mantener un tamaño medio inferior al de las aeronaves de los competidores. Esta estrategia otorgaría al Garante una ventaja competitiva en los aeropuertos más pequeños de aquellas ciudades medianas y pequeñas que son objeto de su estrategia operativa.

## C. El modelo de negocio del Grupo Volotea

El modelo de negocio del Grupo Volotea se centrado en 5 pilares fundamentales:

### 1. **Aprovechamiento de una gran oportunidad de mercado rentabilizando el crecimiento de la red**

El enfoque del Grupo Volotea hasta la fecha, y su estrategia para un crecimiento continuo, se basa en la prestación de servicios de transporte aéreo de bajo coste a ciudades de tamaño mediano y pequeño en Europa utilizando aeropuertos secundarios. Estas ciudades representan una gran oportunidad de mercado que solo el Grupo Volotea ha abordado, esperando penetrar aún más, mediante la identificación de nuevas rutas rentables en tales mercados. Además, el Grupo Volotea está bien posicionado para lograr sus planes de expansión, gracias a las nuevas oportunidades de ruta identificadas en Europa, así como por el aumento de las frecuencias y los ingresos por pasajero desde el asentamiento de sus rutas actuales.

### 2. **Captar el valor total de los viajeros de ocio y VFR (*Visiting Friends and Relatives*) a través de ofertas a medida y un fuerte reconocimiento de marca**

El Grupo Volotea busca atraer a turistas y personas que viajan para visitar a familiares y amigos (“VFR”) ofreciendo tarifas bajas, un proceso de reserva y una experiencia de vuelo positiva que impulsan los altos niveles de satisfacción del cliente. La tasa de recomendación por parte de los consumidores que era del 73,1% a 31 de agosto de 2021 y se ha mantenido alta en la tasa acumulada a 31 de agosto de 2022 hasta llegar a un 72,3%. Además, el Grupo Volotea busca consolidarse como la compañía aérea local en sus mercados básicos, manteniendo una estrecha relación con cada uno de sus aeropuertos base y fortaleciendo el conocimiento de la marca a través de campañas de marketing y patrocinios locales.

### 3. **Flujos de ingresos diversificados significativamente al alza**

El modelo de negocio del Grupo Volotea produce beneficios gracias a su alto nivel de diversificación de ingresos, los cuales tienen un potencial de crecimiento significativo. El modelo de negocio del Grupo Volotea se centra en la maximización del RASK (i.e. el ratio de ingresos dividido entre los asientos disponibles por kilómetro volado), que el Grupo Volotea considera que se logra a través de tarifas base competitivas, una fuerte oferta de productos complementarios y una estrategia de distribución de canal diversificada. El Grupo Volotea valora que ofrece a sus clientes tarifas base competitivas que estimulan la demanda y permiten aumentar el volumen de actividad. Además, la estrategia de distribución multicanal del Grupo Volotea combina los canales de distribución de menor coste directo con canales de maximización de ingresos indirectos que venden billetes de mayor valor.

Adicionalmente, el Grupo Volotea opera determinadas rutas que son consideradas “de servicio público” y cuentan con un número de frecuencias que permite satisfacer esta necesidad. También es destacable la conectividad que el Grupo Volotea proporciona entre las islas y el país de Europa continental al que pertenecen, tanto en España como en Francia, Italia y Grecia. Ambos servicios permiten al Grupo Volotea reducir la estacionalidad de sus actividades, que es inherente al sector aéreo europeo.

### 4. **Rentabilidad y flexibilidad de las operaciones que impulsan los beneficios**

La capacidad del Grupo Volotea para mantener una base de costes reducidos y variables le permite operar de manera rentable sus rutas estacionales y de volumen bajo (frente a

rutas con mayor tráfico operados por otras LCC entre ciudades más grandes). Al centrarse en el mantenimiento de una alta proporción de operaciones basadas en los costes variables en relación con sus costes fijos, el Grupo Volotea siempre se esfuerza en la posibilidad de ejecutar la política de “pagar sólo cuando se vuela”. El Garante opina que dicha estrategia, unida al bajo coste de arrendamiento de la flota, así como a una mano de obra estacional, le permiten minimizar sistemáticamente su CASK y mejorar su eficiencia operativa.

#### **5. Búsqueda de una estrategia de flota única en apoyo del plan de crecimiento del Garante**

El Grupo Volotea es capaz de operar de manera rentable en el mercado de ciudades con tamaño medio y pequeño utilizando una flota de aviones de tamaño y antigüedad medias, con amplia disponibilidad en el mercado a precios competitivos.

A final de 2020, el Garante cuenta con una flota unificada del modelo Airbus A319 de la que cuenta con 21 aeronaves cada una con capacidad para 156 pasajeros.

En 2020 y 2021, el Grupo Volotea ha acelerado la transformación de su flota, añadiendo aeronaves Airbus A320 adicionales para operar una flota total de cuarenta y un aeronaves, para garantizar la integridad de las operaciones y absorber la demanda de los meses de verano.

Con la incorporación de los Airbus A320 de 180 plazas, la aerolínea aumentará la capacidad de su flota y espera reducir simultáneamente sus costes de operación.

El Garante opina que esta migración a aviones de la familia Airbus A319-A320, va a incrementar la rentabilidad de sus operaciones a partir de la flota unificada ya que estima que permitirá una mejora de la eficiencia operativa de la flota paralela a la reducción del CASK.

La unificación de la flota en aeronaves de la misma familia y proveedor simplifica significativamente la operativa del Grupo Volotea, principalmente en las actividades de entrenamiento de pilotos y tripulaciones, mantenimiento, operaciones y gestión de vuelos, rotaciones de aeronaves y gestión de repuestos y otros componentes, entre otros beneficios y sinergias.

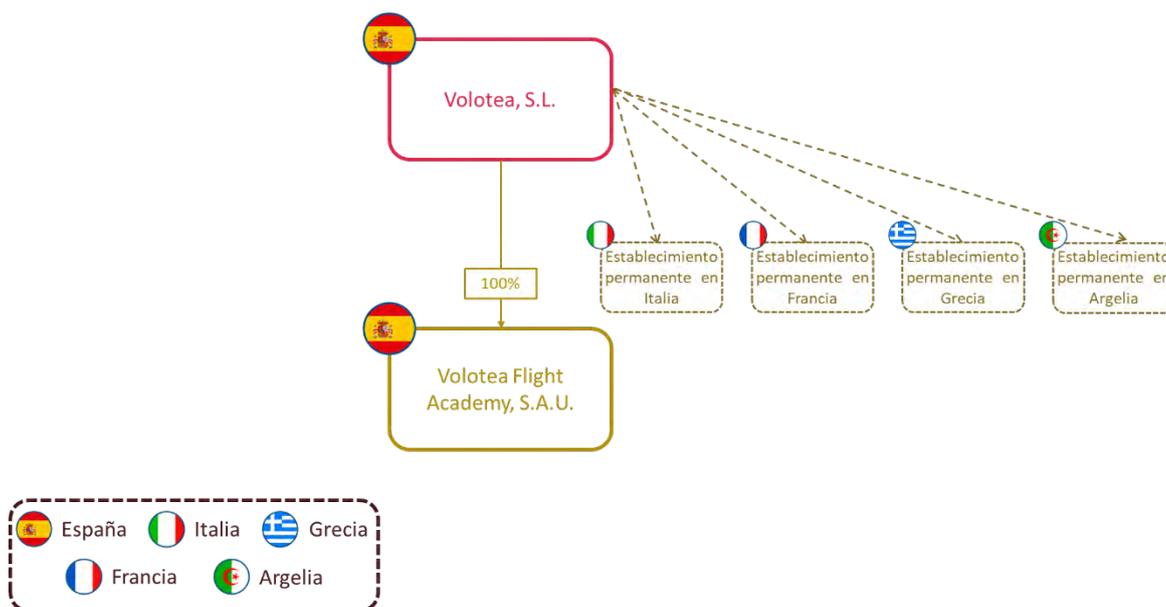
La adición de nuevas unidades podrá ser graduada en función de las condiciones de mercado y se produce, además, en un momento en que la demanda de aeronaves ofrece condiciones muy competitivas que permiten reducir los costes de arrendamiento frente a los modelos Boeing 717, pero también frente a las condiciones exigidas por los proveedores de arrendamientos operativos de aeronaves Airbus A319-320 en años precedentes.

Por otra parte, el Grupo Volotea considera que el incremento del tamaño de las aeronaves le permitirá capitalizar las oportunidades de ingresos sin explotar dentro de su red de rutas actuales y futuras, manteniendo la ventaja de tamaño competitivo de la que goza sobre otras aerolíneas de bajo coste que operan en toda Europa. Por último, la transición al Airbus A-319 facilitará al Garante arrendar aviones adicionales para lograr sus planes de crecimiento.

#### **D. Estructura del grupo**

Volotea, S.L. es la compañía matriz y la que aúna las principales actividades operativas, además de ser el Garante de los Pagarés. Adicionalmente, el Garante cuenta únicamente con una filial

íntegramente participada, esto es, el Emisor (Volotea Flight Academy, S.A.U.), – cuyas ventas representan un porcentaje inferior al 1% sobre el total de las ventas del Garante.



### E. Órgano de administración

El órgano de administración del Emisor se compone, a fecha del presente Documento Base Informativo, de un Administrador Único, D. Carlos Muñoz Beraza, cuyo domicilio profesional está situado en Calle Travessera de Gracia, 56 - piso 4 (Barcelona), 08006 (España). D. Carlos Muñoz fue nombrado el 30 de noviembre de 2015 por un plazo indefinido de tiempo.

La siguiente tabla detalla, a la fecha del presente Documento Base Informativo, los miembros del Consejo de Administración del Garante, sus cargos en el Consejo de Administración, su categoría de consejeros y, en su caso, el accionista al que representan en el seno del Consejo de Administración, así como las personas que actúan como Secretario no-Consejero y Vicesecretario no-Consejero del Garante. A su vez, la siguiente tabla detalla el nombre, fecha de la elección y renovación del cargo y tipo de nombramiento de cada miembro del Consejo de Administración.

El domicilio profesional de cada miembro del Consejo de Administración está situado en Aeropuerto de Asturias, Santiago del Monte (Castrillón), 33459 (España).

El Consejo de Administración del Garante está compuesto, a la fecha de este Documento Base Informativo, por los siguientes miembros:

Nombre	Cargo	Fecha de nombramiento	Fecha de reelección	Categoría
David Neil Siegel	Presidente	06.06.2018	11.11.2019	Dominical (representa a Volar Bidco Limited)
Carlos Muñoz Beraza	Consejero Delegado, Vicepresidente y Consejero	21.09.2015	11.11.2019	Ejecutivo dominical (por parte de Alaeo Partnership S.à r.l.)
Mark Beddows Dunkerley	Consejero	06.06.2018	11.11.2019	Independiente
Antoine George Munfakh	Consejero	06.06.2018	11.11.2019	Dominical (representa a Volar Bidco Limited)
Joshua Max Black	Consejero	06.06.2018	11.11.2019	Dominical (representa a Volar Bidco Limited)
Adriana Oller Astort	Consejero	01.08.2016	11.11.2019	Independiente
Charles Boisvert	Consejero	16.05.2022	—	Dominical (representa a Volar Bidco Limited)
Rijn Capital B.V representado por D. Maarten Weiss	Consejero	06.06.2018	11.11.2019	Dominical (representa a Rijn Capital B.V)
Alfonso Casal Álvarez	Consejero	20.06.2019	11.11.2019	Dominical (representa a Rocinante Investments S.à r.l.)
Miguel Trías Sagnier	Secretario no Consejero	28.03.2012	11.11.2019	—
Gerard Vendrell Ariste	Vicesecretario no Consejero	18.09.2015	11.11.2019	—

Asimismo, los estatutos sociales por los que se rige el Garante establecen que el órgano de administración consistirá en un Consejo de Administración compuesto por 9 miembros y que la duración del cargo de consejero será indefinida.

## **F. Accionariado**

El Emisor tiene un capital social de 60.000 euros, dividido en 60.000 acciones de 1 euro de valor nominal, asumidas y desembolsadas en su totalidad por el Garante. Actualmente la totalidad de las participaciones sociales del Emisor se encuentran pignoradas como consecuencia del Préstamo SEPI.

Por otro lado, el Garante, a la fecha de este Documento Base Informativo, tiene un capital social que está dividido de la siguiente forma:

- Alaeo Partnership S.à r.l.: titular de 164.119 participaciones de Clase A, 60.000 participaciones de Clase D1, 20.000 participaciones de Clase D2, 20.000 participaciones de Clase D3 y 656.472 participaciones de Clase P1, representativas en su conjunto de aproximadamente un 16,78% del capital social del Garante y de un 50,05% de los derechos de voto.
- Volar Bidco Ltd.: titular de 518.975 participaciones de Clase B y 2.075.905 participaciones de Clase P2, representativas en su conjunto de aproximadamente un 47,29% del capital social del Garante y de un 28,84% de los derechos de voto.
- Rijn Capital BV: titular de 95.914 participaciones de Clase C y 383.660 participaciones de Clase P2, representativas en su conjunto de aproximadamente un 8,74% del capital social del Garante y de un 5,33% de los derechos de voto.
- Rocinante Investments S.à r.l.: titular de 93.685 participaciones de Clase C y 374.741 participaciones de Clase P2, representativas en su conjunto de aproximadamente un 8,54% del capital social del Garante y de un 5,21% de los derechos de voto.
- Meridia International Growth I, FCR: titular de 80.233 participaciones de Clase C y 320.934 participaciones de Clase P2, representativas en su conjunto de aproximadamente un 7,30% del capital social del Garante y de un 4,46% de los derechos de voto.
- Meridia Capital Private Equity I, SCR, S.A.: titular de 8.447 participaciones de Clase C y 33.781 participaciones de Clase P2, representativas en su conjunto de aproximadamente un 0,77% del capital social del Garante y de un 0,47% de los derechos de voto.
- FondICO-pyme, FCR: titular de 88.627 participaciones de Clase C y 354.508 participaciones de Clase P2, representativas en su conjunto de aproximadamente un 8,07% del capital social del Garante y de un 4,93% de los derechos de voto.
- Mark Dunkerley: titular de 10.000 participaciones de Clase C, 7.500 participaciones de Clase E1, 2.500 participaciones de Clase E2, 2.500 participaciones de Clase E3 y 40.000 participaciones de Clase P2, representativas en su conjunto de aproximadamente un 1,14% del capital social del Garante y de un 0,57% de los derechos de voto.
- David Siegel: titular de 45.000 participaciones de Clase E1, 15.000 participaciones de Clase E2 y 15.000 participaciones de Clase E3, representativas en su conjunto de aproximadamente un 1,37% del capital social del Garante y de un 0,14% de los derechos de voto.

Actualmente la totalidad de las acciones del Garante se encuentran pignoradas como consecuencia del Préstamo SEPI.

### Derechos de voto del Garante

Se hace constar que las participaciones sociales del Garante titularidad de Alaeo Partnership S.à r.l. (vehículo controlado por D. Carlos Muñoz Beraza, Consejero Delegado del Garante, y participado por los managers del Garante), esto es las participaciones de Clase A, Clase P1, Clase D1, Clase D2 y Clase D3, otorgan el derecho a emitir la mayoría de los derechos de voto en y, en consecuencia, confieren el control indirecto efectivo del Garante. En particular, cada participación de Clase A otorga a su titular el derecho a emitir ciento sesenta (160) votos. Por su parte, cada participación de Clase P1, Clase D1, Clase D2 o Clase D3 otorga a su titular el derecho a emitir un (1) voto.

Por otra parte, el resto de participaciones sociales titularidad de inversores diferentes a Alaeo Partnership S.à r.l. conceden a sus titulares el derecho a emitir el 50% menos uno del total de votos correspondientes a las participaciones emitidas que representen el 100% del capital social del Garante. En particular, cada participación de Clase B, Clase C, Clase P2 otorga a su titular el derecho a emitir seis (6) votos. Por su parte, cada participación de Clase E1, E2 o E3 otorga a su titular el derecho a emitir un (1) voto.

### Régimen de transmisión de las participaciones sociales del Garante

Los titulares de participaciones de Clase B tienen derecho a transmitir la totalidad o una parte de las participaciones que posean con sujeción únicamente a lo previsto en el artículo 6.6 de los estatutos sociales del Garante, relativo al derecho de acompañamiento (*tag along right*) del resto de socios. Asimismo, a partir del 6 de junio del 2021, los titulares de participaciones de Clase B tienen un derecho de arrastre que les permite obligar al resto de socios a vender sus participaciones sociales en el Garante en las condiciones establecidas en los estatutos sociales del Garante.

Asimismo, se prevé estatutariamente un derecho de adquisición preferente o tanteo en favor de todos los socios.

### Derechos económicos del Garante

En el contexto del reparto de dividendos y/o de reservas de cualquier tipo del Garante, las participaciones Clase P1 y P2 tienen el derecho preferente a recibir un dividendo anual por una cantidad igual al 10,85% de la inversión total realizada por los titulares de participaciones Clase P1 y P2 en el Garante.

Las cantidades restantes en concepto de dividendo y/o distribución de reservas de cualquier tipo se atribuirá a los titulares de participaciones Clase A, Clase B, Clase C, Clase D1-D3 y Clase E1-E3, conforme al mecanismo establecido en el artículo 21 de los estatutos sociales del Garante.

### Instrumentos de “promote” o incentivos del Garante

Las participaciones Clase D1-D3 y Clase E1-E3 son instrumentos de inversión de “promote” o de incentivos, que se utilizan únicamente como mecanismo de inversión y retribución al equipo directivo y consejeros independientes del Garante.

Estos instrumentos de “promote” están mayoritariamente suscritos por Alaeo Partnership S.à r.l., el vehículo de inversión del equipo directivo.

## **G. Estados financieros**

Se adjuntan al presente Programa de Pagarés las Cuentas Anuales Individuales del Emisor, correspondientes a los ejercicios cerrados a 31 de diciembre de 2020 y a 31 de diciembre de

2021 y, adicionalmente, Cuentas Anuales Consolidadas del Garante (en las que se encuentra incluido el Emisor) correspondientes a los ejercicios cerrados a 31 de diciembre de 2020 y a 31 de diciembre de 2021, debidamente aprobadas, auditadas y sin salvedades.

Se incluye una tabla de ayuda para el inversor donde se especifican los principales datos económicos del Emisor, del Garante y del Grupo.

	Volotea Flight Academy, S.A.U.		Volotea, S.L.		Grupo Volotea (consolidado)	
	2.021	2.020	2.021	2.020	2.021	2.020
(en miles de euros)						
Ingresos	117	557	302.444	192.800	302.444	192.800
EBITDA	43	471	-66.783	-	-38.945	-66.633
				117.950		
Resultado	58	327	-74.956	-	-77.936	-122.076
				139.440		
Caja	92	137	52.600	98.245	52.692	98.382
Total activos	3.704	3.256	367.781	359.224	684.171	556.661
Equity	840	725	164.106	-89.150	-	-68.463
					142.239	
Pasivo no corriente	2.500	2.529	251.104	224.280	492.408	398.950
Pasivo corriente	364	2	276.623	224.094	334.002	226.174
	<b>(Cuentas anuales PGC)</b>		<b>(Cuentas anuales PGC)</b>		<b>(Cuentas anuales IFRS)</b>	

#### H. Información sobre el Préstamo Sindicado, la financiación SEPI y otra financiación del Garante

##### El Préstamo Sindicado y los Préstamos ICF

El 27 de julio de 2020, el Garante suscribió un contrato de préstamo sindicado por un importe máximo de 144.666.333 euros (dividido en tres tramos, Tramo A, B y C) (el “**Préstamo Sindicado**”), concedido por las siguientes entidades financieras: Banco Santander, CaixaBank, ICO, Bankinter, Liberbank, BBVA e Ibercaja (las “**Entidades Financieras**”). Como banco agente de la financiación fue designado Banco Santander, S.A.

En esa misma fecha (27 de julio de 2020), el Garante y Volotea Flight Academy, S.A.U. (sociedad íntegramente participada por el Garante y que actúa como el Emisor a los efectos del presente Documento Base Informativo) suscribieron sendos préstamos con el Institut Català de Finances (ICF) por un importe adicional conjunto de cinco millones de euros (los “**Préstamos ICF**”).

Con fecha 11 de mayo de 2021, el Garante solicitó acogerse a las medidas establecidas en el Real Decreto-ley 34/2020 de 17 de noviembre y proceder a la extensión hasta ocho años del plazo previsto bajo el contrato de financiación original. El 27 de mayo de 2021, se produjo la novación de este préstamo sindicado mediante la firma por parte de todas las entidades financiadoras, el Emisor, el Garante y la extensión correspondiente de los avales ICO.

### El aval del ICO

El Préstamo Sindicado y los Préstamos ICF fueron concedidos al Garante en el contexto del Marco Temporal en materia de Ayudas Estatales destinado a respaldar la economía en el contexto del brote de COVID-19, aprobado el 19 de marzo de 2020 por la Comisión Europea y al amparo del Real Decreto-ley 8/2020, de 17 de marzo, de medidas urgentes extraordinarias para hacer frente al impacto económico y social del COVID-19 (el “**RD-L 8/2020**”) (por el que se aprobó una línea de avales por cuenta del Estado para empresas y autónomos de hasta 100.000 millones de euros), del Acuerdo del Consejo de Ministros de fecha 5 de mayo de 2020 publicado mediante Resolución de 6 de mayo de 2020 de la Secretaría de Estado de Economía y Apoyo a la Empresa (el “**ACM 05/05/20**”) (por el que se aprobó las características del tercer tramo de la línea de avales del ICO), y demás legislación relacionada. En consecuencia, el Préstamo Sindicado y los Préstamos ICF cuentan con un aval irrevocable, incondicional, a primer requerimiento y con renuncia al beneficio de excusión equivalente al setenta por ciento (70%) del importe de la financiación, concedido por el ICO (el “**Aval ICO**”).

### El Préstamo SEPI

El Préstamo SEPI fue concedido al Garante tras la aprobación del mismo en el Consejo de Ministros del día 7 de junio de 2022. Como consecuencia de la firma del Préstamo SEPI se otorgaron las siguientes garantías:

- a) Garantía personal del Emisor y del Garante.
- b) Pignoración en favor del Fondo de Apoyo a la Solvencia de Empresas Estratégicas del 100% de las acciones/participaciones del Emisor y del Garante.
- c) Derecho real de hipoteca de segundo rango sobre el motor propiedad del Garante correspondiente a los Airbus A319.
- d) Promesa de hipoteca de primer rango (o, en último caso, de igual rango) y/o prenda de primer rango sobre cualquier inmovilizado que el Emisor y el Garante adquieran sobre la vigencia del Préstamo SEPI.

### Disposición de la financiación

El Tramo A del Préstamo Sindicado (por un importe de 45,0 millones de euros), así como el importe de 5 millones de euros bajo los Préstamos ICF fueron dispuestos en su totalidad en los días posteriores a su firma, el 27 de julio de 2020.

La totalidad del Tramo B del Préstamo Sindicado (esto es, el importe de 94,6 millones de euros) fue dispuesto el pasado 19 de noviembre de 2020 por el Garante.

El Tramo C del Préstamo Sindicado (por un importe de 5,0 millones de euros), se encuentra totalmente dispuesto a la fecha de publicación de este Documento Base Informativo.

La totalidad del importe otorgado bajo el Préstamo SEPI (200.000.000 euros) fue desembolsada el 28 de julio de 2022, de forma que el Grupo Volotea ya dispone de dichos fondos desde la mencionada fecha.

## **3. DENOMINACIÓN COMPLETA DE LA EMISIÓN DE LOS PAGARÉS**

Programa de Pagarés Grupo Volotea 2022.

#### 4. PERSONAS RESPONSABLES DE LA INFORMACIÓN

D. Carlos Muñoz Beraza, con Documento Nacional de Identidad número 27461919-B, en nombre y representación del Emisor y del Garante, asume la responsabilidad por el contenido de este Documento Base Informativo de incorporación de Pagarés, en su condición de apoderado del Garante, conforme a la autorización otorgada por el Consejo de Administración del Garante en su reunión del día 28 de octubre de 2022, así como por su condición de Administrador Único del Emisor.

D. Carlos Muñoz Beraza asegura que, tras comportarse con una diligencia razonable para garantizar que así es, la información contenida en este Documento Base Informativo es, según su conocimiento, conforme a los hechos y no incurre en ninguna omisión que pudiera afectar a su contenido de forma significativa.

#### 5. FUNCIONES DEL ASESOR REGISTRADO DEL MARF

Bestinver, S.V. S.A. (Sociedad Unipersonal), es una sociedad anónima, de nacionalidad española, con domicilio social en Madrid, Velázquez 140 y N.I.F. A-83563767 e inscrita en el Registro Mercantil de Madrid, Tomo 18.527, Folio 155, Hoja M-321979 y en el Registro de Asesores Registrados de acuerdo con la Instrucción Operativa 5/2017, de 27 de octubre de 2017, sobre la admisión de asesores registrados del Mercado Alternativo de Renta Fija (el “**Asesor Registrado**” o “**Bestinver**”).

Bestinver ha sido la entidad designada como asesor registrado del Emisor. Como consecuencia de dicha designación, Bestinver se ha comprometido a cumplir con la normativa que le es de aplicación y a colaborar con el Emisor al objeto de que pueda cumplir con las obligaciones y responsabilidades que habrá de asumir al incorporar sus emisiones al sistema multilateral de negociación MARF, actuando como interlocutor especializado entre ambos, MARF y el Emisor, y como medio para facilitar la inserción y el desenvolvimiento de la misma en el nuevo régimen de negociación de los Pagarés.

El Asesor Registrado deberá facilitar al MARF las informaciones periódicas que éste requiera y el MARF, por su parte, podrá recabar del mismo cuanta información estime necesaria en relación con las actuaciones que lleve a cabo y con las obligaciones que le corresponden, a cuyos efectos podrá realizar cuantas actuaciones fuesen, en su caso, precisas para contrastar la información que le ha sido facilitada.

El Emisor deberá tener en todo momento designado un asesor registrado que figure inscrito en el Registro de Asesores Registrados del MARF.

Bestinver, como entidad designada como asesor registrado del Emisor, asesorará a éste (i) en la incorporación al MARF de los Pagarés que emita, (ii) en el cumplimiento de cualesquiera obligaciones y responsabilidades que correspondan al Emisor por su participación en el MARF, (iii) en la elaboración y presentación de la información financiera y empresarial requerida por la normativa del MARF, y (iv) con el objeto de que la información cumpla con las exigencias de dicha normativa.

En su condición de asesor registrado, Bestinver, con motivo de la solicitud de incorporación de los Pagarés al MARF:

- (i) ha comprobado que el Emisor cumple con los requisitos que la regulación del MARF exige para la incorporación de los valores al mismo; y
- (ii) ha asistido al Emisor en la elaboración del Documento Base Informativo, ha revisado toda la información que éste ha aportado al MARF con motivo de la solicitud de incorporación

de los Pagarés al MARF y ha comprobado que la información aportada cumple con las exigencias de la normativa y no omite datos relevantes ni induce a confusión a los inversores.

El Asesor Registrado no ha efectuado ningún tipo de verificación de las cuentas anuales auditadas presentadas por el Garante, las cuentas anuales presentadas por el Emisor ni del informe de evaluación crediticia y de riesgo del Emisor y del Garante requeridos por la Circular 2/2018.

Tras la incorporación de los Pagarés en el MARF, el Asesor Registrado:

- (i) revisará la información que el Emisor prepare para remitir al MARF con carácter periódico o puntual y verificará que la misma cumple con las exigencias de contenido y plazos previstos en la normativa;
- (ii) asesorará al Emisor acerca de los hechos que pudiesen afectar al cumplimiento de las obligaciones que éste haya asumido al incorporar los Pagarés al MARF, así como sobre la mejor forma de tratar tales hechos para evitar el incumplimiento de las citadas obligaciones;
- (iii) trasladará al MARF los hechos que pudieran constituir un incumplimiento por parte del Emisor de sus obligaciones en el supuesto de que apreciase un potencial incumplimiento relevante de las mismas que no hubiese quedado subsanado mediante su asesoramiento; y
- (iv) gestionará, atenderá y contestará las consultas y solicitudes de información que el MARF le dirija en relación con la situación del Emisor, la evolución de su actividad, el nivel de cumplimiento de sus obligaciones y cuantos otros datos el MARF considere relevantes.

A los efectos anteriores, el Asesor Registrado realizará las siguientes actuaciones:

- (i) mantendrá el necesario y regular contacto con el Emisor y analizará las situaciones excepcionales que puedan producirse en la evolución del precio, volúmenes de negociación y restantes circunstancias relevantes en la negociación de los Pagarés del Grupo Volotea 2021;
- (ii) suscribirá las declaraciones que, con carácter general, se hayan previsto en la normativa como consecuencia de la incorporación de los Pagarés al MARF, así como en relación con la información exigible a las empresas con valores incorporados al mismo; y
- (iii) cursará al MARF, a la mayor brevedad posible, las comunicaciones que reciba en contestación a las consultas y solicitudes de información que este último pueda dirigirle.

## **6. SALDO VIVO MÁXIMO**

El saldo vivo máximo del Programa de Pagarés es de cincuenta millones de euros (50.000.000 euros) nominales (el “**Programa de Pagarés**”).

Este importe se entiende como saldo máximo vivo que puede alcanzar en cada momento la suma del nominal de los Pagarés en circulación que se emitan bajo el Programa de Pagarés y que se incorporen al MARF al amparo de este Documento Base Informativo.

## **7. DESCRIPCIÓN DEL TIPO Y LA CLASE DE LOS VALORES. NOMINAL UNITARIO**

Los Pagarés son valores emitidos al descuento, que representan una deuda para su Emisor, devengan intereses y son reembolsables por su nominal al vencimiento.

Para cada emisión de Pagarés con el mismo vencimiento se asignará un código ISIN.

Cada pagaré tendrá un valor nominal de cien mil euros (100.000 euros), por lo que el número máximo de pagarés vivos en cada momento no podrá exceder de 500.

## **8. LEGISLACIÓN APLICABLE Y JURISDICCIÓN DE LOS VALORES**

Los valores se emiten de conformidad con la legislación española que resulte aplicable al Emisor o a los mismos. En particular, se emiten de conformidad con la Ley del Mercado de Valores y la Ley de Sociedades de Capital, cuyo texto refundido fue aprobado por el Real Decreto Legislativo 1/2010, de 2 de julio, en su redacción vigente y de acuerdo con aquellas otras normativas que las desarrollen.

Los Pagarés se registrarán de conformidad con la legislación española y los Juzgados y Tribunales de la ciudad de Madrid tendrán jurisdicción exclusiva para el conocimiento de cualquier discrepancia que pudiera surgir en relación con ellos.

El Documento Base Informativo de Incorporación de Pagarés es el requerido por la Circular 2/2018, de 4 de diciembre, del MARF, sobre incorporación y exclusión de valores en el Mercado Alternativo de Renta Fija.

## **9. REPRESENTACIÓN DE LOS VALORES MEDIANTE ANOTACIONES EN CUENTA**

Los Pagarés a emitir que se incorporen al MARF al amparo del presente Programa de Pagarés estarán representados por anotaciones en cuenta, tal y como está previsto por los mecanismos de negociación en el MARF en el que se solicitará su incorporación, siendo Iberclear, con domicilio en Madrid, Plaza de la Lealtad, 1, junto con sus Entidades Participantes, la encargada de su registro contable, de acuerdo con lo dispuesto (i) en el artículo 8.3 de la Ley del Mercado de Valores, y (ii) en el Real Decreto 827/2017, de 1 de septiembre, por el que se modifica el Real Decreto 878/2015, de 2 de octubre, sobre compensación, liquidación y registro de valores negociables representados mediante anotaciones en cuenta, sobre el régimen jurídico de los depositarios centrales de valores y de las entidades de contrapartida central y sobre requisitos de transparencia de los emisores de valores admitidos a negociación en un mercado secundario oficial.

## **10. DIVISA DE LA EMISIÓN**

Los Pagarés emitidos al amparo del Programa de Pagarés estarán denominados en Euros.

## **11. ORDEN DE PRELACIÓN**

Los Pagarés emitidos tendrán la garantía personal del Garante. En consecuencia, serán el Emisor, y el Garante de forma solidaria, quienes respondan con todo su patrimonio frente a los inversores en virtud de los Pagarés.

Conforme al orden de prelación de créditos establecido en la Ley Concursal, en caso de concurso del Emisor, los titulares de los Pagarés estarían situados por detrás de los acreedores con privilegio que a la fecha tenga el Emisor, en el mismo nivel que el resto de los acreedores ordinarios y por delante de los acreedores subordinados (salvo que pudieran ser calificados como tales conforme a lo previsto en el artículo 281 de la Ley Concursal) y no gozarían de preferencia entre ellos.

**12. DESCRIPCIÓN DE LOS DERECHOS VINCULADOS A LOS VALORES Y PROCEDIMIENTO PARA EL EJERCICIO DE LOS MISMOS. MÉTODO Y PLAZOS PARA EL PAGO DE LOS VALORES Y PARA LA ENTREGA DE LOS MISMOS**

Conforme a la legislación vigente, los Pagarés emitidos al amparo del programa de Pagarés carecerán, para el inversor que los adquiera, de cualquier derecho político presente y/o futuro sobre el Emisor.

Los derechos económicos y financieros para el inversor asociados a la adquisición y tenencia de los pagarés, serán los derivados de las condiciones de tipo de interés, rendimientos y precios de amortización con que se emitan y que se encuentran en los epígrafes 13, 14 y 16 siguientes.

La fecha de desembolso de los valores emitidos coincidirá con la fecha de emisión de los mismos y el valor efectivo de los mismos será abonado al Emisor por GVC GAESCO, S.V. S.A. (en adelante, “GVC GAESCO” o el “Agente de Pagos”), en la cuenta que aquel le indique en la fecha de emisión.

En todos los casos se expedirá por la Entidad Colaboradora un certificado de adquisición, nominativo y no negociable. Dicho documento acreditará provisionalmente la suscripción de los pagarés hasta que se practique la oportuna anotación en cuenta, que otorgará a su titular el derecho a solicitar el pertinente certificado de legitimación. Igualmente, el Emisor comunicará el desembolso, mediante el correspondiente certificado, a MARF y a Iberclear.

**13. FECHA DE EMISIÓN. PLAZO DE VIGENCIA DEL PROGRAMA**

La vigencia del Programa de Pagarés es de 1 año a partir de la fecha de incorporación en el MARF de este Documento Base Informativo.

Al tratarse de un Programa de Pagarés de tipo continuo, los Pagarés podrán emitirse, suscribirse e incorporarse al MARF al amparo del presente Documento Base Informativo cualquier día durante la vigencia del mismo. No obstante, el Emisor se reserva la posibilidad de no emitir Pagarés cuando lo estime oportuno, de acuerdo con las necesidades de tesorería del Grupo Volotea o porque encuentre condiciones de financiación más ventajosas, o por cualquier otro motivo.

En las certificaciones complementarias de cada emisión se establecerá la fecha de emisión y la fecha de desembolso de los Pagarés. La fecha de emisión, desembolso e incorporación de los Pagarés no podrá ser posterior a la fecha de expiración de este Documento Base Informativo.

**14. TIPO DE INTERÉS NOMINAL. INDICACIÓN DEL RENDIMIENTO Y MÉTODO DE CÁLCULO**

El tipo de interés nominal anual se fijará en cada adjudicación. Los Pagarés se emitirán al tipo de interés acordado entre la Entidad Colaboradora (tal y como se define a continuación) y el Emisor. El rendimiento quedará implícito en el nominal del Pagaré, a rembolsar en la fecha de su vencimiento.

El interés al que las Entidades Colaboradoras transmitan estos pagarés a terceros será el que libremente se acuerde entre los interesados. Al ser valores emitidos al descuento y tener una rentabilidad implícita, el importe efectivo a desembolsar por el inversor varía de acuerdo con el tipo de interés de emisión y plazo acordados.

Así, el importe efectivo de cada Pagaré se puede calcular aplicando las siguientes fórmulas:

- *Cuando el plazo de emisión sea inferior o igual a 365 días:*

$$E = \frac{N}{1 + i_d \frac{d}{365}}$$

- Cuando el plazo de emisión sea superior a 365 días:

$$E = \frac{N}{(1 + i)^{\frac{d}{365}}}$$

Siendo:

N= importe nominal del pagaré;

E = importe efectivo del pagaré;

d = número de días del período, hasta el vencimiento; y

id = tipo de interés nominal, expresado en tanto por uno.

Se incluye una tabla de ayuda para el inversor donde se especifican las tablas de valores efectivos para distintos tipos de interés y plazos de amortización, incluyendo además una columna donde se puede observar la variación del valor efectivo del pagaré al aumentar en diez (10) días el plazo del mismo.

VALOR EFECTIVO DE UN PAGARÉ DE 100.000 EUROS NOMINALES

(Plazo inferior al año)

Tipo Nominal (%)	7 DÍAS			14 DÍAS			30 DÍAS			60 DÍAS		
	Precio Suscriptor (euros)	TIR/TAE (%)	+10 días (euros)	Precio Suscriptor (euros)	TIR/TAE (%)	+10 días (euros)	Precio Suscriptor (euros)	TIR/TAE (%)	+10 días (euros)	Precio Suscriptor (euros)	TIR/TAE (%)	+10 días (euros)
0,25%	99.995,21	0,25%	-6,85	99.990,41	0,25%	-6,85	99.979,46	0,25%	-6,85	99.958,92	0,25%	-6,84
0,50%	99.990,41	0,50%	-13,69	99.980,83	0,50%	-13,69	99.958,92	0,50%	-13,69	99.917,88	0,50%	-13,67
0,75%	99.985,62	0,75%	-20,54	99.971,24	0,75%	-20,53	99.938,39	1,62%	-20,52	99.876,86	0,75%	-20,49
1,00%	99.980,83	1,00%	-27,38	99.961,66	1,00%	-27,37	99.917,88	2,17%	-27,34	99.835,89	1,00%	-27,30
1,25%	99.976,03	1,26%	-34,22	99.952,08	1,26%	-34,20	99.897,37	2,71%	-34,16	99.794,94	1,26%	-34,09
1,50%	99.971,24	1,51%	-41,06	99.942,50	1,51%	-41,03	99.876,86	3,26%	-40,98	99.754,03	1,51%	-40,88
1,75%	99.966,45	1,77%	-47,89	99.932,92	1,76%	-47,86	99.856,37	3,82%	-47,78	99.713,15	1,76%	-47,65
2,00%	99.961,66	2,02%	-54,72	99.923,35	2,02%	-54,68	99.835,89	4,38%	-54,58	99.672,31	2,02%	-54,41
2,25%	99.956,87	2,28%	-61,55	99.913,77	2,27%	-61,50	99.815,41	4,93%	-61,38	99.631,50	2,27%	-61,15
2,50%	99.952,08	2,53%	-68,38	99.904,20	2,53%	-68,32	99.794,94	5,50%	-68,17	99.590,72	2,53%	-67,89
2,75%	99.947,29	2,79%	-75,21	99.894,63	2,79%	-75,13	99.774,48	6,06%	-74,95	99.549,98	2,78%	-74,61
3,00%	99.942,50	3,04%	-82,03	99.885,06	3,04%	-81,94	99.754,03	6,63%	-81,72	99.509,27	3,04%	-81,32
3,25%	99.937,71	3,30%	-88,85	99.875,50	3,30%	-88,74	99.733,59	7,20%	-88,49	99.468,59	3,29%	-88,02
3,50%	99.932,92	3,56%	-95,67	99.865,93	3,56%	-95,54	99.713,15	7,78%	-95,25	99.427,95	3,55%	-94,71
3,75%	99.928,13	3,82%	-102,49	99.856,37	3,82%	-102,34	99.692,73	8,35%	-102,00	99.387,34	3,81%	-101,38
4,00%	99.923,35	4,08%	-109,30	99.846,81	4,08%	-109,13	99.672,31	8,93%	-108,75	99.346,76	4,07%	-108,04
4,25%	99.918,56	4,34%	-116,11	99.837,25	4,34%	-115,92	99.651,90	9,52%	-115,50	99.306,22	4,33%	-114,70
4,50%	99.913,77	4,60%	-122,92	99.827,69	4,60%	-122,71	99.631,50	10,10%	-122,23	99.265,71	4,59%	-121,34

VALOR EFECTIVO DE UN PAGARÉ DE 100.000 EUROS NOMINALES

Tipo Nominal (%)	(Plazo inferior al año)						(Plazo igual al año)			(Plazo superior a un año)		
	90 DÍAS			180 DÍAS			365 DÍAS			730 DÍAS		
	Precio Suscriptor (euros)	TIR/TAE (%)	+10 días (euros)	Precio Suscriptor (euros)	TIR/TAE (%)	+10 días (euros)	Precio Suscriptor (euros)	TIR/TAE (%)	+10 días (euros)	Precio Suscriptor (euros)	TIR/TAE (%)	+10 días (euros)
0,25%	99.938,39	0,25%	-6,84	99.876,86	0,25%	-6,83	99.750,62	0,25%	-6,81	99.501,87	0,25%	-6,81
0,50%	99.876,86	0,50%	-13,66	99.754,03	0,50%	-13,63	99.502,49	0,50%	-13,56	99.007,45	0,50%	-13,53
0,75%	99.815,41	0,75%	-20,47	99.631,50	0,75%	-20,39	99.255,58	0,75%	-20,24	98.516,71	0,75%	-20,17
1,00%	99.754,03	1,00%	-27,26	99.509,27	1,00%	-27,12	99.009,90	1,00%	-26,85	98.029,60	1,00%	-26,72
1,25%	99.692,73	1,26%	-34,02	99.387,34	1,25%	-33,82	98.765,43	1,25%	-33,39	97.546,11	1,25%	-33,19
1,50%	99.631,50	1,51%	-40,78	99.265,71	1,51%	-40,48	98.522,17	1,50%	-39,87	97.066,17	1,50%	-39,59
1,75%	99.570,35	1,76%	-47,51	99.144,37	1,76%	-47,11	98.280,10	1,75%	-46,29	96.589,78	1,75%	-45,90
2,00%	99.509,27	2,02%	-54,23	99.023,33	2,01%	-53,70	98.039,22	2,00%	-52,64	96.116,88	2,00%	-52,13
2,25%	99.448,27	2,27%	-60,93	98.902,59	2,26%	-60,26	97.799,51	2,25%	-58,93	95.647,44	2,25%	-58,29
2,50%	99.387,34	2,52%	-67,61	98.782,14	2,52%	-66,79	97.560,98	2,50%	-65,15	95.181,44	2,50%	-64,37
2,75%	99.326,48	2,78%	-74,28	98.661,98	2,77%	-73,29	97.323,60	2,75%	-71,31	94.718,83	2,75%	-70,37
3,00%	99.265,71	3,03%	-80,92	98.542,12	3,02%	-79,75	97.087,38	3,00%	-77,41	94.259,59	3,00%	-76,30
3,25%	99.205,00	3,29%	-87,55	98.422,54	3,28%	-86,18	96.852,30	3,25%	-83,45	93.803,68	3,25%	-82,16
3,50%	99.144,37	3,55%	-94,17	98.303,26	3,53%	-92,58	96.618,36	3,50%	-89,43	93.351,07	3,50%	-87,94
3,75%	99.083,81	3,80%	-100,76	98.184,26	3,79%	-98,94	96.385,54	3,75%	-95,35	92.901,73	3,75%	-93,65
4,00%	99.023,33	4,06%	-107,34	98.065,56	4,04%	-105,28	96.153,85	4,00%	-101,21	92.455,62	4,00%	-99,29
4,25%	98.962,92	4,32%	-113,90	97.947,14	4,30%	-111,58	95.923,26	4,25%	-107,02	92.012,72	4,25%	-104,86
4,50%	98.902,59	4,58%	-120,45	97.829,00	4,55%	-117,85	95.693,78	4,50%	-112,77	91.573,00	4,50%	-110,37

Dada la diversidad de tipos de emisión que previsiblemente se aplicarán a lo largo de la vigencia del Programa de Pagarés, no es posible predeterminedar el rendimiento resultante para el inversor (TIR). En cualquier caso, se determinaría, para los Pagarés de hasta 365 días, por la fórmula que a continuación se detalla:

$$i = \left[ \left( \frac{N}{E} \right)^{365/d} - 1 \right]$$

Siendo:

i= Tipo de interés efectivo anual expresado en tanto por uno.

N= Valor nominal del pagaré.

E = Importe efectivo en el momento de la suscripción o adquisición.

d = Número de días naturales comprendidos entre la fecha de emisión (inclusive) y la fecha de vencimiento (exclusive).

Para los plazos superiores a 365 días, la TIR es igual al tipo nominal del Pagaré descrito en este apartado.

#### **15. ENTIDAD COLABORADORA. AGENTE DE PAGOS Y ENTIDADES DEPOSITARIAS**

La entidad que colabora en el Programa de Pagarés (la “**Entidad Colaboradora**”) es, a la fecha del presente Documento Base Informativo, la siguiente:

Bestinver, S.V. S.A. (Sociedad Unipersonal)

NIF: A-83563767

Domicilio: Velázquez 140 28006 Madrid

El Emisor ha firmado un contrato de colaboración con la Entidad Colaboradora para el Programa de Pagarés, que incluye la posibilidad de vender a terceros.

Asimismo, el Emisor podrá suscribir otros contratos de colaboración con nuevas entidades colaboradoras para la colocación de las emisiones de Pagarés, lo que será, en su caso, comunicado al MARF mediante el correspondiente anuncio de información relevante.

Asimismo, la Entidad Agente de Pagos es:

GVC GAESCO, S.V. S.A.

NIF: A-62132352

Domicilio: Fortuny 17, 28010 Madrid

Sin perjuicio de que Iberclear será la entidad encargada del registro contable de los Pagarés, no hay una entidad depositaria de los Pagarés designada por el Grupo Volotea. Cada suscriptor de los Pagarés designará, de entre las entidades participantes en Iberclear, en qué entidad deposita los Pagarés. Los inversores que no dispongan de cuentas abiertas en Iberclear, podrán, en su caso, participar en los Pagarés a través de cuentas puente en Euroclear Bank, S.A./N.V. (Euroclear) y Clearstream Banking, Société Anonyme, Luxembourg (Clearstream).

**16. PRECIO DE AMORTIZACIÓN Y DISPOSICIONES RELATIVAS AL VENCIMIENTO DE LOS VALORES. FECHA Y MODALIDADES DE AMORTIZACIÓN**

Los Pagarés emitidos al amparo del Programa de Pagarés se amortizarán por su valor nominal en la fecha indicada en el documento acreditativo de adquisición con aplicación, en su caso, de la retención a cuenta que corresponda.

Sin perjuicio de lo que establece el epígrafe 19, al estar prevista la incorporación a negociación en el MARF, la amortización de los Pagarés se producirá de acuerdo a las normas de funcionamiento del sistema de compensación y liquidación de dicho mercado, abonándose, en la fecha de vencimiento, el importe nominal del Pagaré al titular legítimo del mismo, siendo el Agente de Pagos la entidad encargada de ello, quien no asume obligación ni responsabilidad alguna en cuanto al reembolso por parte del Emisor de los Pagarés a su vencimiento.

En el caso de que el reembolso coincidiera con un día inhábil según el calendario TARGET 2 (*Trans-European Automated Real-Time Gross Settlement Express Transfer System*), se demorará el reembolso al primer día hábil posterior, sin que esto pueda tener efecto sobre el importe que deba satisfacerse.

**17. PLAZO VÁLIDO EN EL QUE SE PUEDE RECLAMAR EL REEMBOLSO DEL PRINCIPAL**

Conforme a lo dispuesto en el artículo 1.964 del Código Civil, la acción para exigir el reembolso del nominal de los Pagarés, prescribirá a los cinco (5) años.

**18. PLAZO MÍNIMO Y MÁXIMO DE EMISIÓN**

Durante la vigencia de este Documento Base Informativo se podrán emitir e incorporar al MARF Pagarés, que podrán tener un plazo de amortización de entre tres (3) días hábiles y setecientos treinta y un (731) días naturales (es decir, veinticuatro (24) meses).

**19. AMORTIZACIÓN ANTICIPADA**

Los Pagarés no incorporarán opción de amortización anticipada ni para el Emisor (*call*) ni para el titular del pagaré (*put*). No obstante lo anterior, los Pagarés podrán amortizarse anticipadamente siempre que, por cualquier causa, obren en poder y posesión legítima del Emisor.

**20. RESTRICCIONES A LA LIBRE TRANSMISIBILIDAD DE LOS VALORES**

Según la legislación vigente, no existen restricciones particulares, ni de carácter general, a la libre transmisibilidad de los Pagarés que se prevé emitir.

**21. GARANTÍA**

Los titulares de los Pagarés emitidos por el Emisor bajo el Programa de Pagarés Grupo Volotea 2022 cuentan con una garantía del Garante, personal, abstracta, incondicional e irrevocable a primer requerimiento otorgada por el Garante (la “**Garantía**”) para garantizar el íntegro y puntual cumplimiento de todas y cada una de las obligaciones, tanto presentes como futuras (ya sean existentes como eventuales o contingentes, solidarias o mancomunadas o cualesquiera otras) asumidas por el Emisor derivadas de los Pagarés, del Documento Base Informativo y de cualesquiera otros documentos relacionados con la emisión de los Pagarés, a su vencimiento ordinario o anticipado, en los más amplios términos, incluyendo el principal y los intereses ordinarios o moratorios de los Pagarés, las comisiones, los impuestos, los gastos a cargo del Emisor, las costas judiciales, y cualesquiera otros importes asumidos por el Emisor en virtud de los Pagarés, del Documento Base Informativo y de cualesquiera otros documentos relacionados con la emisión de los Pagarés (las “**Obligaciones Garantizadas**”).

El Garante asume la obligación de pagar a los titulares de los Pagarés, a primer requerimiento, los importes a ellos debidos por el Emisor como consecuencia de cualquier incumplimiento del Emisor de las Obligaciones Garantizadas, hasta un máximo de cincuenta millones de euros (50.000.000 euros).

La garantía ha sido constituida mediante documento privado (el “**Documento de Garantía**”), habiendo sido suscrito el mismo por D. Gerard Vendrell Ariste, miembro del Consejo de Administración y apoderado del Garante, en representación del Garante, y por D. Carlos Muñoz Beraza, administrador único del Emisor, en representación del Emisor.

Para la ejecución de la Garantía, cualquier titular de los Pagarés deberá presentar por escrito al Garante un requerimiento de pago indicando el código ISIN del Pagaré en cuestión a la siguiente dirección: Calle Travessera de Gracia, 56 - piso 4, 08006, Barcelona, España.

Los titulares de los Pagarés tendrán el derecho de solicitar copias del Documento de Garantía indistintamente al Emisor o al Garante, a través del Agente de Pagos, previa presentación del certificado de titularidad correspondiente, siendo a cargo del Emisor cualesquiera costes se deriven de la ejecución de la Garantía.

Los datos identificativos del Garante constan en el apartado 2.2 de este Documento Base Informativo.

## **22. FISCALIDAD DE LOS PAGARÉS**

De conformidad con lo dispuesto en la legislación actualmente en vigor, los Pagarés se califican como activos financieros con rendimiento implícito. Las rentas derivadas de los mismos se conceptúan como rendimientos del capital mobiliario y están sometidas a los impuestos personales sobre la renta (Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas (“**IRPF**”), Impuesto sobre Sociedades (“**IS**”) e Impuesto sobre la Renta de no Residentes (“**IRNR**”) y a su sistema de retenciones a cuenta, en los términos y condiciones establecidos en sus respectivas leyes reguladoras y demás normas que les sirven de desarrollo.

Con carácter enunciativo, aunque no excluyente, la normativa aplicable será:

- La Disposición Adicional Primera de la Ley 10/2014, de 26 de junio, de ordenación supervisión y solvencia de entidades de crédito (“**Ley 10/2014**”).
- Real Decreto 1065/2007, de 27 de julio, por el que se aprueba el Reglamento General de las actuaciones y los procedimientos de gestión e inspección tributaria y de desarrollo de las normas comunes de los procedimientos de aplicación de los tributos (“**RD 1065/2007**”).
- Ley 35/2006, de 28 de noviembre, del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas y de modificación parcial de las leyes de los Impuestos sobre Sociedades, sobre la Renta de no Residentes y sobre el Patrimonio (“**Ley del IRPF**”), modificada por la Ley 26/2014, de 27 de noviembre, así como los artículos 74 y siguientes del Real Decreto 439/2007, de 30 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas y se modifica el Reglamento de Planes y Fondos de Pensiones, aprobado por Real Decreto 304/2004, de 20 de febrero (“**Reglamento del IRPF**”), modificado por el Real Decreto 633/2015, de 10 de julio.
- Ley 27/2014, de 27 de noviembre, del Impuesto sobre Sociedades, (“**LIS**”) así como los artículos 60 y siguientes del Reglamento del Impuesto sobre Sociedades aprobado por el Real Decreto 634/2015, de 10 de julio (“**Reglamento del IS**”).

- Real Decreto Legislativo 5/2004, de 5 de marzo, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Impuesto sobre la Renta de no Residentes (“**Ley del IRNR**”), modificado por la Ley 26/2014, de 27 de noviembre, y en el Real Decreto 1776/2004, de 30 de julio por el que se aprueba el Reglamento del Impuesto sobre la Renta de no residentes (“**Reglamento del IRNR**”), modificado por el Real Decreto 633/2015, de 10 de julio.
- Ley 29/1987, de 18 de diciembre, del Impuesto sobre Sucesiones y Donaciones (“**Ley del ISD**”), y el Real Decreto 1629/1991, de 8 de noviembre Real Decreto 1629/1991, de 8 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento del Impuesto sobre Sucesiones y Donaciones.
- Ley 19/1991, de 6 de junio, del Impuesto sobre el Patrimonio (“**Ley del IP**”).

Todo ello, sin perjuicio de los regímenes tributarios forales de Concierto y Convenio económico en vigor, respectivamente, en los territorios históricos del País Vasco y en la Comunidad Foral de Navarra, o aquellos otros, excepcionales que pudieran ser aplicables por las características específicas del inversor.

Como regla general, para proceder a la enajenación u obtención del reembolso de activos financieros con rendimiento implícito que deban ser objeto de retención en el momento de su transmisión, amortización o reembolso, habrá de acreditarse la previa adquisición de los mismos con intervención de los fedatarios o instituciones financieras obligadas a retener, así como el precio al que se realizó la operación. Las entidades financieras a través de las que se efectúe el pago de intereses o que intervengan en la transmisión, amortización o reembolso de los valores, estarán obligadas a calcular el rendimiento imputable al titular del valor e informar del mismo, tanto al titular como a la Administración Tributaria a la que, asimismo, proporcionarán los datos correspondientes a las personas que intervengan en las operaciones antes enumeradas.

Igualmente, la tenencia de dichos Pagarés está sujeta, en su caso, a la fecha de devengo de los respectivos impuestos, al Impuesto sobre el Patrimonio y al Impuesto sobre Sucesiones y Donaciones en virtud de lo dispuesto en cada caso en la normativa vigente.

En cualquier caso, dado que este extracto no pretende ser una descripción exhaustiva de todas las consideraciones de orden tributario, es recomendable que los inversores interesados en la adquisición de los Pagarés objeto de emisión u oferta consulten con sus abogados o asesores fiscales, quienes les podrán prestar un asesoramiento personalizado a la vista de sus circunstancias particulares. Del mismo modo, los inversores y potenciales inversores deberán tener en cuenta los cambios que la legislación o sus criterios de interpretación pudieran sufrir en el futuro.

## **22.1. Inversores personas físicas con residencia fiscal en territorio español**

### Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas

Con carácter general, los rendimientos de capital mobiliario obtenidos por la inversión en Pagarés por parte de personas físicas residentes en territorio español estarán sujetos a retención, en concepto de pago a cuenta del IRPF correspondiente al perceptor, al tipo actualmente vigente del 19%. La retención que se practique será deducible de la cuota del IRPF, dando lugar, en su caso, a las devoluciones previstas en la legislación vigente.

Por su parte, la diferencia entre el valor de suscripción o adquisición del activo y su valor de transmisión, amortización, canje o reembolso tendrá la consideración de rendimiento implícito del capital mobiliario y se integrará en la base imponible del ahorro del ejercicio en el que se produzca la venta, amortización o reembolso, tributando al tipo impositivo vigente en cada momento, actualmente para el ejercicio 2022, un 19% hasta 6.000 euros, un 21% de 6.000,01

euros hasta 50.000 euros, un 23% desde 50.000,01 euros hasta 200.000 euros y un 26% desde 200.000,01 euros en adelante, todo ello sin perjuicio de la normativa específica aprobada, en su caso, por cada Comunidad Autónoma.

Para la determinación del rendimiento neto del capital mobiliario, serán deducibles:

- a) Los gastos de administración y depósito de valores negociables, de acuerdo con el artículo 26 de la Ley del IRPF. A este respecto, se consideran como gastos de administración y depósito o custodia aquellos importes que repercutan las empresas de servicios de inversión, entidades de crédito u otras entidades financieras que, de acuerdo con la Ley 24/1988, de 28 de julio, del Mercado de Valores, tengan por finalidad retribuir la prestación derivada de la realización por cuenta de sus titulares del servicio de depósito de valores representados en forma de títulos o de la administración de valores representados en anotaciones en cuenta.
- b) En el caso de transmisión, reembolso o amortización de los valores, los gastos accesorios de adquisición y enajenación, de acuerdo con el artículo 25.2.b) de la Ley del IRPF.

Asimismo, conforme al artículo 25.2.b) párrafo 4º de la Ley del IRPF, no resultan compensables los rendimientos de capital mobiliario negativos puestos de manifiesto cuando en el periodo comprendido dentro de los dos meses anteriores o posteriores a la enajenación de los títulos que ocasionaron los mismos, se hubieran adquirido valores homogéneos.

Para proceder a la transmisión o reembolso de los activos se deberá acreditar la adquisición previa de los mismos con intervención de fedatarios o instituciones financieras obligadas a retener, así como por el precio por el que se realizó la operación. La entidad emisora no podrá proceder al reembolso cuando el tenedor no acredite su condición mediante el oportuno certificado de adquisición.

En caso de rendimientos obtenidos por la transmisión, la entidad financiera que actúe por cuenta del transmitente será la obligada a retener.

En el caso de rendimientos obtenidos por el reembolso, la entidad obligada a retener será la entidad emisora o la entidad financiera encargada de la operación.

Asimismo, en la medida en que a los valores les resulte de aplicación el régimen contenido en la Disposición Adicional Primera de la Ley 10/2014 será de aplicación, en los valores emitidos a un plazo igual o inferior a 12 meses, el régimen de información dispuesto en el artículo 44 del RD 1065/2007.

Para el caso de que la Disposición Adicional Primera de la Ley 10/2014 no resultara de aplicación o, resultando de aplicación, el periodo de amortización de los Pagars fuera superior a 12 meses, resultarán de aplicación las obligaciones generales de información.

### Impuesto sobre el Patrimonio (“IP”)

Las personas físicas residentes en territorio español de conformidad con lo dispuesto en el artículo 9 de la LIRPF, están sometidos al IP por la totalidad del patrimonio neto de que sean titulares a 31 de diciembre de cada año natural, con independencia del lugar donde estén situados los bienes o puedan ejercitarse los derechos.

La base imponible de este impuesto se encuentra constituida por el valor del patrimonio neto del sujeto pasivo, entendiendo como tal la diferencia entre el valor de los bienes y derechos de los que sea titular el sujeto pasivo y las cargas y gravámenes que recaigan sobre dichos bienes o derechos. En particular, en el caso de los Pagars, al tratarse de valores representativos de la

cesión a terceros de capitales propios, negociados en mercados organizados, se computarán, de acuerdo con el artículo 13 de la Ley del IP, según su valor de negociación media del cuarto trimestre de cada año.

La tributación se exigirá conforme a lo dispuesto en la Ley del IP que, a estos efectos, fija un mínimo exento de 700.000 euros por cada contribuyente, de acuerdo con una escala de gravamen cuyos tipos marginales oscilan, para el año 2022, entre el 0,2% y el 3,5%, todo ello sin perjuicio de la normativa específica aprobada, en su caso, por cada Comunidad Autónoma.

Como el devengo de este impuesto se produce el 31 de diciembre, pueden introducirse modificaciones con anterioridad al mismo.

Tras la derogación del apartado segundo del artículo único del Real Decreto-ley 13/2011, de 16 de septiembre, por el que se restablece el Impuesto sobre el Patrimonio, con carácter temporal, se restablece el carácter indefinido del Impuesto sobre el Patrimonio.

### Impuesto sobre Sucesiones y Donaciones (“ISD”)

Las transmisiones de Pagarés a título lucrativo (por causa de muerte -herencia o legado- o donación) en favor de personas físicas residentes en España están sujetas al ISD en los términos previstos en la Ley del ISD, siendo sujeto pasivo el adquirente de los valores, y sin perjuicio de la normativa específica aprobada, en su caso, por cada Comunidad Autónoma.

De acuerdo con la normativa estatal, el tipo impositivo aplicable sobre la base liquidable oscila entre el 7,65% y el 34%; una vez obtenida la cuota íntegra, sobre la misma se aplican determinados coeficientes multiplicadores en función del patrimonio preexistente del contribuyente y de su grado de parentesco con el causante o donante, pudiendo resultar finalmente un tipo efectivo de gravamen que oscilará entre un 0% y un 81,6% de la base imponible.

## **22.2. Inversores personas jurídicas con residencia fiscal en territorio español**

### Impuesto sobre Sociedades

Los rendimientos obtenidos por sujetos pasivos del IS procedentes de estos activos financieros están exceptuados de la obligación de retener siempre que los Pagarés (i) estén representados mediante anotaciones en cuenta, y (ii) se negocien en un mercado secundario oficial de valores español, o en el MARF. En caso contrario, la retención, con el carácter de pago a cuenta del IS, se practicará al tipo en vigor del 19%. La retención a cuenta que en su caso se practique, será deducible de la cuota del IS.

El procedimiento para hacer efectiva la exención descrita en el párrafo anterior, será el contenido en la Orden de 22 de diciembre de 1999, sin perjuicio del régimen de información contenido en el artículo 44 del RD 1065/2007, de 27 de julio.

Para proceder a la transmisión o reembolso de los activos se deberá acreditar la adquisición previa de los mismos con intervención de fedatarios o instituciones financieras obligadas a retener, así como por el precio por el que se realizó la operación. La entidad emisora no podrá proceder al reembolso cuando el tenedor no acredite su condición mediante el oportuno certificado de adquisición.

En caso de rendimientos obtenidos por la transmisión, la entidad financiera que actúe por cuenta del transmitente será la obligada a retener.

En el caso de rendimientos obtenidos por el reembolso, la entidad obligada a retener será la entidad emisora o la entidad financiera encargada de la operación.

No obstante, lo anterior, en la medida en que a los valores les resulte de aplicación el régimen contenido en la Disposición Adicional Primera de la Ley 10/2014, será aplicable para hacer efectiva la exención de retención, en los valores emitidos a un plazo igual o inferior a 12 meses, el procedimiento previsto en el artículo 44 del Real Decreto 1065/2007, de 27 de julio, en la redacción dada por el Real Decreto 1145/2011, de 29 de julio.

Para el caso de que la Disposición Adicional Primera de la Ley 10/2014 no resultara de aplicación o, resultando de aplicación, el periodo de amortización de los Pagarés fuera superior a 12 meses, resultarán de aplicación las obligaciones generales de información.

#### Impuesto sobre el Patrimonio

Las personas jurídicas no están sujetas al IP.

#### Impuesto sobre Sucesiones y Donaciones

Las personas jurídicas no son contribuyentes del ISD. En caso de adquisición gratuita de Pagarés por parte de un sujeto pasivo del IS, la renta que se genere para éste tributará de acuerdo con las normas del IS, no siendo aplicable el ISD.

### **22.3. Inversores no residentes en territorio español**

#### Impuesto sobre la Renta de no Residentes – Inversores no residentes en España con establecimiento permanente

A los inversores no residentes con establecimiento permanente en España se les aplicará un régimen tributario similar al descrito para los inversores personas jurídicas residentes en España.

#### Impuesto sobre la Renta de no Residentes – Inversores no residentes en España sin establecimiento permanente

Los rendimientos de los Pagarés obtenidos por personas o entidades no residentes en España que actúen, a estos efectos, sin establecimiento permanente, tributarán con arreglo a las normas de la Ley del IRNR. No obstante, en la medida en que se cumplan los requisitos previstos en la Disposición Adicional Primera de la Ley 10/2014 y, cuando sea aplicable, el inversor no residente sin establecimiento permanente acredite su condición, los rendimientos derivados de los valores se encontrarán exentos en el IRNR en los mismos términos que los rendimientos derivados de la deuda pública, con independencia de la residencia fiscal del inversor.

En los valores emitidos a un plazo igual o inferior a 12 meses, para que sea aplicable la exención mencionada en el párrafo anterior, será necesario cumplir con el procedimiento previsto en el artículo 44 del Real Decreto 1065/2007, de 27 de julio, en la redacción dada por el Real Decreto 1145/2011, de 29 de julio.

Para el caso de que la Disposición Adicional Primera de la Ley 10/2014 no resultara de aplicación o, resultando de aplicación, el periodo de amortización de los Pagarés fuera superior a 12 meses, resultarán de aplicación las obligaciones generales de información.

En caso contrario, los rendimientos quedarán sujetos, con carácter general, a retención al tipo impositivo del 19%, sin perjuicio de los que resulte de los convenios para evitar la doble imposición firmados por España o de la aplicación de exenciones domésticas.

Para la aplicación de lo dispuesto en los convenios para evitar la doble imposición, será necesario contar con la acreditación de la residencia fiscal mediante el correspondiente certificado válidamente emitido por las autoridades fiscales del país de residencia del inversor en el que se especifique expresamente la residencia a los efectos previstos en el convenio.

## Impuesto sobre el Patrimonio

Sin perjuicio de lo que resulte de los convenios para evitar la doble imposición, están sujetas al IP, con carácter general, las personas físicas que no tengan su residencia habitual en España de conformidad con lo dispuesto en el artículo 9 de la Ley del IRPF, que sean titulares a 31 de diciembre de cada ejercicio, de bienes situados o derechos ejercitables en el mismo si bien los sujetos pasivos podrán practicar la minoración correspondiente al mínimo exento por importe de 700.000 euros, aplicándoseles la escala de gravamen general del impuesto, cuyos tipos marginales oscilan para el año 2021 entre el 0,2% y el 3,5. No obstante lo anterior, estarán exentos del IP los valores cuyos rendimientos estén exentos en virtud de lo dispuesto en la Ley del IRNR.

Asimismo, tras la sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 3 de septiembre de 2014 (asunto C-127/12), con efectos 1 de enero de 2015, los contribuyentes no residentes que sean residentes en un Estado miembro de la Unión Europea o del Espacio Económico Europeo tendrán derecho a la aplicación de la normativa propia aprobada por la Comunidad Autónoma donde radique el mayor valor de los bienes y derechos de que sean titulares y por los que se exija el impuesto, porque están situados, puedan ejercitarse o hayan de cumplirse en territorio español. Se aconseja a los inversores que consulten con sus abogados o asesores fiscales.

Para la aplicación de lo dispuesto en los convenios para evitar la doble imposición, será necesario contar con la acreditación de la residencia fiscal mediante el correspondiente certificado válidamente emitido por las autoridades fiscales del país de residencia del inversor en el que se especifique expresamente la residencia a los efectos previstos en el convenio.

Tras la derogación del apartado segundo del artículo único del Real Decreto-ley 13/2011, de 16 de septiembre, por el que se restablece el Impuesto sobre el Patrimonio, con carácter temporal, se restablece el carácter indefinido del Impuesto sobre el Patrimonio.

## Impuesto sobre Sucesiones y Donaciones

Conforme a la Ley del ISD, las personas físicas no residentes en España que adquieran los valores o derechos sobre los mismos por herencia, legado o donación y que sean residentes en un país con el que España tenga suscrito un convenio para evitar la doble imposición en relación con dicho impuesto, estarán sometidos a tributación de acuerdo con lo establecido en el respectivo convenio. Para la aplicación de lo dispuesto en el mismo, será necesario contar con la acreditación de la residencia fiscal mediante el correspondiente certificado válidamente emitido por las autoridades fiscales del país de residencia del inversor en el que se especifique expresamente la residencia a los efectos previstos en el convenio.

En caso de que no resulte de aplicación un convenio para evitar la doble imposición, las personas físicas no residentes en España estarán sometidas al ISD de acuerdo con las normas estatales. El tipo efectivo oscilará entre el 0% y el 81,6%.

Con carácter general, los no residentes están sujetos al ISD conforme a la normativa estatal del impuesto. No obstante lo anterior, la sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 3 de septiembre de 2014 (asunto C-127/12) determinó que el Reino de España había incumplido el ordenamiento jurídico comunitario al permitir que se establecieran diferencias de trato fiscal en las donaciones y sucesiones en las que intervinieran no residentes en España al impedirles aplicar la normativa de las Comunidades Autónomas. Con el fin de eliminar los supuestos de discriminación, se modificó la Ley del Impuesto para introducir una serie de reglas que permitieran la plena equiparación del tratamiento en el impuesto en las situaciones discriminatorias indicadas por el Tribunal. En consecuencia, será posible la aplicación de los beneficios fiscales aprobados por determinadas Comunidades Autónomas a los residentes de la Unión Europea o del Espacio Económico Europeo.

El Tribunal Supremo en sentencias de 19 de febrero, 21 de marzo y 22 de marzo de 2018 ha declarado la posibilidad de aplicar la normativa de las Comunidades Autónomas, cuando el fallecido, heredero o donatario no sea residente en la Unión Europea o Espacio Económico Europeo, al estarse violando si no el principio de libertad de movimiento de capitales. La Dirección General de Tributos ha avalado este criterio en sus consultas vinculantes V3151-18 y V3193-18. El Tribunal Económico Administrativo Central lo avaló asimismo en su Resolución 2652/2016, de 16 de septiembre de 2019.

### **Obligaciones de información**

Para que sea de aplicación la exención contenida en la Ley 10/2014, deberán cumplirse las obligaciones de información contempladas en el artículo 44 del RD 1065/2007 que se resumen a continuación.

En el caso de valores registrados originariamente en una entidad de compensación y liquidación de valores domiciliada en territorio español, las entidades que mantengan los valores registrados en sus cuentas de terceros, así como las entidades que gestionan los sistemas de compensación y liquidación de valores con sede en el extranjero que tengan un convenio con la citada entidad de compensación y liquidación de valores domiciliada en territorio español, deberán suministrar al emisor, en cada pago de rendimientos, una declaración que, de acuerdo con lo que conste en sus registros, contenga la siguiente información respecto de los valores, conforme al anexo a dicho Real Decreto 1065/2007:

- a) Identificación de los valores;
- b) Importe total a reembolsar;
- c) Fecha de reembolso;
- d) Importe de los rendimientos correspondientes a contribuyentes del IRPF; e
- e) Importe a reembolsar que deba abonarse por su importe íntegro, es decir, aquellos rendimientos abonados a todos aquellos inversores que no sean contribuyentes del IRPF.

Esta declaración se presentará el día hábil anterior a la fecha de amortización de los Pagarés, reflejando la situación al cierre del mercado de ese mismo día. La falta de presentación de la mencionada declaración, por alguna de las entidades obligadas, en la fecha prevista anteriormente determinará, para el emisor o su agente de pagos autorizado, la obligación de abonar los rendimientos que correspondan a dicha entidad por el importe líquido que resulte de la aplicación del tipo general de retención (actualmente el 19%) a la totalidad de éstos.

No obstante, si antes del día 10 del mes siguiente al mes en que venzan los rendimientos derivados de los valores, la entidad obligada presentara la correspondiente declaración, el emisor o su agente de pagos autorizado, procederá, tan pronto como la reciba, a abonar las cantidades retenidas en exceso.

Todo lo anterior sin perjuicio de las obligaciones de información establecidas con carácter general en la normativa tributaria.

### **Imposición indirecta en la adquisición y transmisión de los títulos emitidos**

La adquisición y, en su caso, posterior transmisión de los Pagarés está exenta del Impuesto sobre Transmisiones Patrimoniales Onerosas y Actos Jurídicos Documentados y del Impuesto sobre el Valor Añadido, en los términos expuestos en el artículo 314 de la Ley del Mercado de Valores y concordantes de las leyes reguladoras de los impuestos citados.

### **23. PUBLICACIÓN DEL DOCUMENTO BASE INFORMATIVO**

El Documento Base Informativo se publicará en la web del MARF:

<https://www.bmerf.es/esp/QueEs/MARF/MARFIncorporacionPagares.aspx>

### **24. DESCRIPCIÓN DEL SISTEMA COLOCACIÓN Y, EN SU CASO, SUSCRIPCIÓN DE LA EMISIÓN**

Emisión y colocación de pagarés por colocación a medida intermediado por la Entidad Colaboradora

El Emisor podrá recibir cualquier día hábil, entre las 10:00 y 14:00 horas (CET), peticiones a medida por parte de la Entidad Colaboradora, siendo el valor nominal de cada Pagaré de cien mil euros (100.000 euros).

La Entidad Colaboradora actúa como intermediaria de la colocación de los pagarés, sin perjuicio de lo cual la Entidad Colaboradora podrá suscribir Pagarés en nombre propio.

La determinación del precio en cada caso se hará mediante acuerdo entre el Emisor y la Entidad Colaboradora, y los términos de dicho acuerdo serán confirmados mediante correo electrónico, que será remitido por el Emisor a la Entidad Colaboradora. El tipo aplicado a terceros por la Entidad Colaboradora podrá no coincidir con el de adquisición de los mismos.

El acuerdo entre el Emisor y la Entidad Colaboradora se cerrará en el mismo día de la petición, siendo la fecha de desembolso y emisión la acordada por las partes, sin que ésta pueda exceder de dos (2) días hábiles posteriores a la fecha del acuerdo de emisión.

En caso de que una emisión de Pagarés se suscriba originariamente por la Entidad Colaboradora para su posterior transmisión a los inversores finales, el precio al que la Entidad Colaboradora transmita los Pagarés será el que libremente se acuerde entre dichas partes (que podría no coincidir con el precio de emisión, es decir, con el importe efectivo).

### **25. COSTES DE TODOS LOS SERVICIOS DE ASESORAMIENTO LEGAL, FINANCIERO, AUDITORIA Y OTROS SERVICIOS AL EMISOR CON OCASIÓN DE LA EMISIÓN/ADMISIÓN, ASÍ COMO LOS COSTES DE COLOCACIÓN Y, EN SU CASO ASEGURAMIENTO, ORIGINADOS POR LA EMISIÓN Y COLOCACIÓN Y ADMISIÓN**

Los gastos de todos los servicios de asesoramiento legal, financiero, auditoría y otros servicios prestados al Emisor con ocasión de la emisión/incorporación del Programa de Pagarés ascienden a un total de setenta y un mil cuatrocientos once euros (71.411 euros), sin incluir impuestos (asumiendo la emisión de 50 millones de euros bajo el Programa de Pagarés y durante todo el periodo de vigencia del Programa de Pagarés), incluyendo tasas de MARF e Iberclear.

### **26. INCORPORACIÓN DE LOS VALORES**

Se solicitará la incorporación de los valores descritos en el presente Documento Base Informativo de Incorporación en el sistema multilateral de negociación denominado Mercado Alternativo de Renta Fija (MARF).

El Emisor se compromete a realizar todos los trámites necesarios para que los Pagarés coticen en dicho mercado en un plazo máximo de siete (7) días hábiles a contar desde cada fecha de emisión que coincidirá, como se ha indicado anteriormente, con la fecha de desembolso. La fecha de incorporación de los Pagarés al MARF deberá ser, en todo caso, una fecha comprendida dentro del periodo de vigencia de este Documento Base Informativo y anterior a la fecha de vencimiento de los respectivos Pagarés. En caso de incumplimiento de dicho plazo, se comunicarán los motivos del retraso a MARF y se harán públicos los motivos del retraso como

otra información relevante a través del MARF, sin perjuicio de la eventual responsabilidad contractual en que pueda incurrir el Emisor.

MARF adopta la estructura jurídica de un sistema multilateral de negociación (SMN), en los términos previstos en los artículos 26, 44 y siguientes del Real Decreto-ley 21/2017, de 29 de diciembre, de medidas urgentes para la adaptación del derecho español a la normativa de la Unión Europea en materia del mercado de valores, constituyéndose en un mercado alternativo, no oficial, para la negociación de los valores de renta fija.

Este Documento Base Informativo es el requerido en la Circular 2/2018.

Ni el MARF, ni la Comisión Nacional del Mercado de Valores, ni la Entidad Colaboradora han aprobado o efectuado ningún tipo de verificación o comprobación en relación con el contenido de este Documento Base Informativo, de las cuentas anuales del Emisor, de las cuentas anuales auditadas del Garante y requeridos por la Circular 2/2018 (salvo la prevista en el epígrafe 5 en relación con el Asesor Registrado), sin que la intervención del órgano competente del MARF suponga una manifestación o reconocimiento sobre el carácter completo, comprensible y coherente de la información contenida en la documentación aportada por el Emisor.

Se recomienda al inversor leer íntegramente y cuidadosamente este Documento Base Informativo con anterioridad a cualquier decisión de inversión relativa a los Pagarés.

El Emisor hace constar expresamente que conoce los requisitos y condiciones que se exigen para la incorporación, permanencia y exclusión de los Pagarés en el MARF, según la legislación vigente y los requerimientos de su organismo rector, aceptando cumplirlos.

El Emisor hace constar expresamente que conoce los requisitos para el registro y liquidación en Iberclear. La liquidación de las operaciones se realizará a través de Iberclear.

#### ***Publicación de la incorporación de las emisiones de Pagarés***

Se informará de la incorporación de las emisiones a través de la página web de MARF ([www.bmerf.es](http://www.bmerf.es)).

## **27. CONTRATO DE LIQUIDEZ**

El Emisor no ha suscrito con ninguna entidad compromiso de liquidez alguno sobre los Pagarés a emitir y que se incorporen al MARF al amparo del presente Documento Base Informativo.

En Barcelona, el 11 de noviembre de 2022.

Como Administrador Único expresamente autorizado por el Consejo de Administración del Garante a los efectos de aprobar el presente Documento Base Informativo y en calidad de responsable del mismo:

---

D. Carlos Muñoz Beraza

**EMISOR**

**Volotea Flight Academy, S.A.U.**

Calle Travessera de Gracia, 56 - piso 4

08006, Barcelona

**GARANTE**

Volotea, S.L.

Aeropuerto de Asturias, Santiago del Monte

33459, Castrillón

**ENTIDAD COLABORADORA**

Bestinver, S.V. S.A.

Velázquez 140

28006 Madrid

**ASESOR REGISTRADO**

Bestinver, S.V. S.A.

Velázquez 140

28006 Madrid

**AGENTE DE PAGOS**

GVC GAESCO, S.V. S.A.

Fortuny 17

28010 Madrid

**ASESOR LEGAL DEL EMISOR**

Pérez-Llorca Abogados, S.L.P.

Paseo de la Castellana 259 A

28046, Madrid

**ANEXO 1 – CUENTAS ANUALES INDIVIDUALES DEL EMISOR CORRESPONDIENTES AL EJERCICIO CERRADO A 31 DE DICIEMBRE DE 2020 Y A 31 DE DICIEMBRE DE 2021**

**VOLOTEA FLIGHT ACADEMY, S.L.U.**

**Cuentas Anuales Abreviadas  
correspondientes al ejercicio anual terminado  
el 31 de diciembre de 2020**

**VOLOTEA, FLIGHT ACADEMY S.L.U.**  
**Balance abreviado al 31 de diciembre de 2020**  
(Expresado en euros)

<b>ACTIVO</b>	<b>Notas</b>	<b>2020</b>	<b>2019</b>
<b>ACTIVO NO CORRIENTE</b>		<b>2.932.257,15</b>	<b>299.624,86</b>
Inversiones en empresas del grupo y asociadas a largo plazo	4	2.932.257,15	299.624,86
<b>ACTIVO CORRIENTE</b>		<b>323.269,32</b>	<b>234.283,67</b>
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar		186.171,85	7.085,18
Clientes por ventas y prestación de servicios		184.266,10	7.000,00
Otros deudores		1.905,75	85,18
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	5	137.097,47	227.198,49
<b>TOTAL ACTIVO</b>		<b>3.255.526,47</b>	<b>533.908,53</b>
<b>PATRIMONIO NETO Y PASIVO</b>	<b>Notas</b>	<b>2020</b>	<b>2019</b>
<b>PATRIMONIO NETO</b>		<b>724.530,02</b>	<b>397.464,87</b>
<b>FONDOS PROPIOS</b>		<b>724.530,02</b>	<b>397.464,87</b>
Capital		3.000,00	3.000,00
Capital escriturado	6.1	3.000,00	3.000,00
Reservas	6.2	394.464,87	13.143,54
Resultado del ejercicio	3	327.065,15	381.321,33
<b>PASIVO NO CORRIENTE</b>		<b>2.528.993,05</b>	<b>0,00</b>
Deudas con entidades de crédito	7	2.528.993,05	0,00
<b>PASIVO CORRIENTE</b>		<b>2.003,40</b>	<b>136.443,66</b>
Deudas con empresas del grupo y asociadas a corto plazo	8	0,00	127.113,98
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar		2.003,40	2.329,68
Proveedores		0,00	760,12
Otros acreedores		2.003,40	1.569,56
Periodificaciones a corto plazo		0,00	7.000,00
<b>TOTAL PATRIMONIO NETO Y PASIVO</b>		<b>3.255.526,47</b>	<b>533.908,53</b>

**VOLOTEA FLIGHT ACADEMY, S.L.U.**

**Cuenta de pérdidas y ganancias abreviada, correspondiente al ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2020**  
(Expresado en euros)

	Notas	2020	2019
<b>OPERACIONES CONTINUADAS</b>			
Importe neto de la cifra de negocios	10.1	557.232,90	1.613.001,00
Otros gastos de explotación	10.2	-86.147,88	-1.103.512,55
<b>RESULTADO DE EXPLOTACIÓN</b>		<b>471.085,02</b>	<b>509.488,45</b>
Gastos financieros	10.3	-34.998,15	0,00
<b>RESULTADO FINANCIERO</b>		<b>-34.998,15</b>	<b>-1032,52</b>
<b>RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS</b>		<b>436.086,87</b>	<b>508.455,93</b>
Impuesto sobre beneficios	9	-109.021,72	-127.134,60
<b>RESULTADO DEL EJERCICIO</b>	<b>3</b>	<b>327.065,15</b>	<b>381.321,33</b>

## **1. ACTIVIDAD DE LA EMPRESA**

Volotea Flight Academy, S.L.U. (en adelante, la Sociedad) es una sociedad limitada domiciliada en Travessera de Gràcia, 56, 4º de Barcelona, que se constituyó el 30 de noviembre de 2015, bajo la denominación social de Volotea Chárter S.L.U., y que con fecha 23 de agosto de 2018 cambió su denominación social por su actual denominación, a la vez que modificó las actividades incluidas en su objeto social.

La Sociedad inició su actividad en el ejercicio 2016, y hasta su cambio de denominación su objeto social, de acuerdo con sus estatutos, consistía en la prestación de servicios diversos a empresas del sector aéreo.

A partir del 23 de agosto de 2018 se amplió el objeto social de la Sociedad para añadir una actividad adicional, que consiste en la explotación de servicios de formación e instrucción en materia aeronáutica, y como consecuencia de ello el objeto social de la Sociedad pasó a ser:

- (i) La explotación de servicios de formación e instrucción en materia aeronáutica;
- (ii) La prestación de servicios de asesoría, consultoría, intermediación, agencia, comisión, corretaje, soporte técnico e ingeniería a empresas del sector del transporte aéreo.

Tal y como se indica en la Nota 6.1, el accionista único de la Sociedad es Volotea, S.L., sociedad domiciliada en la Unión Europea.

La Sociedad forma parte del grupo Volotea, formado por Volotea S.L. como sociedad dominante y por Volotea Flight Academy, S.L.U. como sociedad dependiente.

Los Administradores han formulado con fecha 24 de marzo de 2021 las cuentas anuales consolidadas del grupo Volotea correspondientes al ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2020, preparadas de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera adaptadas por la Unión Europea (NIIF-UE).

## **2. BASES DE PRESENTACIÓN DE LAS CUENTAS ANUALES ABREVIADAS**

Las cuentas anuales abreviadas se han preparado de acuerdo con el Real Decreto 602/2016, de 2 de diciembre, por el que se modifica el Plan General de Contabilidad de Pequeñas y Medianas Empresas aprobado por Real Decreto 1515/2007, de 16 de noviembre, así como con el resto de la legislación mercantil vigente.

Las cuentas anuales han sido formuladas por el Administrador único de la Sociedad para su sometimiento a la aprobación de la Junta General de Accionistas, estimándose que serán aprobadas sin ninguna modificación.

Las cifras incluidas en estas cuentas anuales abreviadas están expresadas en euros, salvo que se indique lo contrario.

### **2.1 Imagen fiel**

Las cuentas anuales abreviadas se han preparado a partir de los registros auxiliares de contabilidad de la Sociedad, habiéndose aplicado las disposiciones legales vigentes en materia contable con la finalidad de mostrar la imagen fiel del patrimonio y de la situación financiera de la Sociedad.

### **2.2 Comparación de la información**

De acuerdo con la legislación mercantil, se presenta, a efectos comparativos, con cada una de las partidas del balance abreviado, además de las cifras del ejercicio 2020, las correspondientes al ejercicio anterior. En la memoria abreviada también se incluye información cuantitativa del ejercicio anterior salvo cuando una norma contable específicamente establece que no es necesario.

### 2.3 Efectos de la pandemia Covid-19 en la actividad de la Sociedad

El 11 de marzo de 2020 la Organización Mundial de la Salud elevó la situación de emergencia de salud pública ocasionada por el brote del coronavirus (Covid-19) a pandemia internacional. La evolución de los hechos, a escala nacional e internacional, ha supuesto una crisis sanitaria sin precedentes que ha impactado en el entorno macroeconómico y en la evolución de los negocios. Para hacer frente a esta situación, durante el ejercicio 2020 las autoridades competentes adoptaron una serie de disposiciones para hacer mitigar el impacto económico y social, que entre otros aspectos han supuesto restricciones a la movilidad de las personas. En particular, el Gobierno de España procedió, entre otras medidas, a la declaración del estado de alarma mediante la publicación del Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo, que fue levantado el 1 de julio de 2020, y a la aprobación de legislación y una serie de medidas urgentes extraordinarias para hacer frente al impacto económico y social de la crisis sanitaria provocada por el Covid-19, mediante, entre otros, el Real Decreto-ley 8/2020, de 17 de marzo. A la fecha de formulación de las presentes cuentas anuales está nuevamente vigente el estado de alarma declarado por el Gobierno de España mediante el Real Decreto 926/2020, de 25 de octubre, aprobado inicialmente hasta el 9 de noviembre de 2020, y que mediante el Real Decreto 956/2020, de 3 de noviembre, ha sido prorrogado hasta 9 de mayo de 2021.

Como consecuencia de los efectos de esta pandemia, en el ejercicio 2020 las ventas de la Sociedad se han reducido de manera significativa debido a la evolución de la enfermedad y a su efecto sobre la demanda de cursos de formación, que se ha interrumpido completamente durante diversos meses del ejercicio.

### 2.4 Principio de empresa en funcionamiento

A pesar de la disminución importante en la cifra de negocios experimentada por la Sociedad en el ejercicio 2020 en comparación con el ejercicio anterior, su estructura de costes, completamente variable, le ha permitido adaptarse a la situación existente, obteniéndose una cifra de resultado del ejercicio solo ligeramente inferior a la obtenida en el ejercicio 2019.

Por otro lado, al 31 de diciembre de 2020 el fondo de maniobra de la compañía es positivo por importe de 321.265,92 euros, frente a una cifra positiva de 97.840,01 euros en el cierre del ejercicio 2019.

Adicionalmente en el transcurso del ejercicio la Sociedad ha obtenido financiación adicional a largo plazo por un importe de 2.500.000,00 euros, por parte del Institut Català de Finances. Ver Nota 7.

Por todo ello el Consejo de Administración de la Sociedad tiene una expectativa razonable de que la compañía dispone de suficientes recursos para continuar desarrollando su actividad y ha preparado las cuentas anuales atendiendo al principio de empresa en funcionamiento.

## 3. APLICACIÓN DE RESULTADOS

La propuesta de distribución del resultado del ejercicio 2020, formulada por los Administradores y que se espera sea aprobada por la Junta General de Socios, así como la distribución del ejercicio 2019 ya aprobada, son las siguientes:

	2020	2019
Base de reparto:	327.065,15	381.321,33
Saldo de la cuenta de pérdidas y ganancias	327.065,15	381.321,33
Aplicación:		
A reserva voluntaria	327.065,15	381.321,33
	327.065,15	381.321,33

#### 4. INVERSIONES EN EMPRESAS DEL GRUPO Y ASOCIADAS A LARGO PLAZO

El saldo de 2.932.257,15 euros (299.624,86 euros al 31 de diciembre de 2019) en el epígrafe de Inversiones en empresas del grupo y asociadas a largo plazo, corresponde a una cuenta corriente mantenida con Volotea, S.L. Esta cuenta corriente no tiene vencimiento determinado, aunque se considera que éste será a largo plazo, y no devenga intereses.

#### 5. EFECTIVO Y OTROS ACTIVOS LÍQUIDOS EQUIVALENTES

La composición de este epígrafe al 31 de diciembre del 2020 y del 2019 consiste en el saldo depositado en una cuenta corriente a la vista.

#### 6. PATRIMONIO NETO - FONDOS PROPIOS

##### 6.1 Capital escriturado

La Sociedad se constituyó con fecha 30 de noviembre de 2015, con un capital social de 3.000 participaciones sociales de 1 euro de valor nominal cada una.

Dichas participaciones están íntegramente suscritas y desembolsadas.

El socio único de la Sociedad es Volotea, S.L.

No se han producido ningún movimiento en el capital social entre la fecha de constitución y la fecha de fin del presente ejercicio.

##### 6.2 Reservas

La composición de este epígrafe al cierre de los ejercicios 2020 y 2019 es la siguiente:

	2020	2019
Reserva legal	600,00	600,00
Reserva voluntaria	<u>393.864,87</u>	<u>12.543,54</u>
	<b>394.464,87</b>	<b>13.143,54</b>

##### Reserva legal

La reserva legal ha sido dotada de acuerdo con el artículo 274 de la Ley de Sociedades de Capital, que establece que, en todo caso, una cifra igual al 10 por 100 del beneficio del ejercicio se destinará a ésta, hasta que alcance, al menos, el 20 por 100 del capital social.

##### Reserva voluntaria

La reserva voluntaria es de libre disposición.

## 7. DEUDAS CON ENTIDADES DE CRÉDITO

Dentro del epígrafe de Deudas con entidades de crédito a largo plazo, por un importe de 2.528.993,05 euros (ningún importe a 31 de diciembre de 2019), se incluye un importe de 2.500.000,00 euros correspondiente a un préstamo concedido por el Institut Català de Finances. La disposición de este préstamo se ha hecho en agosto de 2020, y su vencimiento se sitúa en diferentes fases entre 2022 y 2024. Este préstamo devenga un interés de mercado. Este préstamo no tiene compromisos de cumplimiento ("covenants") ni establece desembolsos hasta 2022, excepto por la liquidación de intereses. Los 28.993,05 euros restantes de este epígrafe corresponden a intereses de dicho préstamo devengados a fecha 31 de diciembre de 2020.

## 8. DEUDAS CON EMPRESAS DEL GRUPO Y ASOCIADAS A CORTO PLAZO

En el ejercicio 2019 el epígrafe de Deudas con empresas del grupo y asociadas a corto plazo, por un importe de 127.113,98 euros, recogía el impuesto sobre sociedades a pagar derivado del régimen de tributación consolidado (Nota 9). En el ejercicio 2020 el importe de 109.021,72 euros correspondiente a este mismo concepto está incluido en el epígrafe de Inversiones en empresas del grupo y asociadas a largo plazo (Nota 4).

## 9. SITUACIÓN FISCAL

El Consejo de Administración de Volotea, S.L. celebrado el 18 de diciembre de 2015 acordó acogerse al régimen de consolidación fiscal previsto en el Título VII, Capítulo VI de la Ley 27/2014, de 27 de noviembre, del Impuesto sobre Sociedades, con efectos a partir del ejercicio que se inicia el 1 de enero de 2016, quedando el grupo consolidado compuesto por la Sociedad y por su sociedad dependiente Volotea Flight Academy, S.L.U.

La conciliación entre el importe neto de los ingresos y gastos del ejercicio y la base imponible (resultado fiscal) del Impuesto sobre beneficios en España es la siguiente:

	Cuenta de pérdidas y ganancias		
	Aumentos	Disminuciones	Total
<b>Ejercicio 2020</b>			
Saldo de ingresos y gastos del ejercicio			327.065,15
Impuesto sobre Sociedades			109.071,72
Saldo de ingresos y gastos del ejercicio antes de impuestos			436.086,87
Diferencias permanentes	-	-	0,00
<b>Base imponible (resultado fiscal)</b>			<b>436.086,27</b>

	Cuenta de pérdidas y ganancias		
	Aumentos	Disminuciones	Total
<b>Ejercicio 2019</b>			
Saldo de ingresos y gastos del ejercicio			381.321,33
Impuesto sobre Sociedades			127.134,60
Saldo de ingresos y gastos del ejercicio antes de impuestos			508.455,93
Diferencias permanentes	-	-	0,00
<b>Base imponible (resultado fiscal)</b>			<b>508.455,93</b>

La cuota a pagar en el ejercicio 2020, de 109.021,72 euros (127.134,60 euros en el ejercicio 2019), resultante de aplicar un tipo impositivo del 25% sobre la base imponible, ha sido compensada e integrada en la base imponible de la sociedad cabecera del grupo fiscal (Volotea, S.L.), registrándose la compensación con cargo al epígrafe de Inversiones en empresas del grupo y asociadas a largo plazo (Nota 4).

Según las disposiciones legales vigentes, las liquidaciones de impuestos no pueden considerarse definitivas hasta que no hayan sido inspeccionadas por las autoridades fiscales o haya transcurrido el plazo de prescripción en cada uno de los países (cuatro años en España). La Sociedad tiene abiertos a inspección sus tres ejercicios de actividad para todos los impuestos que le son aplicables. En opinión del Administrador de la Sociedad, no existen contingencias fiscales de importes significativos que pudieran derivarse, en caso de inspección, de posibles interpretaciones diferentes de la normativa fiscal aplicable a las operaciones realizadas por la Sociedad

## **10. INGRESOS Y GASTOS**

### **10.1 Importe neto de la cifra de negocios**

Tanto en el ejercicio 2020 como en el ejercicio 2019, la cifra de negocios de la Sociedad proviene exclusivamente de actividades de formación e instrucción en materia aeronáutica.

### **10.2 Otros gastos de explotación**

El detalle de este epígrafe es el siguiente:

	<b>2020</b>	<b>2019</b>
Gastos de formación	0,00	857.253,67
Servicios de atención a pasajeros y aeropuertos	50.216,11	0,00
Gastos de viaje	6.639,05	214.703,85
Servicios de soporte administrativo	29.040,00	29.040,00
Otros gastos	<u>252,72</u>	<u>2.515,03</u>
	<b>86.147,88</b>	<b>1.103.512,55</b>

### **10.3 Gastos financieros**

Los gastos financieros del ejercicio 2020 está vinculados en su mayor parte al préstamo contraído con el Institut Català de Finances comentado en la Nota 7.

## **11. OTRA INFORMACIÓN**

### **11.1 Estructura del personal**

La Sociedad no ha dispuesto de personal a lo largo de los ejercicios 2020 y 2019.

### **11.2 Información sobre medioambiente**

La Sociedad no ha incurrido en gastos medioambientales en el transcurso de los ejercicios 2020 y 2019

**11.3 Información sobre el periodo medio de pago a proveedores. Disposición adicional tercera. "Deber de información" de la Ley 15/2010, de 5 de julio**

El periodo medio de pago a proveedores del ejercicio 2020 ha sido de 259 días (2,8 días en el ejercicio 2019)

**12. HECHOS POSTERIORES AL CIERRE**

Desde la fecha de cierre del ejercicio hasta el momento de formulación de las presentes cuentas anuales no se ha producido ningún hecho relevante que pueda afectar de manera significativa a estas cuentas.

**Informe de Auditoría de Cuentas Anuales Abreviadas  
emitido por un Auditor Independiente**

**Volotea Flight Academy, S.A., (Sociedad Unipersonal)  
Cuentas Anuales Abreviadas  
correspondientes al ejercicio anual terminado  
el 31 de diciembre de 2021**



Building a better  
working world

Ernst & Young, S.L.  
Edificio Sarría Forum  
Avea. Sarría, 102-106  
08017 Barcelona  
España

Tel: 933 663 700  
Fax: 934 053 784  
ey.com

## INFORME DE AUDITORÍA DE CUENTAS ANUALES ABREVIADAS EMITIDO POR UN AUDITOR INDEPENDIENTE

Al accionista único de Volotea Flight Academy, S.A. (Sociedad Unipersonal):

### Opinión

Hemos auditado las cuentas anuales abreviadas de Volotea Flight Academy, S.A. (la Sociedad) que comprenden el balance abreviado a 31 de diciembre de 2021, la cuenta de pérdidas y ganancias abreviada, y la memoria abreviada correspondientes al ejercicio anual terminado en dicha fecha.

En nuestra opinión, las cuentas anuales abreviadas 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 2021, así como de sus resultados correspondientes al ejercicio anual 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 abreviada) 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 abreviadas* 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 abreviadas del periodo actual. Estos riesgos han sido tratados en el contexto de nuestra auditoría de las cuentas anuales abreviadas en su conjunto, y en la formación de nuestra opinión sobre éstas, y no expresamos una opinión por separado sobre esos riesgos.

### *Saldos con empresas del grupo*

**Descripción** La Sociedad tiene, tal y como se indica en la Nota 5 de la memoria abreviada adjunta, saldos con empresas del Grupo, siendo estos con la sociedad dominante, Volotea, S.L., por valor de 3.506.573,69 euros, en concepto de un préstamo concedido a la misma por valor de 2.900.000,00 euros y una cuenta corriente mantenida con la misma por valor de 606.573,69 euros. Debido a la importancia relativa de los saldos mencionados, hemos considerado esta área como uno de los aspectos más relevantes de nuestra auditoría.

### **Nuestra respuesta**

Como parte de nuestro trabajo de auditoría para dar respuesta a los aspectos indicados en el párrafo anterior cabe destacar que, entre otros, hemos evaluado los flujos de información interna y los controles establecidos para su correcto registro. Asimismo, hemos validado los saldos con la sociedad dominante y hemos analizado y validado la recuperabilidad de las cuentas a cobrar, mediante el análisis de las proyecciones de flujos de efectivo del accionista único, siendo el aspecto más relevante de estos, el cobro del préstamo participativo de la SEPI por importe de 200 millones de euros.

### **Otras cuestiones**

De acuerdo con la legislación mercantil, el Administrador Único de la Sociedad presenta, a efectos comparativos, además de la información del ejercicio 2021, la correspondiente al ejercicio anterior, que, tal y como se identifica en las cuentas anuales abreviadas adjuntas, no fue auditada. Nuestra opinión se refiere exclusivamente a las cuentas anuales del ejercicio 2021.

### **Párrafo de énfasis**

Llamamos la atención sobre los desgloses de la Nota 2.4 de las cuentas anuales abreviadas adjuntas, en relación con la aprobación, de un préstamo participativo al accionista único, Volotea, S.L., por parte de la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI) por importe de 200 millones de euros, así como de un préstamo participativo de 10 millones de euros aportado por los socios de la misma, con el objetivo de aportar liquidez y restablecer el Patrimonio Neto del accionista único y que este pueda hacer frente a sus obligaciones con la Sociedad. Nuestra opinión no ha sido modificada en relación con esta cuestión.

### **Otra información: Propuesta de aplicación del resultado**

La otra información comprende exclusivamente la propuesta de aplicación del resultado del ejercicio 2021, cuya formulación es responsabilidad del Administrador Único de la Sociedad y no forma parte integrante de las cuentas anuales abreviadas.

Nuestra opinión de auditoría sobre las cuentas anuales abreviadas no cubre la propuesta de aplicación del resultado. Nuestra responsabilidad sobre la misma, de conformidad con lo exigido por la normativa reguladora de la actividad de auditoría de cuentas, consiste en evaluar e informar sobre su concordancia con las cuentas anuales, a partir del conocimiento de la entidad obtenido en la realización de la auditoría de las citadas cuentas. Si, basándonos en el trabajo que hemos realizado, concluimos que existen incorrecciones materiales, estamos obligados a informar de ello.

Sobre la base del trabajo realizado, según lo descrito en el párrafo anterior, no tenemos nada que informar respecto a la propuesta de aplicación del resultado.

---

### Responsabilidad del Administrador Único en relación con las cuentas anuales abreviadas

El Administrador Único es responsable de formular las cuentas anuales abreviadas 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, que se identifica en la nota 2 de la memoria abreviada adjunta, y del control interno que consideren necesario para permitir la preparación de cuentas anuales abreviadas libres de incorrección material, debida a fraude o error.

En la preparación de las cuentas anuales abreviadas, el Administrador Único es responsable 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 el Administrador Único tiene 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 abreviadas

Nuestros objetivos son obtener una seguridad razonable de que las cuentas anuales abreviadas 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 abreviadas, 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 el Administrador Único.

- Concluimos sobre si es adecuada la utilización, por el Administrador Único, 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 abreviadas 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 abreviadas, incluida la información revelada, y si las cuentas anuales abreviadas representan las transacciones y hechos subyacentes de un modo que logran expresar la imagen fiel.

Nos comunicamos con el Administrador Único 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 al Administrador Único de la entidad, determinamos los que han sido de la mayor significatividad en la auditoría de las cuentas anuales abreviadas 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.

**Col·legi  
de Censors Jurats  
de Comptes  
de Catalunya**

**ERNST & YOUNG, S.L.**

**2022 Núm. 20/22/15653**  
**IMPORT COL·LEGIAL. 96,00 EUR**  
Informe d'auditoria de comptes subjecte  
a la normativa d'auditoria de comptes  
empresaria i orientacion  
\*\*\*\*\*

1 de agosto de 2022

**ERNST & YOUNG, S.L.**  
(Inscrita en el Registro Oficial de Auditores  
de Cuentas con el Nº S0530)



**Eloy González Fauró**  
(Inscrito en el Registro Oficial de Auditores  
de Cuentas con el Nº 24095)

**VOLOTEA FLIGHT ACADEMY, S.A.U.**

**Cuentas Anuales Abreviadas  
correspondientes al ejercicio anual terminado  
el 31 de diciembre de 2021**

VOLOTEA, FLIGHT ACADEMY S.A.U.  
 Balance abreviado al 31 de diciembre de 2021  
 (Expresado en euros)

ACTIVO	Notas	2021	2020*
<b>ACTIVO NO CORRIENTE</b>		<b>3.506.573,69</b>	<b>2.932.257,15</b>
Inversiones en empresas del grupo y asociadas a largo plazo	5	3.506.573,69	2.932.257,15
<b>ACTIVO CORRIENTE</b>		<b>197.912,32</b>	<b>323.269,32</b>
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar		106.000,00	186.171,85
Cientes por ventas y prestación de servicios		106.000,00	184.266,10
Otros deudores			1.905,75
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	6	91.912,32	137.097,47
<b>TOTAL ACTIVO</b>		<b>3.704.486,01</b>	<b>3.255.526,47</b>
*Cifras no auditadas			
PATRIMONIO NETO Y PASIVO	Notas	2021	2020*
<b>PATRIMONIO NETO</b>		<b>839.698,29</b>	<b>724.530,02</b>
<b>FONDOS PROPIOS</b>		<b>839.698,29</b>	<b>724.530,02</b>
Capital		60.000,00	3.000,00
Capital escriturado	7.1	60.000,00	3.000,00
Reservas	7.2	721.530,02	394.464,87
Resultado del ejercicio	3	58.168,27	327.065,15
<b>PASIVO NO CORRIENTE</b>		<b>2.500.000,00</b>	<b>2.528.993,05</b>
Deudas con entidades de crédito	8	2.500.000,00	2.528.993,05
<b>PASIVO CORRIENTE</b>		<b>364.787,72</b>	<b>2.003,40</b>
Deudas a corto plazo	9	26.736,11	0,00
Deudas con entidades de crédito		26.736,11	0,00
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar		20.051,61	2.003,40
Proveedores		18.794,33	0,00
Otros acreedores		1.257,28	2.003,40
Periodificaciones a corto plazo	10	318.000,00	0,00
<b>TOTAL PATRIMONIO NETO Y PASIVO</b>		<b>3.704.486,01</b>	<b>3.255.526,47</b>
*Cifras no auditadas			

VOLOTEA FLIGHT ACADEMY, S.A.U.

Cuenta de pérdidas y ganancias abreviada, correspondiente al ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2021

(Expresado en euros)

	Notas	2021	2020*
<b>OPERACIONES CONTINUADAS</b>			
Importe neto de la cifra de negocios	12.1	117.700,00	557.232,90
Otros gastos de explotación	12.2	-74.689,77	-86.147,88
<b>RESULTADO DE EXPLOTACIÓN</b>		<b>43.010,23</b>	<b>471.085,02</b>
Ingresos financieros	12.3	90.128,03	0,00
Gastos financieros	12.4	-55.555,56	-34.998,15
<b>RESULTADO FINANCIERO</b>		<b>34.572,47</b>	<b>-34.998,15</b>
<b>RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS</b>		<b>77.582,70</b>	<b>436.086,87</b>
Impuesto sobre beneficios	11	-19.414,43	-109.021,72
<b>RESULTADO DEL EJERCICIO</b>	<b>3</b>	<b>58.168,27</b>	<b>327.065,15</b>

\*Cifras no auditadas

## **1. ACTIVIDAD DE LA EMPRESA**

Volotea Flight Academy, S.A.U. (en adelante, la Sociedad) es una sociedad anónima domiciliada en Travessera de Gràcia, 56, 4º de Barcelona, que se constituyó el 30 de noviembre de 2015, bajo la denominación social de Volotea Chárter S.L.U., y que con fecha 23 de agosto de 2018 cambió su denominación social por su actual denominación, a la vez que modificó las actividades incluidas en su objeto social.

La Sociedad inició su actividad en el ejercicio 2016 y, hasta su primer cambio de denominación en 2018, su objeto social de acuerdo con sus estatutos consistía en la prestación de servicios diversos a empresas del sector aéreo.

A partir del 23 de agosto de 2018 se amplió el objeto social de la Sociedad para añadir una actividad adicional, que consiste en la explotación de servicios de formación e instrucción en materia aeronáutica, y como consecuencia de ello el objeto social de la Sociedad pasó a ser:

- (i) La explotación de servicios de formación e instrucción en materia aeronáutica;
- (ii) La prestación de servicios de asesoría, consultoría, intermediación, agencia, comisión, corretaje, soporte técnico e ingeniería a empresas del sector del transporte aéreo.

Con fecha 5 de mayo de 2021 Volotea Flight Academy, S.L.U. ha cambiado su forma social de sociedad de responsabilidad limitada unipersonal a sociedad anónima unipersonal, y ha ampliado su capital social de 3.000 euros a 60.000 euros.

Tal y como se indica en la Nota 7.1, el accionista único de la Sociedad es Volotea, S.L., sociedad domiciliada en la Unión Europea.

La Sociedad forma parte del grupo Volotea, formado por Volotea S.L. como sociedad dominante y por Volotea Flight Academy, S.A.U. como sociedad dependiente.

## **2. BASES DE PRESENTACIÓN DE LAS CUENTAS ANUALES ABREVIADAS**

Las cuentas anuales abreviadas se han preparado de acuerdo con el marco normativo de información financiera aplicable a la Sociedad, que es el establecido en el Plan General de Contabilidad de Pequeñas y Medianas Empresas aprobado por el Real Decreto 1515/2007, de 16 de noviembre, el cual desde su publicación ha sido objeto de varias modificaciones, la última de ellas mediante el Real Decreto 1/2021, de 12 de enero, y sus normas de desarrollo, así como con el resto de la legislación mercantil vigente.

Las cuentas anuales abreviadas han sido formuladas por el Administrador único de la Sociedad para su sometimiento a la aprobación de la Junta General de Accionistas, estimándose que serán aprobadas sin ninguna modificación.

Las cifras incluidas en estas cuentas anuales abreviadas están expresadas en euros, salvo que se indique lo contrario.

### **2.1 Imagen fiel**

Las cuentas anuales abreviadas se han preparado a partir de los registros auxiliares de contabilidad de la Sociedad, habiéndose aplicado las disposiciones legales vigentes en materia contable con la finalidad de mostrar la imagen fiel del patrimonio y de la situación financiera de la Sociedad.

### **2.2 Comparación de la información**

De acuerdo con la legislación mercantil, se presenta, a efectos comparativos, con cada una de las partidas del balance abreviado y de la cuenta de pérdidas y ganancias abreviada, además de las cifras del ejercicio

2021, las correspondientes al ejercicio anterior. En la memoria abreviada también se incluye información cuantitativa del ejercicio anterior, salvo cuando una norma contable específicamente establezca que no es necesario.

Con fecha 30 de enero de 2021 se publicó el Real Decreto 1/2021, de 12 de enero, por el que, entre otros, se modifica el Plan General de Contabilidad de Pequeñas y Medianas Empresas aprobado por el Real Decreto 1515/2007, de 16 de noviembre. Los cambios al Plan General de Contabilidad son de aplicación a los ejercicios que se inicien a partir del 1 de enero de 2021 y se centran principalmente en los criterios de reconocimiento, valoración y desglose de ingresos e instrumentos financieros, con el siguiente detalle:

- Instrumentos financieros

Los cambios producidos no han afectado de manera relevante a las presentes cuentas anuales abreviadas.

- Reconocimiento de ingresos

Los cambios producidos no han afectado de manera significativa a las presentes cuentas anuales abreviadas.

Asimismo, con fecha 13 de febrero de 2021, se publicó la Resolución de 10 de febrero de 2021, del Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas, por la que se dictan las normas de registro, valoración y elaboración de las cuentas anuales abreviadas para el reconocimiento de ingresos por la entrega de bienes y la prestación de servicios, que tampoco han afectado de manera significativa a las presentes cuentas anuales abreviadas.

### **2.3 Efectos de la pandemia Covid-19 en la actividad de la Sociedad**

La pandemia internacional del Covid-19, así declarada por la Organización Mundial de la Salud (OMS) el 11 de marzo de 2020, ha supuesto una crisis sanitaria sin precedentes que ha impactado en el entorno macroeconómico y en la evolución de las actividades económicas de la Sociedad durante los ejercicios 2020 y 2021.

Como consecuencia de los efectos de la pandemia, en el ejercicio 2020 la cifra de negocios de la Sociedad se redujo de manera muy significativa, debido a la evolución de la enfermedad y a su efecto sobre la demanda de cursos de formación, que se interrumpieron completamente durante diversos meses del ejercicio. En el ejercicio 2021 la realización de cursos de formación se ha reiniciado, empezando su recuperación en el último trimestre del ejercicio, pero la cifra de negocios alcanzada se ha seguido situando aún por debajo de la cifra del ejercicio 2019.

### **2.4 Principio de empresa en funcionamiento**

A pesar de la disminución importante en la cifra de negocios experimentada por la Sociedad en los dos últimos ejercicios en comparación con el ejercicio 2019, su estructura de costes, completamente variable, le ha permitido adaptarse a la situación existente, obteniéndose una cifra de resultado positiva tanto en el ejercicio 2021 como en el ejercicio 2020.

Aun así, a 31 de diciembre de 2021 el fondo de maniobra de la compañía es negativo por importe de 166.875,40 euros, frente a una cifra positiva de 321.265,92 euros en el cierre del ejercicio 2020. Esta variación en relación con el año anterior se debe al incremento del pasivo corriente, concretamente en las periodificaciones a corto plazo, asociadas a ingresos anticipados procedentes de formaciones facturadas y no impartidas en la fecha de cierre. (Nota 10). Igualmente, la Sociedad cuenta con el apoyo de su accionista único para hacer frente a todos sus compromisos de pago.

Por lo que respecta a la situación de la Sociedad dominante, Volotea, S.L., ésta ha sufrido pérdidas significativas en los ejercicios 2020 y 2021 como resultado del descenso de actividad provocado por la pandemia, que han supuesto un deterioro de su situación patrimonial, que al 31 de diciembre del 2021

muestra una cifra de fondos propios negativos de 164.106 miles de euros. Con objeto de restituir su situación patrimonial al amparo de lo previsto en el Real Decreto-ley 25/2020, de 3 de julio, de medidas urgentes para apoyar la reactivación económica y el empleo y normativa de desarrollo, Volotea, S.L. solicitó formalmente a la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI), la concesión de un préstamo participativo a través del Fondo de Apoyo a la Solvencia de Empresas Estratégicas, con objeto de restaurar el equilibrio patrimonial de sus fondos propios, afectados por la caída de la actividad en el sector, derivada de la pandemia.

El 31 de mayo de 2022, el Consejo Gestor del Fondo, tras las conclusiones favorables de sus análisis financieros y jurídicos, ha aprobado la concesión de una financiación por un importe de 200.000 miles de euros y con amortización "bullet" en 2029. Este préstamo participativo se complementa con un préstamo participativo de 10.000 miles de euros adicionales de idénticas características y vencimiento, que ha sido aprobado por todos los socios de Volotea, S.L. y ha sido desembolsado durante el mes de junio de 2022, siendo dicho préstamo adicional condición necesaria para la aprobación del préstamo participativo de 200.000 miles de euros. Adicionalmente, se han de cumplir ciertas condiciones previas a la aprobación y disposición de los fondos de la SEPI, siendo dichas condiciones principalmente el consentimiento por parte de una serie de entidades bancarias con las que al 31 de diciembre de 2021 Volotea, S.L. tiene préstamos y créditos concedidos.

El préstamo participativo de 200.000 miles de euros ha sido aprobado en el Consejo de Ministros de fecha 7 de junio de 2022. Los Administradores de Volotea, S.L. esperan la autorización definitiva y el cobro de los 200.000 miles de euros durante el mes de julio de 2022.

Dichos préstamos participativos, considerando los resultados que se esperan obtener durante el ejercicio 2022, permitirán a la Sociedad cumplir con los requerimientos de equilibrio patrimonial exigidos por el artículo 363 del texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital. Adicionalmente, los fondos adicionales permitirán a la Sociedad hacer frente a todos sus obligaciones incluso en escenarios más adversos proyectados por la Sociedad.

Por todos los motivos anteriores, el Consejo de Administración de la Sociedad Dominante tiene la certeza de que la Sociedad dispone de suficientes recursos para continuar desarrollando su actividad, o de que los va a obtener en breve plazo, y ha preparado sus cuentas anuales atendiendo al principio de empresa en funcionamiento, conclusión que se hace extensible igualmente al Consejo de Administración de Volotea Flight Academy, S.A.U. por lo que se refiere al principio de empresa en funcionamiento utilizado en el momento de la preparación de la cuentas anuales abreviadas de esta última sociedad.

### 3. APLICACIÓN DE RESULTADOS

La propuesta de distribución del resultado del ejercicio 2021, formulada por los Administradores y que se espera sea aprobada por la Junta General de Accionistas, así como la distribución del ejercicio 2020 ya aprobada, son las siguientes:

	2021	2020
<b>Base de reparto:</b>		
Saldo de la cuenta de pérdidas y ganancias	58.168,27	327.065,15
	<b>58.168,27</b>	<b>327.065,15</b>
<b>Aplicación:</b>		
A reserva legal	5.816,83	-
A reserva voluntaria	52.351,44	327.065,15
	<b>58.168,27</b>	<b>327.065,15</b>

#### 4. NORMAS DE REGISTRO Y VALORACIÓN

Los principales criterios de registro y valoración utilizados por la Sociedad en la elaboración de estas cuentas anuales abreviadas son los siguientes:

##### 4.1 Activos financieros

###### Clasificación y valoración

En el momento de reconocimiento inicial, la Sociedad clasifica sus activos financieros función de su categoría, lo cual determina el método de valoración inicial y posterior aplicable.

La totalidad de los activos financieros de la Sociedad pertenecen a la categoría de Activos financieros a coste amortizado.

###### *Activos financieros a coste amortizado*

La Sociedad clasifica un activo financiero en esta categoría, incluso cuando esté admitido a negociación en un mercado organizado, si se cumplen las siguientes condiciones:

- a) La Sociedad mantiene la inversión bajo un modelo de gestión cuyo objetivo es recibir los flujos de efectivo derivados de la ejecución del contrato.

La gestión de una cartera de activos financieros para obtener sus flujos contractuales no implica que hayan de mantenerse necesariamente todos los instrumentos hasta su vencimiento; se podrá considerar que los activos financieros se gestionan con ese objetivo aun cuando se hayan producido o se espere que se produzcan ventas en el futuro. A tal efecto, la Sociedad considera la frecuencia, el importe y el calendario de las ventas en ejercicios anteriores, los motivos de esas ventas y las expectativas en relación con la actividad de ventas futuras.

- b) Las características contractuales del activo financiero dan lugar, en fechas especificadas, a flujos de efectivo que son únicamente cobros de principal e intereses sobre el importe del principal pendiente. Esto es, los flujos de efectivo son inherentes a un acuerdo que tiene la naturaleza de préstamo ordinario o común, sin perjuicio de que la operación se acuerde a un tipo de interés cero o por debajo de mercado.

Con carácter general, se incluyen en esta categoría los créditos por operaciones comerciales ("clientes comerciales") y los créditos por operaciones no comerciales ("otros deudores").

Los activos financieros clasificados en esta categoría se valoran inicialmente por su valor razonable, que, salvo evidencia en contrario, se asume que es el precio de la transacción, que equivale al valor razonable de la contraprestación entregada, más los costes de transacción que les sean directamente atribuibles. Esto es, los costes de transacción inherentes se capitalizan.

No obstante, los créditos por operaciones comerciales con vencimiento no superior a un año y que no tengan un tipo de interés contractual explícito, así como los créditos al personal, los dividendos a cobrar y los desembolsos exigidos sobre instrumentos de patrimonio, cuyo importe se espera recibir en el corto plazo, se valoran por su valor nominal cuando el efecto de no actualizar los flujos de efectivo no es significativo.

Para la valoración posterior se utiliza el método del coste amortizado. Los intereses devengados se contabilizan en la cuenta de pérdidas y ganancias (ingresos financieros), aplicando el método del tipo de interés efectivo.

Los créditos con vencimiento no superior a un año que, tal y como se ha expuesto anteriormente, se valoren inicialmente por su valor nominal, continuarán valorándose por dicho importe, salvo que se hubieran deteriorado.

En general, cuando los flujos de efectivo contractuales de un activo financiero a coste amortizado se modifican debido a las dificultades financieras del emisor, la Sociedad analiza si procede contabilizar una pérdida por deterioro de valor.

#### Baja de balance de activos financieros

La Sociedad da de baja de balance un activo financiero cuando:

- Expiran los derechos contractuales sobre los flujos de efectivo del activo. En este sentido, se da de baja un activo financiero cuando ha vencido y la Sociedad ha recibido el importe correspondiente.
- Se hayan cedido los derechos contractuales sobre los flujos de efectivo del activo financiero. En este caso, se da de baja el activo financiero cuando se han transferido de manera sustancial los riesgos y beneficios inherentes a su propiedad. En particular, en las operaciones de venta con pacto de recompra, factoring y titulaciones, se da de baja el activo financiero una vez que se ha comparado la exposición de la Sociedad, antes y después de la cesión, a la variación en los importes y en el calendario de los flujos de efectivo netos del activo transferido, se deduce que se han transferido los riesgos y beneficios.

Tras el análisis de los riesgos y beneficios, la Sociedad registra la baja de los activos financieros cuando los riesgos y beneficios inherentes a la propiedad del activo se han transferido de manera sustancial. El activo transferido se da de baja de balance y la Sociedad reconoce el resultado de la operación: la diferencia entre la contraprestación recibida neta de los costes de transacción atribuibles (considerando cualquier nuevo activo obtenido menos cualquier pasivo asumido) y el valor en libros del activo financiero, más cualquier importe acumulado que se haya reconocido directamente en el patrimonio neto.

#### Deterioro del valor de los activos financieros

##### *Instrumentos de deuda a coste amortizado*

Al menos al cierre del ejercicio, la Sociedad analiza si existe evidencia objetiva de que el valor de un activo financiero, o de un grupo de activos financieros con similares características de riesgo valorados colectivamente, se ha deteriorado como resultado de uno o más eventos que hayan ocurrido después de su reconocimiento inicial y que ocasionen una reducción o retraso en los flujos de efectivo estimados futuros, que pueden venir motivados por la insolvencia del deudor.

En caso de que exista dicha evidencia, la pérdida por deterioro se calcula como la diferencia entre el valor en libros y el valor actual de los flujos de efectivo futuros, incluidos, en su caso, los procedentes de la ejecución de las garantías reales y personales, que se estima van a generar, descontados al tipo de interés efectivo calculado en el momento de su reconocimiento inicial. Para los activos financieros a tipo de interés variable, se emplea el tipo de interés efectivo que corresponda a la fecha de cierre de las cuentas anuales de acuerdo con las condiciones contractuales. En el cálculo de las pérdidas por deterioro de un grupo de activos financieros, la Sociedad utiliza modelos basados en fórmulas o métodos estadísticos.

Las correcciones de valor por deterioro, así como su reversión cuando el importe de dicha pérdida disminuyese por causas relacionadas con un evento posterior, se reconocen como un gasto o un ingreso, respectivamente, en la cuenta de pérdidas y ganancias. La reversión del deterioro tiene como límite el valor en libros del activo que estaría reconocido en la fecha de reversión si no se hubiese registrado el deterioro del valor.

Como sustituto del valor actual de los flujos de efectivo futuros la Sociedad utiliza el valor de mercado del instrumento, siempre que éste sea lo suficientemente fiable como para considerarlo representativo del valor que pudiera recuperar la empresa

## 4.2 Pasivos financieros

### Clasificación y valoración

En el momento de reconocimiento inicial, la Sociedad clasifica todos los pasivos financieros según su categoría, lo cual determina el método de valoración inicial y posterior aplicable.

La totalidad de los pasivos financieros de la Sociedad pertenecen a la categoría de Pasivos financieros a coste amortizado.

### *Pasivos financieros a coste amortizado*

La Sociedad clasifica todos los pasivos financieros en esta categoría excepto cuando deban valorarse a valor razonable con cambios en la cuenta de pérdidas y ganancias.

Con carácter general, se incluyen en esta categoría los débitos por operaciones comerciales ("proveedores") y los débitos por operaciones no comerciales ("otros acreedores").

Los pasivos financieros incluidos en esta categoría se valoran inicialmente por su valor razonable, que, salvo evidencia en contrario, se considera que es el precio de la transacción, que equivale al valor razonable de la contraprestación recibida ajustado por los costes de transacción que les sean directamente atribuibles. Esto es, los costes de transacción inherentes se capitalizan.

No obstante, los débitos por operaciones comerciales con vencimiento no superior a un año y que no tienen un tipo de interés contractual, así como los desembolsos exigidos por terceros sobre participaciones, cuyo importe se espera pagar en el corto plazo, se valoran por su valor nominal, cuando el efecto de no actualizar los flujos de efectivo no sea significativo.

Para la valoración posterior se utiliza el método de coste amortizado. Los intereses devengados se contabilizan en la cuenta de pérdidas y ganancias (gasto financiero), aplicando el método del tipo de interés efectivo.

No obstante, los débitos con vencimiento no superior a un año que, de acuerdo con lo dispuesto anteriormente, se valoren inicialmente por su valor nominal, continuarán valorándose por dicho importe.

### Baja de balance de pasivos financieros

La Sociedad da de baja de balance un pasivo financiero previamente reconocido cuando se da alguna de las siguientes circunstancias:

- La obligación se haya extinguido porque se ha realizado el pago al acreedor para cancelar la deuda (a través de pagos en efectivo u otros bienes o servicios), o porque al deudor se le exime legalmente de cualquier responsabilidad sobre el pasivo.
- Se adquieran pasivos financieros propios, aunque sea con la intención de recolocarlos en el futuro.
- Se produce un intercambio de instrumentos de deuda entre un prestamista y un prestatario, siempre que tengan condiciones sustancialmente diferentes, reconociéndose el nuevo pasivo financiero que surja; de la misma forma se registra una modificación sustancial de las condiciones actuales de un pasivo financiero, como se indica para las reestructuraciones de deuda.

La contabilización de la baja de un pasivo financiero se realiza de la siguiente forma: la diferencia entre el valor en libros del pasivo financiero (o de la parte de él que se haya dado de baja) y la contraprestación pagada, incluidos los costes de transacción atribuibles, y en la que se ha de recoger asimismo cualquier activo cedido diferente del efectivo o pasivo asumido, se reconoce en la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio en que tenga lugar.

#### **4.3 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.

#### **4.4 Provisiones y contingencias**

Los pasivos que resultan indeterminados respecto a su importe o a la fecha en que se cancelarán se reconocen en el balance como provisiones cuando la Sociedad tiene una obligación actual (ya sea por una disposición legal, contractual o por una obligación implícita o tácita), surgida como consecuencia de sucesos pasados, que se estima probable que suponga una salida de recursos para su liquidación y que es cuantificable.

Las provisiones se valoran 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 van devengando. Cuando se trata de provisiones con vencimiento inferior o igual a un año, y el efecto financiero no es significativo, no se lleva a cabo ningún tipo de descuento. Las provisiones se revisan a la fecha de cierre de cada balance y son ajustadas con el objetivo de reflejar la mejor estimación actual del pasivo correspondiente en cada momento.

Las compensaciones a recibir de un tercero en el momento de liquidar las provisiones, se reconocen como un activo, sin minorar el importe de la provisión, siempre que no existan dudas de que dicho reembolso va a ser recibido, y sin exceder del importe de la obligación registrada. Cuando existe un vínculo legal o contractual de exteriorización del riesgo, en virtud del cual la Sociedad no esté obligada a responder del mismo, el importe de dicha compensación se deduce del importe de la provisión.

Por otra parte, se consideran pasivos contingentes aquellas posibles obligaciones, surgidas como consecuencia de sucesos pasados, cuya materialización está condicionada a que ocurran eventos futuros que no están enteramente bajo el control de la Sociedad y aquellas obligaciones presentes, surgidas como consecuencia de sucesos pasados, para las que no es probable que haya una salida de recursos para su liquidación o que no se pueden valorar con suficiente fiabilidad. Estos pasivos no son objeto de registro contable, detallándose los mismos en la memoria, excepto cuando la salida de recursos es remota.

#### **4.5 Impuesto sobre beneficios**

El gasto por impuesto sobre beneficios del ejercicio se calcula mediante la suma del impuesto corriente, que resulta de aplicar los correspondientes tipos de gravamen a la base imponible del ejercicio menos las bonificaciones y deducciones existentes, y de las variaciones producidas durante dicho ejercicio en los activos y pasivos por impuestos diferidos registrados. Se reconoce en la cuenta de pérdidas y ganancias, excepto cuando corresponde a transacciones que se registran directamente en el patrimonio neto, en cuyo caso el impuesto correspondiente también se registra en el patrimonio neto.

Los impuestos diferidos se registran para las diferencias temporarias existentes en la fecha del balance entre la base fiscal de los activos y pasivos y sus valores contables. Se considera como base fiscal de un elemento patrimonial el importe atribuido al mismo a efectos fiscales.

El efecto impositivo de las diferencias temporarias se incluye en los correspondientes epígrafes de "Activos por impuesto diferido" y "Pasivos por impuesto diferido" del balance.

La Sociedad reconoce un pasivo por impuesto diferido para todas las diferencias temporarias imponibles, salvo, en su caso, para las excepciones previstas en la normativa vigente.

Con fecha 4 de diciembre de 2018, el Consejo de Administración de la Sociedad acordó acogerse al régimen de consolidación fiscal previsto en el Título VII, Capítulo VI de la Ley 27/2014, de 27 de noviembre, del Impuesto sobre Sociedades, con efectos a partir del ejercicio que se inició el 1 de enero de 2019, quedando el grupo consolidado compuesto por el entonces accionista único (Volotea Holding Europe, S.L.) y por las sociedades Volotea, S.A.U. y Volotea Flight Academy, S.L.U.

Tras la fusión del ejercicio 2019 entre Volotea Holding Europe, S.L. y Volotea, S.A.U., el anterior grupo fiscal sigue vigente, y Volotea, S.A.U. (ahora Volotea, S.L.) pasó a ser la sociedad dominante del grupo.

#### **4.6 Clasificación de los activos y pasivos entre corrientes y no corrientes**

Los activos y pasivos se presentan en el balance clasificados entre corrientes y no corrientes. A estos efectos, los activos y pasivos se clasifican como corrientes cuando están vinculados al ciclo normal de explotación de la Sociedad y se esperan vender, consumir, realizar o liquidar en el transcurso del mismo; son diferentes a los anteriores y su vencimiento, enajenación o realización se espera que se produzca en el plazo máximo de un año; se mantienen con fines de negociación o se trata de efectivo y otros activos líquidos equivalentes cuya utilización no está restringida por un periodo superior a un año. En caso contrario se clasifican como activos y pasivos no corrientes.

#### **4.7 Ingresos y gastos**

Los ingresos se reconocen en la medida en que sea probable que la Sociedad reciba los beneficios económicos correspondientes a la transacción y éstos puedan ser cuantificados con fiabilidad, independientemente de cuándo se reciba el cobro. Los ingresos se valoran al valor razonable de la contraprestación recibida o por recibir, excluyendo impuestos y tasas.

##### Ingresos por cursos de formación

Los ingresos derivados de la prestación de servicios de cursos de formación se reconocen como ingreso a medida que avanza la realización del curso.

#### **4.8 Transacciones en moneda extranjera**

La moneda funcional y de presentación de la Sociedad es el euro.

La Sociedad no lleva a cabo transacciones en moneda distinta que el euro.

#### **4.9 Transacciones con partes vinculadas**

Las transacciones con partes vinculadas se contabilizan de acuerdo con las normas de valoración detalladas anteriormente. Los Administradores de la Sociedad consideran que dichas transacciones se realizan en condiciones que no difieren de las de mercado.

### **5. INVERSIONES EN EMPRESAS DEL GRUPO Y ASOCIADAS A LARGO PLAZO**

El saldo de 3.506.573,69 euros al 31 de diciembre de 2021 (2.932.257,15 euros al 31 de diciembre de 2020) incluido en el epígrafe de Inversiones en empresas del grupo y asociadas a largo plazo, se divide en dos conceptos:

- un importe de 2.900.000 euros al 31 de diciembre de 2021 (mismo importe al 31 de diciembre de 2020) corresponde a un crédito concedido por Volotea, S.L. en fecha 25 de noviembre de 2020,

que devenga un tipo de interés del 3% anual, y cuyo vencimiento está fijado en un 50% en fecha 24 de noviembre de 2024 y en un 50% en fecha 24 de noviembre de 2025.

- un importe de 606.573,69 euros al 31 de diciembre de 2021 (32.257,15 euros al 31 de diciembre de 2020) corresponde a una cuenta corriente mantenida con Volotea, S.L., que no está retribuida, y que no tiene vencimiento determinado, aunque se considera que éste será a largo plazo.

## 6. EFECTIVO Y OTROS ACTIVOS LÍQUIDOS EQUIVALENTES

La composición de este epígrafe al 31 de diciembre del 2021 y del 2020 consiste en el saldo depositado en una cuenta corriente a la vista.

## 7. PATRIMONIO NETO - FONDOS PROPIOS

### 7.1 Capital escriturado

La Sociedad se constituyó con fecha 30 de noviembre de 2015, con un capital social de 3.000 participaciones sociales de 1 euro de valor nominal cada una. El 30 de abril de 2021 el Socio Único acordó aumentar el capital social de la Sociedad en la cuantía de 57.000 euros, quedando fijado en consecuencia el capital en la cuantía de 60.000 euros, así como su transformación en sociedad anónima. El Socio Único decidió crear 57.000 nuevas participaciones sociales, numeradas correlativamente de la 3.001 a la 60.000, ambas inclusive, todas ellas de 1 euro de valor nominal. En el marco de la transformación a sociedad anónima, el Socio Único sustituyó las sesenta mil participaciones sociales de un euro de valor nominal cada una, numeradas correlativamente de la 1 a la 60.000, representativas del 100% del capital social de la Sociedad, por sesenta mil acciones nominativas de un euro de valor nominal cada una, numeradas correlativamente de la 1 a la 60.000.

Dichas acciones están íntegramente suscritas y desembolsadas.

El socio único de la Sociedad es Volotea, S.L.

### 7.2 Reservas

La composición de este epígrafe al cierre de los ejercicios 2021 y 2020 es la siguiente:

	2021	2020
Reserva legal	600,00	600,00
Reserva voluntaria	720.930,02	393.864,87
	<b>721.530,02</b>	<b>394.464,87</b>

#### Reserva legal

La reserva legal ha sido dotada de acuerdo con el artículo 274 de la Ley de Sociedades de Capital, que establece que, en todo caso, una cifra igual al 10 por 100 del beneficio del ejercicio se destinará a ésta, hasta que alcance, al menos, el 20 por 100 del capital social.

#### Reserva voluntaria

La reserva voluntaria es de libre disposición.

## 8 DEUDAS CON ENTIDADES DE CRÉDITO

Dentro del epígrafe de Deudas con entidades de crédito a largo plazo, se incluye un importe de 2.500.000,00 euros correspondiente a un préstamo concedido por el Institut Català de Finances, (2.528.993,05 euros a 31 de diciembre de 2020). La disposición de este préstamo se hizo en agosto de 2020, y su vencimiento se situaba inicialmente en diferentes fases entre el 2022 y el 2024. Con fecha 14 de marzo de 2022 se ha firmado una extensión del préstamo por un periodo adicional de dos años, hasta el 27 de julio de 2026, y del periodo de carencia, con una primera amortización fijada para el 27 de enero de 2023. Este préstamo devenga un interés de mercado. Este préstamo no tiene compromisos de cumplimiento ("covenants") ni establece desembolsos hasta 2023, excepto por la liquidación de intereses. En el cierre del ejercicio 2020 los 28.993,05 euros restantes de este epígrafe correspondían a intereses de dicho préstamo devengados a fecha 31 de diciembre de 2020 (Nota 9).

## 9 DEUDAS CON ENTIDADES DE CRÉDITO A CORTO PLAZO

Los 26.736,11 euros registrados en este epígrafe corresponden a intereses del préstamo con el Institut Català de Finances devengados a fecha 31 de diciembre de 2021. A 31 de diciembre de 2020 los intereses devengados pendientes de pago, por un importe de 28.993,05 euros, figuraban en el epígrafe de Deudas con entidades de crédito a largo plazo. (Nota 8).

## 10 PERIODIFICACIONES A CORTO PLAZO

El importe de 318.000 euros en el epígrafe de Periodificaciones a corto plazo a 31 de diciembre de 2021 (ningún importe a 31 de diciembre de 2020) corresponde íntegramente al importe facturado por cursos de formación que se llevarán a cabo en el transcurso del ejercicio 2022.

## 11 SITUACIÓN FISCAL

Tal como se indica en la nota 4.5, Volotea Flight Academy, S.A.U. está acogida al régimen de consolidación fiscal previsto en el Título VII, Capítulo VI de la Ley 27/2014, de 27 de noviembre, del Impuesto sobre Sociedades, quedando el grupo consolidado compuesto por Volotea, S.L. como sociedad dominante y por Volotea Flight Academy, S.A.U. como sociedad dependiente.

La conciliación entre el importe neto de los ingresos y gastos del ejercicio y la base imponible (resultado fiscal) del Impuesto sobre beneficios en España es la siguiente:

	Cuenta de pérdidas y ganancias		
	Aumentos	Disminuciones	Total
<b>Ejercicio 2021</b>			
Saldo de ingresos y gastos del ejercicio			58.168,27
Impuesto sobre Sociedades			19.414,43
Saldo de ingresos y gastos del ejercicio antes de impuestos			77.582,70
Diferencias permanentes	-	-	0,00
<b>Base imponible (resultado fiscal)</b>			<b>77.582,70</b>

	Cuenta de pérdidas y ganancias		
	Aumentos	Disminuciones	Total
<b>Ejercicio 2020</b>			
Saldo de ingresos y gastos del ejercicio			327.065,15
Impuesto sobre Sociedades			109.021,72
Saldo de ingresos y gastos del ejercicio antes de impues			436.086,87
Diferencias permanentes	-	-	0,00
<b>Base imponible (resultado fiscal)</b>			<b>436.086,87</b>

La cuota a pagar en el ejercicio 2021, de 19.414,43 euros (109.021,72 euros en el ejercicio 2020), resultante de aplicar un tipo impositivo del 25% sobre la base imponible, ha sido compensada e integrada en la base imponible de la sociedad cabecera del grupo fiscal (Volotea, S.L.), registrándose la compensación con cargo al epígrafe de Inversiones en empresas del grupo y asociadas a largo plazo.

Según las disposiciones legales vigentes, las liquidaciones de impuestos no pueden considerarse definitivas hasta que no hayan sido inspeccionadas por las autoridades fiscales o haya transcurrido el plazo de prescripción establecido (cuatro años en España). La Sociedad tiene abiertos a inspección para todos los conceptos impositivos que le son aplicables la totalidad de sus ejercicios no prescritos. En opinión del Administrador de la Sociedad, no existen contingencias fiscales de importes significativos que pudieran derivarse, en caso de inspección, de posibles interpretaciones diferentes de la normativa fiscal aplicable a las operaciones realizadas por la Sociedad

## 12 INGRESOS Y GASTOS

### 12.1 Importe neto de la cifra de negocios

Tanto en el ejercicio 2021 como en el ejercicio 2020, la cifra de negocios de la Sociedad proviene exclusivamente de actividades de formación e instrucción en materia aeronáutica, llevadas a cabo fundamentalmente en España.

### 12.2 Otros gastos de explotación

El detalle de este epígrafe es el siguiente:

	2021	2020
Servicios de profesionales independientes	26.324,54	0,00
Servicios de atención a pasajeros y aeropuertos	16.526,41	50.216,11
Gastos de viaje	0,00	6.639,05
Servicios de soporte administrativo	29.040,00	29.040,00
Otros gastos	2.798,82	252,72
	<u>74.689,77</u>	<u>86.147,88</u>

### 12.3 Ingresos financieros

Los ingresos financieros corresponden al devengo de intereses del préstamo a Volotea, S.L. al que se refiere la Nota 5.

### 12.4 Gastos financieros

Los gastos financieros, tanto del ejercicio 2021 como del ejercicio 2020, están vinculados al préstamo contraído con el Institut Català de Finances (ICF) referido en la Nota 8.

### **13 OTRA INFORMACIÓN**

#### **13.1 Estructura del personal**

La Sociedad no ha dispuesto de personal a lo largo de los ejercicios 2021 y 2020.

#### **13.2 Información sobre medioambiente**

La Sociedad no ha incurrido en gastos medioambientales en el transcurso de los ejercicios 2021 y 2020.

#### **13.3 Información sobre el período medio de pago a proveedores. Disposición adicional tercera. "Deber de información" de la Ley 15/2010, de 5 de julio**

El período medio de pago a proveedores del ejercicio 2021 ha sido de 29 días (259 días en el ejercicio 2020).

### **14. HECHOS POSTERIORES AL CIERRE**

Desde la fecha de cierre del ejercicio hasta el momento de formulación de las presentes cuentas anuales abreviadas no se ha producido ningún hecho relevante que pueda afectar de manera significativa a estas cuentas.

**ANEXO 2 – CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS DEL GARANTE CORRESPONDIENTES AL EJERCICIO CERRADO A 31 DE DICIEMBRE DE 2020 Y AL EJERCICIO CERRADO A 31 DE DICIEMBRE DE 2021**

## **INFORME DE AUDITORÍA DE CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS EMITIDO POR UN AUDITOR INDEPENDIENTE**

A los socios de Volotea, S.L.:

### **Opinión**

Hemos auditado las cuentas anuales consolidadas de Volotea, S.L. (la Sociedad dominante) y su sociedad dependiente (el Grupo), que comprenden el balance a 31 de diciembre de 2020, la cuenta de resultados, el estado del resultado global, el estado de cambios en el patrimonio neto, el estado de flujos de efectivo y la memoria, todos ellos consolidados, correspondientes al ejercicio anual terminado en dicha fecha.

En nuestra opinión, las cuentas anuales consolidadas adjuntas expresan, en todos los aspectos significativos, la imagen fiel del patrimonio y de la situación financiera del Grupo a 31 de diciembre de 2020, así como de sus resultados y flujos de efectivo, todos ellos consolidados, correspondientes al ejercicio anual terminado en dicha fecha, de conformidad con las Normas Internacionales de Información Financiera, adoptadas por la Unión Europea (NIIF-UE), y demás disposiciones del marco normativo de información financiera que resultan de aplicación en España.

### **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 consolidadas* de nuestro informe.

Somos independientes del Grupo de conformidad con los requerimientos de ética, incluidos los de independencia, que son aplicables a nuestra auditoría de las cuentas anuales consolidadas 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.

### **Incertidumbre material relacionada con la Empresa en funcionamiento**

Llamamos la atención sobre la nota 2.3 de las cuentas anuales consolidadas adjuntas, en la que se describe que la situación de emergencia sanitaria global creada por el coronavirus (COVID-19) ha impactado de manera significativa en los negocios del Grupo, afectando negativamente a la liquidez y resultados del ejercicio 2020 provocando la existencia de patrimonio neto negativo al 31 de diciembre de 2020. Los administradores de la Sociedad dominante tienen una expectativa razonable de que el Grupo cuenta con la suficiente liquidez para poder seguir operando durante el futuro previsible y, por tanto, han adoptado el principio de empresa en funcionamiento en la preparación de las cuentas anuales consolidadas.

Sin embargo, tal y como se indica en la nota 2.4 de la memoria consolidada adjunta, en el caso de que se produzca un escenario más severo de los ya considerados, el Grupo requerirá obtener financiación adicional suficiente. Estos eventos y circunstancias, junto con otros asuntos establecidos en dicha nota, indican la existencia de una incertidumbre material que puede generar dudas significativas sobre la capacidad del Grupo para continuar como empresa en funcionamiento. Nuestra opinión no ha sido modificada en relación con esta cuestión.

### **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 consolidadas del periodo actual. Estos riesgos han sido tratados en el contexto de nuestra auditoría de las cuentas anuales consolidadas en su conjunto, y en la formación de nuestra opinión sobre éstas, y no expresamos una opinión por separado sobre esos riesgos.

#### ***Recuperabilidad de los activos fijos no financieros***

---

**Descripción** Al 31 de diciembre de 2020, el valor neto contable del activo intangible y del inmovilizado material asciende a 103.664 y 199.836 miles de euros, respectivamente. Asimismo, a dicha fecha el Grupo mantiene registrados activos por impuesto diferido por importe de 34.808 miles de euros. La recuperación de dichos activos, los cuales representan un 61% del total de los activos del Grupo a la mencionada fecha, requiere la estimación por parte de la dirección de la Sociedad dominante de flujos de efectivo futuros y ganancias fiscales futuras esperadas. La relevancia de los importes mencionados anteriormente, junto con la existencia de juicios y estimaciones significativos por parte de la dirección de la Sociedad dominante para la determinación de su valor recuperable, hace que hayamos considerado este asunto como un aspecto más relevante de la auditoría.

#### **Nuestra respuesta**

Nuestros procedimientos de auditoría han consistido entre otros, en los siguientes:

Evaluación de la razonabilidad y consistencia de las hipótesis clave consideradas por la dirección de la Sociedad dominante en el plan de negocio para los próximos años, utilizado para estimar los flujos de efectivo futuros y las ganancias fiscales futuras esperadas en cada una de las jurisdicciones fiscales aplicables al Grupo.

Evaluación de los supuestos utilizados por la Dirección para determinar la existencia de indicadores de pérdidas por deterioro del valor del derecho de uso de las aeronaves.

Análisis por parte de nuestros especialistas en valoraciones de la razonabilidad de la metodología utilizada para estimar los flujos de efectivo futuros esperados, así como de la tasa de descuento y crecimiento a largo plazo considerados por la dirección de la Sociedad dominante.

Evaluación de la suficiencia de la información desglosada en la memoria consolidada adjunta, de acuerdo con los requisitos del marco normativo de información financiera aplicable al Grupo.

### ***Obligaciones de mantenimiento de aeronaves***

---

**Descripción** El Grupo opera aeronaves bajo régimen de arrendamiento y, al vencimiento de los contratos de arrendamiento, las aeronaves y motores arrendados deben devolverse en las condiciones estipuladas en dichos contratos. Tal y como se indica en las notas 2.4.i) y 2.4.q) de la memoria consolidada adjunta, al inicio del contrato de arrendamiento la capacidad productiva del fuselaje y de los motores se reconoce como un activo de mantenimiento, siendo la contrapartida un pasivo por la obligación de su devolución al arrendador. Cuando se llevan a cabo los eventos de mantenimiento que reconstituyen su capacidad productiva, los costes incurridos se capitalizan y se amortizan durante el período de uso de los activos subyacentes. A 31 de diciembre de 2020 el valor neto contable de los activos de mantenimiento de las aeronaves y motores arrendados y el pasivo por su obligación de devolución a los arrendadores ascienden a 88.869 y 109.847 miles de euros, respectivamente. Hemos considerado esta área como un aspecto más relevante de la auditoría, debido a la complejidad de cálculo de las provisiones por obligación de devolución de las aeronaves arrendadas y de determinación de las fechas previstas de los eventos futuros de mantenimiento, que incluyen estimaciones y juicios significativos por parte de la dirección de la Sociedad dominante.

### **Nuestra respuesta**

Nuestros procedimientos de auditoría han consistido, entre otros, en los siguientes:

- Entendimiento del proceso de estimación de las provisiones por obligación de devolución de las aeronaves y motores arrendados, así como de la vida útil de la capacidad productiva del fuselaje y motores.
- Análisis de los contratos de arrendamiento de aeronaves y motores suscritos, al objeto de identificar las obligaciones contractuales para el Grupo.
- Evaluación de la razonabilidad de la provisión por obligación de devolución de las aeronaves y motores arrendados, así como de la amortización de la capacidad productiva del fuselaje y de los motores, en base a las fechas previstas de los eventos futuros de mantenimiento, costes históricos y, en su caso, contratos de mantenimiento suscritos.

### ***Reestructuración de flota***

---

**Descripción** El Grupo inició en 2020 la sustitución de la flota de Boeing B717-200 por Airbus. Esto ha dado lugar a la cancelación anticipada de la mayor parte del contrato de arrendamiento de la flota de Boeing B717-200 y la decisión resultante de poner en tierra y retirar la flota restante de estos aviones. Como se indica en la nota 2.3, esta reestructuración de la flota ha resultado principalmente en el deterioro del derecho de uso del componente de alquiler de aeronaves y motores arrendados, la cancelación del derecho de uso del componente de alquiler de aviones arrendados y el pasivo de arrendamiento relacionado, deterioro de los repuestos para estas aeronaves, incurriendo en costes de reenvío y penalizaciones por acuerdos de cancelación anticipada. Dado que estos asuntos requirieron que los directores hicieran juicios significativos al estimar los costes y debido a la materialidad de los importes involucrados, hemos considerado esta área como una de los aspectos más relevantes de auditoría.

**Nuestra  
respuesta**

Nuestros procedimientos de auditoría han consistido, entre otros, en los siguientes:

Evaluación de los supuestos utilizados por la Dirección para determinar la existencia de indicadores de pérdidas por deterioro del derecho de uso del componente de alquiler de aeronaves y motores arrendados.

Evaluación del cálculo realizado por la Dirección para determinar el deterioro y la provisión para cumplir con las obligaciones contractuales por rentas registradas. Para ello, se ha obtenido el detalle de la flota del Grupo y otros activos directamente relacionados, identificando el derecho de uso del componente de alquiler de aeronaves y motores arrendados y otros activos relacionados sujetos a deterioro y evaluando su integridad y precisión mediante la conciliación registros contables y planes de vuelo.

Revisión de los plazos de devolución establecidos en los contratos de arrendamiento de aeronaves para comprobar la integridad del análisis de la provisión para mantenimiento de aeronaves.

Revisión de los cálculos y obtención de documentación acreditativa de los principales costes, verificando que estén relacionados con la reestructuración de la flota.

Revisión de la idoneidad de la información incluida en las notas de los estados financieros de acuerdo con el marco regulatorio de información financiera aplicable a la Sociedad.

**Otra Información: Informe de gestión consolidado**

La otra información comprende exclusivamente el informe de gestión consolidado del ejercicio 2020, cuya formulación es responsabilidad de los administradores de la Sociedad dominante y no forma parte integrante de las cuentas anuales consolidadas.

Nuestra opinión de auditoría sobre las cuentas anuales consolidadas no cubre el informe de gestión consolidado. Nuestra responsabilidad sobre el informe de gestión consolidado, de conformidad con lo exigido por la normativa reguladora de la actividad de auditoría de cuentas, consiste en

- a) Evaluar e informar sobre la concordancia del informe de gestión consolidado con las cuentas anuales consolidadas, a partir del conocimiento del Grupo obtenido en la realización de la auditoría de las citadas cuentas.
- b) Evaluar e informar sobre la coherencia del resto de la información incluida en el informe de gestión consolidado adjunto a las cuentas anuales consolidadas, en base al conocimiento del Grupo obtenido durante la auditoría, además de evaluar e informar sobre si el contenido y presentación de este parte del informe de gestión consolidado se ajusta a la normativa aplicable. Si, basándonos en el trabajo que hemos realizado, concluimos que existen incorrecciones materiales, estamos obligados a informar de ello.

En base al trabajo realizado, según se describe anteriormente, hemos verificado que la información a que se refiere el párrafo a) anterior se brinda conforme a lo estipulado por la normativa aplicable y que el resto de la información contenida en el informe de gestión consolidado es consistente con la proporcionada en el consolidado 2020. los estados financieros y su contenido y presentación se ajustan a la normativa aplicable.

### **Responsabilidad de los administradores de la Sociedad dominante en relación con las cuentas anuales consolidadas**

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

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

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

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

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

Como parte de una auditoría de conformidad con la normativa reguladora de la actividad de auditoría de cuentas vigente 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 consolidadas, debida a fraude o error, diseñamos y aplicamos procedimientos de auditoría para responder a dichos riesgos y obtenemos evidencia de auditoría suficiente y adecuada para proporcionar una base para nuestra opinión. El riesgo de no detectar una incorrección material debida a fraude es más elevado que en el caso de una incorrección material debida a error, ya que el fraude puede implicar colusión, falsificación, omisiones deliberadas, manifestaciones intencionadamente erróneas, o la elusión del control interno.

Obtenemos conocimiento del control interno relevante para la auditoría con el fin de diseñar procedimientos de auditoría que sean adecuados en función de las circunstancias, y no con la finalidad de expresar una opinión sobre la eficacia del control interno del Grupo.

Evaluamos si las políticas contables aplicadas son adecuadas y la razonabilidad de las estimaciones contables y la correspondiente información revelada por los administradores de la Sociedad dominante.

Concluimos sobre si es adecuada la utilización, por los administradores de la Sociedad dominante, 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 del Grupo para continuar como empresa en funcionamiento. Si concluimos que existe una incertidumbre material, se requiere que llamemos la atención en nuestro informe de auditoría sobre la correspondiente información revelada en las cuentas anuales consolidadas o, si dichas revelaciones no son adecuadas, que expresemos una opinión modificada. Nuestras conclusiones se basan en la evidencia de auditoría obtenida hasta la fecha de nuestro informe de auditoría. Sin embargo, los hechos o condiciones futuros pueden ser la causa de que el Grupo deje de ser una empresa en funcionamiento.

Evaluamos la presentación global, la estructura y el contenido de las cuentas anuales consolidadas, incluida la información revelada, y si las cuentas anuales consolidadas representan las transacciones y hechos subyacentes de un modo que logran expresar la imagen fiel.

Obtenemos evidencia suficiente y adecuada en relación con la información financiera de las entidades o actividades empresariales dentro del grupo para expresar una opinión sobre las cuentas anuales consolidadas. Somos responsables de la dirección, supervisión y realización de la auditoría del grupo. Somos los únicos responsables de nuestra opinión de auditoría.

Nos comunicamos con los administradores de la Sociedad dominante 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 la Sociedad dominante, determinamos los que han sido de la mayor significatividad en la auditoría de las cuentas anuales consolidadas 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.

**Col·legi  
de Censors Jurats  
de Comptes  
de Catalunya**

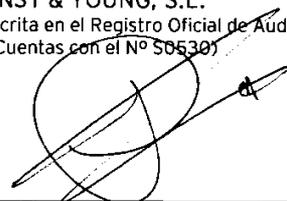
**ERNST & YOUNG, S.L.**

**2021 Núm.20/21/02369**

.....  
Informe d'auditoria de comptes subjecte  
a la normativa d'auditoria de comptes  
espanyola o internacional  
.....

26 de abril de 2021

**ERNST & YOUNG, S.L.**  
(Inscrita en el Registro Oficial de Auditores  
de Cuentas con el N° 50530)



**Eloy González Fauró**  
(Inscrito en el Registro Oficial de Auditores  
de Cuentas con el N° 24095)



001254875

CLASE 8.<sup>a</sup>**VOLOTEA, S.L. Y SOCIEDAD DEPENDIENTE****Estado de resultados consolidado correspondiente al ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2020**

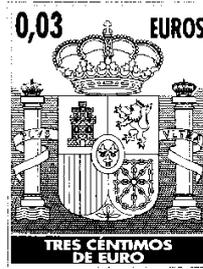
(Expresado en miles de euros)

	Notas	2020	2019
<b>Operaciones continuadas</b>			
Ingresos por asiento		113.350	283.018
Ingresos complementarios		79.450	157.505
<b>Total Ingresos</b>	<b>9.1</b>	<b>192.800</b>	<b>440.523</b>
Combustible		(49.260)	(141.331)
Mantenimiento		(36.285)	(47.970)
Gastos aeroportuarios, de handling y de navegación		(48.386)	(83.635)
Gastos de personal	9.2	(38.259)	(58.009)
Alquiler de aeronaves	23	(1.926)	(450)
Gastos comerciales y marketing		(14.646)	(17.087)
Depreciación y amortización	12 y 13	(45.848)	(57.345)
Otros gastos de explotación		(24.823)	(28.883)
<b>Total gastos de explotación</b>		<b>(259.433)</b>	<b>(434.710)</b>
<b>Resultado de explotación (sin costes netos de reestructuración de flota)</b>		<b>(66.633)</b>	<b>5.813</b>
Costes netos de reestructuración de flota	2.3	(27.697)	-
<b>Resultado de explotación</b>		<b>(94.330)</b>	<b>5.813</b>
Resultado financiero neto	9.3	(42.378)	(11.180)
Diferencias de cambio netas	22	8.319	(2.464)
<b>Otros ingresos (gastos)</b>		<b>(34.059)</b>	<b>(13.644)</b>
<b>Resultado antes de impuestos</b>		<b>(128.389)</b>	<b>(7.831)</b>
Impuesto sobre beneficios	10	6.313	91
<b>Resultado del ejercicio</b>		<b>(122.076)</b>	<b>(7.740)</b>
<b>Atribuible a:</b>			
Socios de la sociedad dominante		(122.076)	(7.740)
Socios externos		-	-
<b>Ganancias / (Pérdidas) por acción (euros por acción)</b>			
Básicas	11	(0,22)	(1,41)
Diluidas	11	(0,22)	(1,41)

**Estado del resultado global consolidado correspondiente al ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2020**

(Expresado en miles de euros)

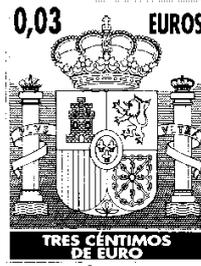
	Notas	2020	2019
<b>Resultado del ejercicio</b>		<b>(122.076)</b>	<b>(7.740)</b>
Coberturas de flujos de efectivo			
Ganancia (pérdida) neta	14.3	(2.076)	9.726
Efecto impositivo	10.1	519	(2.432)
<b>Otro resultado global que puede reclasificarse a resultados en ejercicios posteriores, neto de impuestos</b>		<b>(1.557)</b>	<b>7.294</b>
<b>Resultado global total del ejercicio, neto de impuestos</b>		<b>(123.633)</b>	<b>(446)</b>
<b>Atribuible a:</b>			
Socios de la sociedad dominante		(123.633)	(446)
Socios externos		-	-



001254876

CLASE 8.<sup>a</sup>**VOLOTEA, S.L. Y SOCIEDAD DEPENDIENTE**  
**Estado de situación financiera consolidado al 31 de diciembre de 2020**  
(Expresado en miles de euros)

<b>ACTIVO</b>	<b>Notas</b>	<b>2020</b>	<b>2019</b>
<b>Activo no corriente</b>			
Inmovilizado material	12	199.836	229.042
Activo intangible	13	103.664	103.093
Préstamos a socios y empresas vinculadas a socios	14.1	50	50
Depósitos indisponibles	14.1	38.467	1.994
Derivados	14.1	131	204
Depósitos y otros activos	14.1	31.841	30.496
Activos por impuestos diferidos	10.1	34.808	29.099
		408.797	393.978
<b>Activo corriente</b>			
Existencias	15	9.542	15.262
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	14.1	30.743	44.140
Derivados	14.1	887	3.677
Otros activos financieros	14.1	7.018	13.066
Depósitos indisponibles	14.1	1.292	7.779
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	17	98.382	42.802
		147.864	126.726
<b>Total activo</b>		<b>556.661</b>	<b>520.704</b>
<b>PATRIMONIO NETO Y PASIVO</b>	<b>Notas</b>	<b>2020</b>	<b>2019</b>
<b>Patrimonio neto</b>			
Capital escriturado	18.1	6.256	6.256
Prima de asunción	18.2	56.005	56.005
Reservas	18.3	(8.648)	(908)
Resultado del ejercicio		(122.076)	(7.740)
Ajustes por cambio de valor – Coberturas de flujos de efectivo	18.7	-	1.557
<b>Total patrimonio neto</b>		<b>(68.463)</b>	<b>55.170</b>
<b>Pasivo no corriente</b>			
Provisiones	19	138.653	120.060
Pasivos por impuestos diferidos	10.1	15.752	16.906
Derivados	14.2	3.170	517
Pasivos por arrendamiento	14.2	77.064	117.727
Préstamos y créditos	14.2	164.311	8.016
		398.950	263.226
<b>Pasivo corriente</b>			
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	14.2	159.867	103.908
Pasivos por impuesto corriente	10	-	180
Derivados	14.2	10.111	1.286
Pasivos por arrendamiento	14.2	19.623	36.181
Deudas con entidades de crédito y pagarés	14.2	23.953	14.640
Ingresos diferidos	20	12.620	46.113
		226.174	202.308
<b>Total pasivo</b>		<b>625.124</b>	<b>465.534</b>
<b>Total patrimonio neto y pasivo</b>		<b>556.661</b>	<b>520.704</b>



001254877

3

CLASE 8.<sup>a</sup>

**VOLOTEA, S.L. Y SOCIEDAD DEPENDIENTE**  
Estado de cambios en el patrimonio neto consolidado correspondiente al ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2020  
(Expresado en miles de euros)

	Capital escriturado (Nota 18.1)	Prima de asunción (Nota 18.2)	Reservas (Nota 18.3)	Resultado del ejercicio	Ajustes por cambio de valor (Nota 18.7)	Total
<b>Saldo a 1 de enero de 2019</b>	<b>55</b>	<b>49.536</b>	<b>(1.545)</b>	<b>17.028</b>	<b>(7.851)</b>	<b>57.123</b>
Operaciones con socios	6.201	6.469	(12.670)	-	-	-
Otras variaciones	-	-	13.407	(17.028)	2.114	(1.507)
Resultado global total	-	-	-	(7.740)	7.294	(446)
<b>Saldo a 31 de diciembre de 2019</b>	<b>6.256</b>	<b>56.005</b>	<b>(908)</b>	<b>(7.740)</b>	<b>1.557</b>	<b>55.170</b>
<b>Saldo a 1 de enero de 2020</b>	<b>6.256</b>	<b>56.005</b>	<b>(908)</b>	<b>(7.740)</b>	<b>1.557</b>	<b>55.170</b>
Otras variaciones	-	-	-	(122.076)	(1.557)	(123.633)
Resultado global total	-	-	(7.740)	7.740	-	-
<b>Saldo a 31 de diciembre de 2020</b>	<b>6.256</b>	<b>56.005</b>	<b>(8.648)</b>	<b>(122.076)</b>	<b>-</b>	<b>(68.463)</b>



001254878

CLASE 8.ª

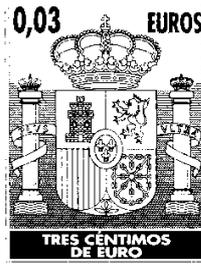
**VOLOTEA, S.L. Y SOCIEDAD DEPENDIENTE****Estado de flujos de efectivo consolidado correspondiente al ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2020**

(Expresado en miles de euros)

	Notas	2020	2019
<b>Actividades de explotación:</b>			
Resultado del ejercicio después de impuestos		(122.076)	(7.740)
Ajustes del resultado:			
Amortización del inmovilizado	12 y 13	52.178	57.345
Impuesto sobre beneficios	10	(6.313)	(91)
Diferencias de cambio		(8.319)	2.464
Resultados de coberturas		10.402	-
Otros ajustes en inversiones		26	-
Cambios en el capital corriente:			
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar		13.227	(13.184)
Existencias		5.720	(3.163)
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar		49.681	35.279
Provisiones		7.827	2.805
Ingresos diferidos		(33.493)	13.972
Pagos (cobros) por impuesto sobre beneficios		1.830	880
Otros cobros (pagos)		(17.140)	(33.888)
<b>Flujos de efectivo netos de las actividades de explotación</b>		<b>(46.450)</b>	<b>54.679</b>
<b>Actividades de inversión:</b>			
Otros depósitos		1.875	(3.948)
Depósitos indisponibles		(29.986)	(6.105)
Pagos y cobros por inversiones en inmovilizado		(4.767)	(21.962)
<b>Flujos de efectivo netos de las actividades de inversión</b>		<b>(32.878)</b>	<b>(32.015)</b>
<b>Actividades de financiación:</b>			
Préstamos y créditos	14.2	165.708	17.223
Pago por arrendamiento	14.2	(30.800)	(38.898)
<b>Flujos de efectivo netos de las actividades de financiación</b>		<b>134.908</b>	<b>(21.675)</b>
<b>Variación neta del efectivo y otros activos líquidos equivalentes</b>		<b>55.580</b>	<b>989</b>
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes al comienzo del ejercicio		42.802	41.813
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes al final del ejercicio	17	98.382	42.802



CLASE 8.ª



001254879

## **VOLOTEA, S.L.**

**Memoria correspondiente al ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2020**

### **1. INFORMACIÓN CORPORATIVA**

Volotea, S.L. (en adelante, la "Sociedad" o la "Sociedad Dominante") y su sociedad dependiente (en adelante, el "Grupo" o el "Grupo Volotea") se dedican a la prestación de servicios de transporte aéreo tanto de corto como de largo recorrido.

Volotea, S.L. se constituyó como sociedad de responsabilidad limitada el 2 de abril de 2008 bajo el nombre de Aeroterapia, S.L., cambiando posteriormente su denominación social por la de Alaeo, S.L. y en fecha 6 de marzo de 2012 por la actual. La Junta General Extraordinaria de Socios celebrada el 21 de septiembre de 2015 acordó transformar la Sociedad en sociedad anónima, sin cambio de personalidad jurídica que, con idéntico objeto social, domicilio, cifra de capital social y duración, pasó a denominarse Volotea, S.A. Dicha transformación fue inscrita en el Registro Mercantil de Barcelona el 30 de septiembre de 2015. El 13 de diciembre de 2019, la Junta General Extraordinaria de Socios de Volotea Holding Europe, S.L. acordó la fusión por absorción inversa entre Volotea, S.A.U. (sociedad absorbente) y Volotea Holding Europe, S.L. (sociedad absorbida), con efectos contables 1 de enero de 2019. En el marco de esta operación de fusión, se transformó la Sociedad en sociedad de responsabilidad limitada, con idéntico objeto social, domicilio y duración, pasando a denominarse Volotea, S.L. y dejando de ostentar la condición de unipersonal (Nota 6). Como consecuencia de dicha fusión, Volotea, S.L. pasó a ser la Sociedad Dominante del Grupo Volotea. Por tanto, esta fusión no tubo impacto alguno en el Grupo Volotea, salvo por el hecho de que Volotea, S.L. pasa a ser la Sociedad Dominante del mismo. Asimismo, tras dicha fusión, los socios de Volotea, S.L. han pasado a ser los socios de Volotea Holding Europe, S.L., los cuales se detallan en la Nota 18.1.

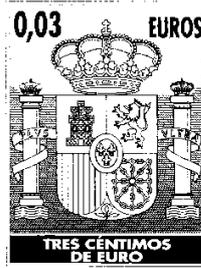
Desde el 10 de noviembre de 2017, por acuerdo tomado por el Consejo de Administración en fecha 20 de octubre de 2017, la Sociedad figura inscrita en el Registro Mercantil de Asturias, y su domicilio social se encuentra en el aeropuerto de Asturias, en Santiago del Monte (Castrillón). Hasta dicha fecha, la Sociedad figuraba inscrita en el Registro Mercantil de Barcelona, y su domicilio social era Travessera de Gràcia, 56, 4º de Barcelona.

El objeto social de la Sociedad, de acuerdo con sus estatutos, consiste en la prestación de servicios relacionados con el transporte aéreo, tanto de corto como de largo recorrido. Dentro del ámbito del transporte aéreo, la Sociedad podrá, de forma enunciativa pero no limitativa, prestar los siguientes servicios: (i) La explotación del transporte aéreo de personas, mercancías de todas clases y correo; (ii) La explotación de los servicios de asistencia técnica, operativa y comercial a las aeronaves, pasajeros, carga y correo; (iii) La explotación de los servicios de asistencia tecnológica y consultoría en materia aeronáutica, aeroportuaria y de transporte aéreo; (iv) La explotación y desarrollo de sistemas informatizados de reservas y demás servicios relacionados con el transporte aéreo; (v) La explotación de servicios de mantenimiento aeronáutico de célula, motores, instrumentación y equipos auxiliares; (vi) La explotación de servicios de formación e instrucción en materia aeronáutica.

La Sociedad es cabecera del grupo societario formado por ella misma como Sociedad Dominante y por Volotea Flight Academy, S.L.U. como Sociedad Dependiente. Volotea Flight Academy, S.L.U. es una sociedad limitada domiciliada en Travessera de Gràcia, 56, 4º de Barcelona, que se constituyó el 30 de noviembre de 2015, bajo la denominación social de Volotea Chárter S.L.U., y que con fecha 23 de agosto de 2018 cambió su denominación social por la actual, a la vez que modificó las actividades incluidas en su objeto social. Hasta dicha fecha su objeto social, de acuerdo con sus estatutos, consistía en la prestación de servicios diversos a empresas del sector aéreo. A partir dicha fecha se amplía el objeto social incluyendo la explotación de servicios de formación e instrucción en materia aeronáutica.



**CLASE 8.ª**



001254880

El Grupo tiene establecimientos permanentes en Francia, Italia y Grecia, en tanto que 13 de sus 15 bases de operaciones se encuentran situadas en dichos países. El Grupo desarrolla su actividad en la Unión Europea.

No existen otras sociedades dependientes o participadas por la Sociedad no incluidas en las cuentas anuales consolidadas.

Los Administradores han formulado con fecha 24 de marzo de 2021 las cuentas anuales consolidadas de la Sociedad correspondientes al ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2020, preparadas de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera adaptadas por la Unión Europea (NIIF-UE).

## **2. POLÍTICAS CONTABLES**

### **2.1 Base de presentación**

Las cuentas anuales consolidadas del Grupo se han preparado de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera vigentes a 31 de diciembre de 2020 publicadas por el Consejo de Normas Internacionales de Contabilidad ("IASB") y adoptadas por la Unión Europea (en adelante "NIIF-UE"). Ninguna de las normas, interpretaciones o modificaciones que son aplicables por primera vez en este ejercicio ha tenido impacto significativo en las políticas contables del Grupo (Nota 3).

Las presentes cuentas anuales consolidadas han sido formuladas por el Consejo de Administración de la Sociedad Dominante el 24 de marzo de 2021 para su sometimiento a la aprobación de la Junta General de Socios, estimándose que serán aprobadas sin ninguna modificación.

Las políticas contables utilizadas por El Grupo en la elaboración de estas cuentas anuales consolidadas son las vigentes al cierre del ejercicio. En algunos casos, las NIIF-UE prevén aplicaciones alternativas. Las opciones aplicadas por el Grupo se describen en las políticas contables descritas en la memoria consolidada.

Las cuentas anuales consolidadas se han preparado sobre la base del coste histórico, a excepción de los instrumentos financieros derivados, que se valoran a valor razonable.

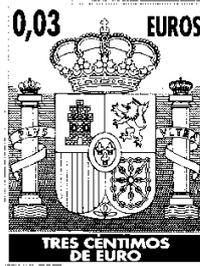
Las cuentas anuales consolidadas se presentan en miles de euros, salvo que se indique lo contrario.

Al objeto de preparar las cuentas anuales consolidadas de conformidad con las NIIF-UE, es necesario realizar determinadas estimaciones contables significativas. Asimismo, la Dirección debe efectuar juicios al aplicar las políticas contables del Grupo. Las áreas que implican un mayor grado de juicio por parte de la Dirección, una mayor complejidad o las áreas en las que las asunciones y estimaciones son significativas para la preparación de las cuentas anuales consolidadas, se indican en la Nota 3.

Las cuentas anuales se han preparado a partir de los registros auxiliares de contabilidad de la Sociedad, habiéndose aplicado las disposiciones legales vigentes en materia contable con la finalidad de mostrar la imagen fiel del patrimonio, de la situación financiera y de los resultados del Grupo. El estado de flujos de efectivo se ha preparado con el fin de informar verazmente sobre el origen y la utilización de los activos monetarios representativos de efectivo y otros activos líquidos equivalentes de la Sociedad.



CLASE 8.<sup>a</sup>



001254881

La sociedad dependiente ha sido consolidada utilizando el método de integración global. Los saldos y transacciones entre la Sociedad Dominante y la sociedad dependiente, así como la participación que ostenta la Sociedad Dominante, se han eliminado en las cuentas anuales consolidadas. La sociedad dependiente cierra su ejercicio social en la misma fecha que la Sociedad Dominante.

## 2.2 Comparación de la información

Los Administradores de la Sociedad Dominante presentan a efectos comparativos, con cada una de las partidas del estado de resultados consolidado, del estado del resultado global consolidado, del estado de situación financiera consolidado, del estado de cambios en el patrimonio neto consolidado, del estado de flujos de efectivo consolidado y de la memoria consolidada, además de las cifras del ejercicio 2020, las correspondientes al ejercicio anterior. En la memoria también se incluye información cuantitativa del ejercicio anterior salvo cuando una norma contable específicamente establece que no es necesario.

## 2.3 Principio de empresa en funcionamiento

El pasado 11 de marzo de 2020 la Organización Mundial de la Salud elevó la declaración de emergencia de salud pública ocasionada por el brote del coronavirus (Covid-19) a la categoría de pandemia internacional. La propagación de la enfermedad a escala mundial ha provocado una importante crisis sanitaria que, desde entonces, ha generado cambios profundos en el entorno macroeconómico y en el desarrollo habitual de las actividades económicas en múltiples sectores, con una relevante repercusión en la movilidad de las personas a nivel nacional y especialmente internacional. Desde entonces, se ha producido una disminución general del tráfico aéreo mundial que también ha afectado al mercado intra europeo, y que han provocado una reducción significativa en la capacidad y la rentabilidad del Grupo durante el ejercicio 2020.

Debido a la reducción del volumen de negocio en el ejercicio 2020, el Grupo ha tenido pérdidas por un importe de 122.076 miles de euros, y como consecuencia, los fondos propios de la Sociedad Dominante a 31 de diciembre de 2020 son inferiores a la mitad del capital social. Para atenuar las consecuencias que tendría la aplicación de las normas generales en la actual situación, el Gobierno de España, mediante la Ley 3/2020, del 18 de septiembre, ha aprobado una normativa específica para mantener la continuidad económica de empresas viables en condiciones generales de mercado. De este modo, en su artículo 13.1 establece que a los solos efectos de la aplicación del Artículo 363 del texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital, aprobado por el Real Decreto Legislativo 1/2010, de 2 de julio, no se tomarán en consideración las pérdidas del ejercicio 2020 (Nota 18.4).

Por otro lado, al 31 de diciembre de 2020 el fondo de maniobra del Grupo es negativo por importe de 78.310 miles de euros, (17.596 miles de euros negativos excluyendo el importe de billetes anticipados y vales entregados para venta futura).

El Consejo de Administración de la Sociedad Dominante tiene una expectativa razonable de que la compañía dispone de suficientes recursos para continuar desarrollando su actividad y ha preparado las cuentas anuales atendiendo al principio de empresa en funcionamiento de acuerdo con las medidas implantadas descritas a continuación.



001254882

CLASE 8.ª

**Desarrollo de la actividad durante el ejercicio 2020**

Tanto por la reducción de la demanda como por las restricciones a la circulación promulgadas por los gobiernos de Italia, Francia, Grecia, Alemania, España y otros países europeos, el Grupo decidió interrumpir su actividad entre el 18 de marzo de 2020 y el 17 de junio de 2020, suprimiendo todos los vuelos programados (“hibernación”) durante este periodo.

A partir de esa fecha, el Grupo reanudó su actividad adaptando su programa de vuelos a las condiciones establecidas por las normativas nacionales, europeas, sanitarias y de seguridad aérea, y teniendo en cuenta la situación de la demanda, logrando niveles de ocupación y resultados operativos y comerciales positivos superiores a otros operadores durante el verano de 2020, gracias a su flexibilidad y adaptabilidad a los nuevos nichos de demanda. No obstante, en los meses de octubre, noviembre y diciembre de 2020, diversos países europeos han establecido nuevas medidas restrictivas de la movilidad de sus ciudadanos con mayor o menor grado de intensidad, que siguen vigentes a día de hoy.

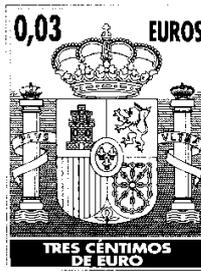
Por este motivo, el Grupo ha seguido prestando mayor atención a las rutas domésticas, ofreciendo una capacidad adaptada a un escenario en el que la evolución de la enfermedad ha dado lugar a restricciones cambiantes en la movilidad, un entorno macroeconómico débil y una demanda inferior a la existente antes del inicio de la crisis sanitaria.

Es importante resaltar, como más adelante se explicará en el punto “Medidas para incrementar la eficiencia y la rentabilidad”, que los Administradores de la Sociedad Dominante han adoptado diversas medidas para mitigar los efectos de la reducción de la actividad, que han supuesto entre otros acelerar la reestructuración de la flota del Grupo y la revisión de las condiciones contratadas de coberturas de fuel. Como consecuencia de dichas medidas la Sociedad ha incurrido en una serie de costes de reestructuración, el detalle de los cuales es como sigue:

<b>(Miles de euros)</b>	<b>2020</b>
Costes reestructuración coberturas fuel	21.069
Costes reestructuración flota	
Bajas Inmovilizado Material – Aeronaves (Notas 12 y 23)	8.870
Deterioro Inmovilizado Material – Aeronaves (Notas 12 y 23)	5.442
Indemnizaciones cancelación anticipada contratos (Nota 23)	6.863
Costes legales reestructuración	6.112
Deterioro recambios Boeing B717-200 (Nota 15)	6.000
Costes devolución Boeing B717-200	3.959
Deterioro Inmovilizado Material – Mantenimiento (Nota 12)	2.803
Deterioro cuentas a cobrar arrendador aeronaves (Nota 16)	1.029
Deterioro Otro inmovilizado material (Nota 12)	853
Cancelación otros activos	597
Cancelación reservas y provisiones de mantenimiento	(468)
Cancelación de pasivos por arrendamiento (Nota 23)	(14.363)
	27.697
	<b>48.766</b>



CLASE 8.ª



001254883

### Medidas para preservar la liquidez

Para adaptar su actividad y su estructura a esta nueva situación de mercado, el Grupo ha implantado múltiples medidas en todos los ámbitos, con objeto de preservar su liquidez y minimizar el impacto de la crisis sanitaria en sus operaciones:

- Acuerdos con proveedores para el diferimiento y extensión de pagos de servicios.
- Renegociación de contratos de suministros para adecuarlos a las nuevas necesidades.
- Paralización o reducción significativa de actividades no esenciales de marketing, mantenimiento, e inversiones de capital.
- Acuerdos con las entidades con las que el Grupo mantiene contratadas coberturas de fuel para la adaptación de las condiciones de liquidación de dichas coberturas, y la extensión en algunos casos de su liquidación a ejercicios posteriores.
- Extensión de la estructura invernal del Grupo durante el periodo de "hibernación" para la reducción de los costes variables derivados de las operaciones.
- Suspensiones y reducciones de empleo de la plantilla (especialmente tripulantes y pilotos y aquéllos directamente dedicados a la actividad aérea), mediante la aplicación de los sistemas sociales y laborales habilitados en cada país para el mantenimiento de puestos de trabajo.

Asimismo, para compensar la reducción de liquidez derivada de la situación de mercado, el Grupo ha acudido a los mercados financieros, obteniendo diferentes créditos, avales y recursos financieros a corto y largo plazo. Estas fuentes de financiación han permitido incrementar la liquidez de la Sociedad Dominante en 2020 por un importe total de 172.060 miles de euros (más 2.500 miles de euros adicionales en su sociedad dependiente Volotea Flight Academy, S.L.), ayudando con ello a paliar los efectos económicos de la crisis sanitaria en las actividades del Grupo.

En concreto, a través de la Línea de Avales del Estado del Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital, regulada por el Real Decreto-ley 8/2020 de 17 de marzo de 2020, como hecho más significativo, la Sociedad Dominante ha firmado un préstamo sindicado a largo plazo por un importe de 144.660 miles de euros, concedido por un conjunto de entidades financieras españolas y con la participación del Instituto de Crédito Oficial (ICO). Este préstamo sindicado firmado el 27 de julio de 2020, tiene un periodo de carencia de dos años y una duración total de cinco. El Real Decreto Ley 34/2020 de 17 de noviembre permite que la Sociedad Dominante pueda solicitar la ampliación de su vencimiento hasta en tres años adicionales. A fecha de formulación de estas cuentas anuales no se ha ejecutado esta opción.

Adicionalmente, y vinculados al préstamo sindicado mencionado, la Sociedad Dominante y su Sociedad Dependiente Volotea Flight Academy, S.L., han firmado sendos préstamos a largo plazo por un importe conjunto de 5.000 miles de euros concedidos por el Institut Català de Finances (ICF).

Tanto el préstamo sindicado como estos vehículos de financiación bancaria adicionales no tienen compromisos de cumplimiento ("covenants") ni establecen desembolsos durante 2021 (excepto por la liquidación de intereses) tal y como se describe en la Nota 14.2.

A 31 de diciembre de 2020, el Grupo tenía un saldo de tesorería disponible de 98.382 miles de euros, tal y como se detalla en la Nota 17.



001254884

**CLASE 8.<sup>a</sup>**

Adicionalmente el Grupo tiene disponibles en los préstamos anteriores por un importe total de 2.106 miles de euros, que se recibirán entre enero y julio del 2021, y dispone igualmente de pólizas de crédito no dispuestas por un importe total de 5.000 miles de euros adicionales, con vencimiento en abril 2022 (3.500 miles de euros) y abril 2025 (1.500 miles de euros).

El fondo de maniobra del Grupo al 31 de diciembre de 2020 es negativo por importe de 78.310 miles de euros. No obstante, deduciendo los ingresos anticipados por la venta de billetes, así como los vales entregados a los viajeros para volar en el futuro, dicho fondo de maniobra resulta negativo por importe de 17.596 miles de euros. En este sentido las proyecciones de efectivo preparadas por los Administradores de la Sociedad Dominante reflejan la capacidad de la misma de hacer frente a todos sus pasivos. Dichas proyecciones se basan en un incremento del tráfico aéreo durante la segunda mitad del ejercicio 2021 así como en la consolidación de los ahorros de las medidas de eficiencia y ahorro de costes.

#### **Medidas para incrementar la eficiencia y la rentabilidad**

Durante 2020, tal y como se menciona en el apartado "Desarrollo de la actividad durante el ejercicio 2020", el Grupo ha acometido asimismo una profunda reestructuración de su flota de aeronaves con objeto de adaptarla a las nuevas condiciones de mercado, mantener su capacidad de crecimiento e incrementar la eficiencia de sus operaciones y la rentabilidad actual y futura de su modelo de negocio. De esta forma, el Grupo ha logrado durante el ejercicio 2020 (Nota 23):

- Acordar con arrendadores de aviones aplazamientos o cancelaciones de las incorporaciones de aviones adicionales para su flota previstas en el ejercicio 2020.
- Acordar con los arrendadores de aviones Boeing B717 (y sus servicios anexos) la salida anticipada de la mayor parte de estas aeronaves de su flota, mediante la devolución en los primeros meses de 2021 de todas sus unidades de estos modelos excepto 4 unidades, logrando de esta forma la unificación de la flota en modelos Airbus, con la consiguiente eliminación de duplicidades y potencial generación de sinergias operativas. Tal y como se menciona anteriormente, el coste de reestructurar la flota del Grupo y de migrar a una flota basada en el Airbus ha ascendido a 27.697 miles de euros.
- Acordar con los arrendadores de aeronaves Airbus la adaptación de sus condiciones contractuales a la nueva situación del mercado.
- Acordar con diversos arrendadores de aeronaves Airbus la incorporación de 15 aeronaves adicionales a su flota durante 2021, en condiciones adaptadas a la nueva situación de mercado.

El Grupo estima que estos acuerdos darán lugar a incrementos significativos de la capacidad y la rentabilidad de su actividad en los próximos ejercicios, y supondrán una importante transformación para obtener una mejora de su eficiencia operativa, que se verá asimismo incrementada con la actividad derivada del acuerdo preliminar (MoU) firmado con IAG, en virtud del cual el Grupo pasará a operar determinadas rutas en aeropuertos españoles actualmente cubiertas por Iberia y/o Air Europa. Este acuerdo se enmarca en el contexto de la adquisición por parte de Iberia del 100% de Air Europa y está sujeto a la aprobación por parte de la Dirección General de Competencia de la Comisión Europea, cuya resolución se espera en el transcurso del ejercicio 2021.



CLASE 8.ª



001254885

### **Evolución previsible**

En la actualidad en la mayoría de los países europeos se está iniciando un proceso masivo de vacunación de la población con el fin de detener la expansión de la pandemia. Es prematuro, no obstante, estimar la duración de este proceso, así como valorar la efectividad de estos tratamientos para la erradicación de la enfermedad, y por tanto cuantificar sus efectos en las actividades aéreas.

Las estimaciones publicadas por IATA el 29 de septiembre de 2020 estiman que el número global de pasajeros de la aviación comercial no regresará a volúmenes anteriores a la crisis sanitaria provocada por el Covid-19 hasta el ejercicio 2024. Se espera, no obstante, que los viajes de corta distancia se recuperen antes que los de largo radio, y que el número de pasajeros vuelva a cifras de 2019 en el ejercicio 2023. En este sentido, la actividad del Grupo, concentrada en el segmento de viajes de ocio y familiares, aeropuertos de tamaño medio y operaciones intra-europea y doméstica, se encuentra en el segmento más estable del mercado, y el más resiliente a las fluctuaciones de la demanda, y con expectativas de recuperación más temprana.

El Consejo de Administración de la Sociedad Dominante tiene una expectativa razonable de que el Grupo disponga de suficiente liquidez para el futuro próximo, y pueda recuperar la situación de sus fondos propios previa a la crisis sanitaria, según requerimientos adaptados de la Ley de Sociedades de Capital, y en consecuencia ha adoptado el principio de empresa en funcionamiento en la preparación de estas cuentas anuales.

No obstante, debido a que la incertidumbre creada por la crisis sanitaria provocada por el Covid-19 incluye múltiples factores que se encuentran fuera del control del Grupo, como la rapidez de los procesos de vacunación y su eficiencia, el riesgo de futuras oleadas de la pandemia y su impacto en las restricciones de viaje y / o la demanda, el Consejo de Administración de la Sociedad Dominante no puede proporcionar la certeza de que no podrían producirse escenarios negativos más severos que los ya considerados, que pudiesen afectar a la capacidad operada, su rentabilidad y las mitigaciones de costes y liquidez alcanzables, en cuyo caso sería necesario obtener liquidez adicional a la descrita previamente mediante renegociaciones de acuerdos de financiación existentes o la obtención de nueva financiación. En este sentido, la capacidad del Grupo para obtener financiación adicional en caso de ser necesaria, junto con las medidas necesarias para restablecer el equilibrio patrimonial, representan una incertidumbre material a la fecha de formulación de estas cuentas anuales.

## **2.4 Resumen de las políticas contables significativas**

### **a) Combinaciones de negocio y fondo de comercio**

Las combinaciones de negocios se registran aplicando el método de adquisición. El coste de adquisición es la suma de la contraprestación transferida, que se valora al valor razonable en la fecha de adquisición, y el importe de los socios externos de la adquirida, si hubiera.

Cuando el Grupo adquiere un negocio, evalúa los activos financieros y los pasivos financieros asumidos para su adecuada clasificación en base a los acuerdos contractuales, condiciones económicas y otras condiciones pertinentes que existan en la fecha de adquisición. Esto incluye la separación de los derivados implícitos de los contratos principales de la adquirida.



**CLASE 8.<sup>a</sup>**



001254886

El fondo de comercio se valora inicialmente a su coste (siendo el exceso de la suma de la contraprestación transferida, el importe de los socios externos registrados y cualquier participación mantenida previamente sobre el valor neto de los activos adquiridos y los pasivos asumidos). Si el valor razonable de los activos netos adquiridos excede al valor de la contraprestación transferida, el Grupo realiza una nueva evaluación para asegurarse de que se han identificado correctamente todos los activos adquiridos y todas las obligaciones asumidas y revisa los procedimientos aplicados para realizar la valoración de los importes reconocidos en la fecha de adquisición. Si esta nueva evaluación resulta en un exceso del valor razonable de los activos netos adquiridos sobre el importe agregado de la contraprestación transferida, la diferencia se reconoce como beneficio en el estado de resultados consolidado.

Después del reconocimiento inicial, el fondo de comercio se registra al coste menos cualquier pérdida por deterioro acumulada. A efectos de la prueba de deterioro, el fondo de comercio adquirido en una combinación de negocios es asignado, desde la fecha de adquisición, a cada unidad generadora de efectivo del Grupo que se espera que se beneficie de la combinación, independientemente de si existen otros activos o pasivos de la adquirida asignados a esas unidades.

Cuando el fondo de comercio forma parte de una unidad generadora de efectivo y una parte de las operaciones de dicha unidad se dan de baja, el fondo de comercio asociado a dichas operaciones enajenadas se incluye en el valor en libros de la operación al determinar la ganancia o pérdida obtenida en la enajenación de la operación. El fondo de comercio dado de baja en estas circunstancias se valora sobre la base de los valores relativos de la operación enajenada y la parte de la unidad generadora de efectivo que se retiene.

#### **b) Clasificación corriente-no corriente**

El Grupo presenta los activos y pasivos en el estado de situación financiera consolidado en base a la clasificación de corrientes o no corrientes. Un activo se clasifica como corriente cuando:

- Se espera realizarlo, o se pretende venderlo o consumirlo, en el ciclo normal de explotación;
- Se mantiene principalmente con fines de negociación;
- Se espera realizarlo dentro de los doce meses siguientes a la fecha del ejercicio sobre el que se informa; o
- Es efectivo o equivalente de efectivo, a menos que tenga restricciones, para ser intercambiado o usado para cancelar un pasivo al menos durante los doce meses a partir de la fecha del ejercicio sobre el que se informa.

El resto de los activos se clasifican como no corrientes.

Un pasivo se clasifica como corriente cuando:

- Se espera sea cancelado en el ciclo normal de explotación;
- Se mantiene principalmente con fines de negociación;
- Debe liquidarse durante los doce meses siguientes a la fecha del ejercicio sobre el que se informa; o
- No existe un derecho incondicional para aplazar su cancelación, al menos durante los doce meses siguientes a la fecha del ejercicio sobre el que se informa.

El Grupo clasifica el resto de los pasivos como no corrientes.



**CLASE 8.ª**



001254887

Los activos y pasivos por impuestos diferidos se clasifican como activos y pasivos no corrientes.

#### **c) Cálculo del valor razonable**

El Grupo valora los instrumentos financieros derivados a su valor razonable a la fecha de cierre del ejercicio.

El valor razonable es el precio que se recibiría para vender un activo o se pagaría para transferir un pasivo en una transacción ordenada entre participantes en el mercado en la fecha de la transacción. El valor razonable está basado en la presunción de que la transacción para vender el activo o para transferir el pasivo tiene lugar:

- En el mercado principal del activo o del pasivo; o
- En ausencia de un mercado principal, en el mercado más ventajoso para la transacción de estos activos o pasivos.

El mercado principal o el mercado más ventajoso ha de ser un mercado accesible para el Grupo.

El valor razonable de un activo o pasivo se calcula utilizando las hipótesis que los participantes del mercado utilizarían a la hora de realizar una oferta por ese activo o pasivo, asumiendo que esos participantes de mercado actúan en su propio interés económico.

El Grupo utiliza las técnicas de valoración apropiadas en las circunstancias y con la suficiente información disponible para el cálculo del valor razonable, maximizando el uso de variables observables relevantes y minimizando el uso de variables no observables.

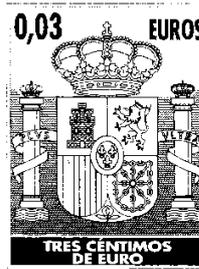
Todos los activos y pasivos para los que se realizan cálculos o desgloses de su valor razonable en las cuentas anuales consolidadas están categorizados dentro de la jerarquía de valor razonable que se describe a continuación, en base a la menor variable que sea significativa para el cálculo del valor razonable en su conjunto:

- Nivel 1 - Valores de cotización (no ajustados) en mercados activos para activos o pasivos idénticos.
- Nivel 2 - Técnicas de valoración para las que la variable de menor nivel utilizada, que sea significativa para el cálculo, es directa o indirectamente observable.
- Nivel 3 - Técnicas de valoración para las que la variable de menor nivel utilizada, que sea significativa para el cálculo, no es observable.

A efectos de los desgloses necesarios sobre el valor razonable, el Grupo ha determinado las distintas clases de activos y pasivos en función de su naturaleza, características, riesgos y niveles de jerarquía de valor razonable, tal y como se ha explicado anteriormente.

#### **d) Reconocimiento de ingresos**

Los ingresos se reconocen en la medida en que sea probable que el Grupo reciba los beneficios económicos correspondientes a la transacción y éstos puedan ser cuantificados con fiabilidad, independientemente de cuándo se reciba el cobro. Los ingresos se valoran al valor razonable de la contraprestación recibida o por recibir, excluyendo impuestos y tasas.



001254888

## CLASE 8.<sup>a</sup>

### Ingresos por asiento

Los ingresos derivados de la prestación de servicios de transporte aéreo, netos de descuentos y otros costes asociados directamente a la venta, corresponden a ingresos por la venta de billetes de pasajeros e ingresos de vuelos chárter, los cuales se reconocen como ingreso cuando se ha prestado el servicio de transporte. Los billetes de pasajeros vendidos pero cuyo vuelo no se ha realizado se contabilizan como ingresos diferidos en el epígrafe "Ingresos diferidos" del pasivo, hasta que se realiza el vuelo (Nota 20).

Las tasas aeroportuarias relacionadas con billetes no utilizados se reconocen como ingresos en base a los términos y condiciones de los billetes y la información histórica de devoluciones de tasas aeroportuarias a los pasajeros.

### Ingresos complementarios

Los ingresos complementarios comprenden la venta de productos y servicios complementarios a la venta de los billetes, tales como los ingresos por equipaje adicional facturado, prioridad de embarque o cambios en vuelos. La mayor parte de estos ingresos por servicios complementarios se reconocen cuando se produce el vuelo correspondiente, dado que dichos servicios están directamente asociados al mismo.

### **e) Subvenciones**

Las subvenciones se reconocen cuando existe una seguridad razonable de que se recibirá la subvención y se cumplirán todas las condiciones impuestas. Cuando la subvención está relacionada con una partida de gastos, se reconoce como ingreso de forma sistemática durante el periodo en que se registran los gastos relacionados, para los que la subvención se ha otorgado como compensación. Cuando la subvención está relacionada con un activo, se registra como ingreso linealmente durante la vida útil esperada del activo correspondiente.

### **f) Impuestos**

#### Impuesto corriente

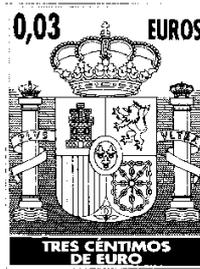
Los activos y pasivos por impuestos corrientes se valoran al importe que se espera recuperar de o pagar a las autoridades tributarias. Los tipos impositivos y las leyes fiscales utilizadas para calcular el importe son aquellos en vigor o prácticamente en vigor a la fecha de cierre en los países en los que el Grupo opera y en los que genera bases imponibles.

Los impuestos corrientes relativos a partidas reconocidas directamente en el patrimonio neto se reconocen en el patrimonio neto y no en el estado de resultados consolidado. La Dirección evalúa periódicamente sus posiciones de riesgo fiscal en relación con situaciones en las que las leyes fiscales aplicables están sujetas a interpretación y registra las provisiones que son necesarias.

Con fecha 4 de diciembre de 2018, el Consejo de Administración de la Sociedad Dominante acordó acogerse al régimen de consolidación fiscal previsto en el Título VII, Capítulo VI de la Ley 27/2014, de 27 de noviembre, del Impuesto sobre Sociedades, con efectos a partir del ejercicio que se inicia el 1 de enero de 2019, quedando el grupo consolidado compuesto por el entonces accionista único (Volotea Holding Europe, S.L.) y por las sociedades Volotea, S.A.U. y Volotea Flight Academy, S.L.U.



CLASE 8.<sup>a</sup>



001254889

Tras la fusión entre Volotea Holding Europe, S.L. y Volotea, S.A.U., el anterior grupo fiscal sigue vigente, y la Sociedad ha pasado a ser la sociedad dominante del mismo.

#### Impuesto diferido

El impuesto diferido se registra considerando las diferencias temporarias existentes entre la base fiscal de los activos y pasivos y sus valores contables en la fecha de cierre.

Se reconocen pasivos por impuestos diferidos para todas las diferencias temporarias imponibles excepto cuando el pasivo por impuesto diferido surge del reconocimiento inicial de un fondo de comercio o de un activo o pasivo en una transacción que no es una combinación de negocios y, que en el momento de la transacción, no afecta ni al resultado contable ni al resultado fiscal.

Se reconocen activos por impuestos diferidos para todas las diferencias temporarias deducibles, deducciones pendientes de aplicar y bases imponibles negativas pendientes de compensar. Los activos por impuestos diferidos se reconocen en la medida en que sea probable que vaya a haber un beneficio fiscal contra el cual se podrá utilizar la diferencia temporaria deducible, el crédito fiscal o las bases imponibles negativas no utilizadas, excepto cuando el activo por impuesto diferido relativo a la diferencia temporaria deducible surge del reconocimiento inicial de un activo o pasivo en una transacción que no es una combinación de negocios y, que en el momento de la transacción, no afecta ni al resultado contable ni al resultado fiscal.

El valor en libros de los activos por impuestos diferidos se revisa en cada fecha de cierre y se reduce en la medida en que ya no sea probable que se disponga de suficientes beneficios fiscales para permitir que parte o todos los activos por impuestos diferidos se puedan utilizar. Los activos por impuestos diferidos no registrados se reevalúan en cada fecha de cierre y se reconocen en la medida en que sea probable que el beneficio fiscal futuro permita recuperar el activo por impuesto diferido.

Los activos y pasivos por impuestos diferidos se valoran según los tipos impositivos que se espera que se apliquen en el ejercicio en el que se realicen los activos o se liquiden los pasivos, en base a los tipos impositivos (y la legislación fiscal) que se hayan aprobado, o estén a punto de aprobarse, al cierre del ejercicio.

El impuesto diferido relacionado con partidas reconocidas fuera del estado de resultados consolidado debe registrarse fuera del estado de resultados consolidado. Los activos y pasivos por impuestos diferidos se registran en correlación con la transacción relacionada, bien en el estado del resultado global consolidado o bien directamente en el patrimonio neto.

#### Impuesto sobre las ventas

Los gastos y activos se registran netos del importe de los impuestos sobre las ventas, excepto:

- Cuando los impuestos sobre ventas incurridos en la compra de activos o servicios no sean recuperables de las autoridades tributarias, en cuyo caso los impuestos sobre ventas se reconocen como parte del coste de adquisición del activo o de la partida de gasto, según aplique.
- Las cuentas a cobrar y a pagar que se presentan incluyendo el importe de los impuestos sobre las ventas.



001254890

## CLASE 8.<sup>a</sup>

El importe neto de los impuestos sobre las ventas recuperables a través de, o pagadero a, las autoridades tributarias, se incluye como parte de las cuentas a cobrar o a pagar en el estado de situación financiera consolidado.

### g) Transacciones en moneda extranjera

La moneda funcional y de presentación del Grupo es el euro.

Las transacciones en moneda extranjera se convierten en su valoración inicial al tipo de cambio de contado vigente en la fecha de la transacción.

Los activos y pasivos monetarios denominados en moneda extranjera se convierten al tipo de cambio de contado vigente en la fecha de cierre. Las diferencias de cambio, tanto positivas como negativas, que se originen en este proceso, así como las que se produzcan al liquidar dichos elementos patrimoniales, se reconocen en el estado de resultados consolidado del ejercicio en el que surjan.

Las partidas no monetarias valoradas a coste histórico se valoran aplicando el tipo de cambio de la fecha de la transacción.

### h) Inmovilizado material

El inmovilizado material se registra por su coste menos la amortización acumulada y/o menos las pérdidas acumuladas por deterioro, si hubiera. El coste del inmovilizado material adquirido en una combinación de negocios es el valor razonable a la fecha de adquisición.

Cuando es necesaria que una parte significativa del inmovilizado sea reemplazada a intervalos, el Grupo lo amortiza separadamente en base a sus vidas útiles específicas.

Un elemento del inmovilizado material o cualquiera de sus partes significativas inicialmente reconocida se da de baja cuando se enajena o cuando no se espera obtener beneficios económicos futuros derivados de su uso o enajenación. El resultado procedente de la enajenación del activo (calculado como la diferencia entre los beneficios netos procedentes de su enajenación y el valor en libros del activo) se registra en el estado de resultados consolidado cuando el activo se da de baja.

Las reparaciones que no representan una ampliación de la vida útil y los costes de mantenimiento son cargados en el estado de resultados consolidado 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:

	<b>Años de vida útil</b>
Mobiliario	10 años
Instalaciones	5 años
Equipos para procesos de información	4 años
Otro inmovilizado material	10 años



CLASE 8.<sup>a</sup>



001254891

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

#### i) Arrendamientos

En la fecha de comienzo del arrendamiento, se reconoce un activo por derecho de uso y un pasivo por arrendamiento. El activo por derecho de uso se presenta en la misma partida en la que se presentarían los correspondientes activos subyacentes si se tuvieran en propiedad.

##### Valoración inicial del activo por derecho de uso

En la fecha de comienzo del arrendamiento, el activo por derecho de uso se valora a coste, el cual comprende:

- El importe de la valoración inicial del pasivo por arrendamiento.
- Cualquier pago por arrendamiento efectuado en la fecha de comienzo del arrendamiento o antes de ésta, menos cualquier incentivo de arrendamiento recibido.
- Cualquier coste directo inicial soportado por el arrendatario.
- Una estimación de los costes para la restauración y desmantelamiento del activo arrendado de acuerdo con los términos y condiciones del contrato de arrendamiento. En la fecha del reconocimiento inicial del activo por derecho de uso, el arrendatario añade a estos costes el pasivo por obligación de devolución (Nota 2.4.q).

##### Valoración inicial del pasivo por arrendamiento

En la fecha de comienzo del arrendamiento, el pasivo por arrendamiento se valora al valor actual de los pagos por arrendamiento que no estén abonados en dicha fecha. Los pagos por arrendamiento se descuentan utilizando el tipo de interés implícito en el arrendamiento, si ese tipo puede determinarse fácilmente. En caso contrario, se utiliza el tipo de interés incremental del endeudamiento del Grupo. Los pagos por arrendamiento incluidos en la valoración inicial del pasivo por arrendamiento comprenden los siguientes:

- Pagos fijos, menos los incentivos de arrendamiento a cobrar.
- Pagos por arrendamiento variables que dependan de un índice o un tipo, inicialmente, valorados con arreglo al índice o tipo en la fecha de comienzo del arrendamiento.
- Los importes que se espera que abone el arrendatario en concepto de garantías de valor residual.
- El precio de ejercicio de la opción de compra si el arrendatario tiene la certeza razonable de que ejercerá esa opción.
- Los pagos de penalizaciones por rescisión del arrendamiento, si el plazo del arrendamiento refleja el ejercicio por el arrendatario de la opción de rescindir el arrendamiento.

##### Valoración posterior del activo por derecho de uso

El activo por derecho de uso se valora por su coste menos la amortización acumulada y las pérdidas por deterioro de valor acumuladas, y se ajusta para reflejar cualquier nueva valoración del pasivo por arrendamiento. El activo por derecho de uso por el componente de alquiler de las aeronaves y motores se amortiza durante el plazo del arrendamiento. El componente relacionado con el mantenimiento del motor se amortiza en función de las horas/ciclos de vuelo y el componente relacionado con el mantenimiento del fuselaje se amortiza linealmente hasta la fecha de la siguiente gran reparación.



CLASE 8.<sup>a</sup>



001254892

#### Valoración posterior del pasivo por arrendamiento

El pasivo por arrendamientos se valora: (i) incrementando el importe registrado a fin de reflejar los intereses sobre el pasivo por arrendamiento; (ii) reduciendo el importe registrado para reflejar los pagos por arrendamiento efectuados; y (iii) valorando nuevamente el importe registrado a fin de reflejar cualquier evaluación posterior o cualquier modificación del arrendamiento.

Los pagos por arrendamiento a corto plazo y arrendamientos en los que el activo subyacente es de escaso valor se registran como gastos en el estado de resultados consolidado de forma lineal durante el plazo del arrendamiento. Los arrendamientos a corto plazo son aquellos en los que a la fecha de comienzo del arrendamiento tienen un plazo igual o inferior a doce meses.

#### **Reducciones de cuotas de alquiler a causa de la crisis sanitaria provocada por el COVID-19**

El 28 de mayo de 2020, el IASB publicó una nota titulada "Reducciones de cuotas de alquiler a causa del Covid-19 - Modificaciones a la NIIF 16 Arrendamientos". Posteriormente, el 9 de octubre de 2020, la UE adoptó la modificación. La modificación establece una simplificación práctica para que los arrendatarios no tengan que evaluar si una reducción de cuotas de alquiler a causa del Covid-19 constituye una modificación de dicho arrendamiento. El cambio está en vigor para los periodos contables anuales que comiencen a partir del 1 de junio de 2020 (inclusive) y el Grupo ha optado por la adopción de este cambio para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2020, reconociéndose un menor gasto por la reducción de rentas por importe de 6.374 miles de euros (Nota 12).

#### **j) Costes por intereses**

Los costes por intereses que sean directamente atribuibles a la adquisición, construcción o producción de un activo cuya puesta en marcha o venta requiere necesariamente un periodo dilatado de tiempo son capitalizados como parte del coste del activo. El resto de los costes por intereses se reconocen como gastos en el periodo en el que se incurren.

Los gastos financieros incluyen los intereses y otros costes en los que incurre el Grupo en relación con la financiación obtenida.

#### **k) Activo intangible**

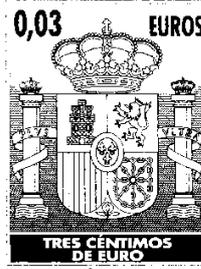
Los activos intangibles adquiridos individualmente se valoran inicialmente por su coste. El coste de los activos intangibles adquiridos en una combinación de negocios es el valor razonable a la fecha de adquisición. Después del reconocimiento inicial, los activos intangibles se valoran por su coste, menos su amortización acumulada y las pérdidas por deterioro acumuladas.

El Grupo evalúa en el reconocimiento inicial si la vida útil de los activos es definida o indefinida.

Los activos intangibles con vida útil definida se amortizan a lo largo de su vida útil económica y se evalúa su deterioro cuando haya indicios de que puedan estar deteriorados. El periodo de amortización y el método de amortización para los activos intangibles con vida útil definida se revisan por lo menos al final de cada ejercicio. Los cambios en la vida útil esperada o en la pauta esperada de consumo de los beneficios económicos futuros materializados en el activo se toman en consideración al objeto de cambiar el periodo o método de amortización, si corresponde, y se tratan como un cambio de estimación contable. El gasto por amortización de los activos intangibles con vida útil definida se reconoce en el estado de resultados consolidado.



CLASE 8.<sup>a</sup>



001254893

Los activos intangibles con vida útil indefinida no se amortizan, sino que se evalúa anualmente la existencia de indicios de deterioro, individualmente o a nivel de unidad generadora de efectivo. La vida útil de un activo intangible con vida indefinida se revisa anualmente para determinar si la evaluación de vida indefinida continúa siendo razonable. Si no es así, el cambio en la evaluación de vida útil indefinida a definida se realiza de forma prospectiva.

La pérdida o ganancia surgida al dar de baja un activo intangible se determina como la diferencia entre el importe neto obtenido por su enajenación y el valor en libros del activo, y se reconoce en el estado de resultados consolidado cuando el activo se da de baja.

#### Aplicaciones informáticas

Esta partida incluye los costes incurridos en la adquisición a terceros y el coste de los desarrollos propios. Su amortización se realiza de forma lineal a largo de su vida útil estimada de 4 años.

#### Marca

Esta partida corresponde a la valoración atribuida a la marca Volotea por el experto independiente en el contexto de la combinación de negocios por la que Volotea Holding Europe, S.L. adquirió el control de la Sociedad (Notas 6 y 13). Este activo intangible se ha considerado que tiene vida útil indefinida.

#### Relaciones con clientes

Esta partida corresponde al valor atribuido por el experto independiente a la cartera de clientes con un contrato específico de fidelización, en el contexto de la combinación de negocios por la que Volotea Holding Europe, S.L. adquirió el control de la Sociedad (Notas 6 y 13). Este activo intangible se amortiza linealmente en 24 años, que es la vida útil atribuida a dicho activo.

#### Otro inmovilizado intangible

Esta partida corresponde a certificaciones para el uso de los motores de ciertas aeronaves. Dichas certificaciones son licencias que permiten aumentar la capacidad de empuje de los motores. Su amortización se realiza de forma lineal a lo largo de la duración de los contratos de arrendamiento de las aeronaves.

Las reparaciones que no representan una ampliación de la vida útil y los costes de mantenimiento son cargados en el estado de resultados consolidado en el periodo en que se producen.

#### **l) Instrumentos financieros – reconocimiento inicial y valoración posterior**

Un instrumento financiero es cualquier contrato que da lugar al reconocimiento de un activo financiero en una entidad y a un pasivo financiero o un instrumento de patrimonio en otra entidad.

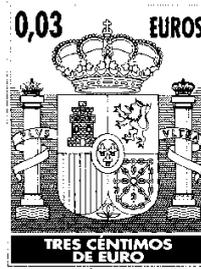
##### ***l.1) Activos financieros***

#### **Reconocimiento inicial y medición**

Los activos financieros se clasifican, en su reconocimiento inicial, como valorados posteriormente al coste amortizado, al valor razonable con cambios en otro resultado global y al valor razonable con cambios en resultados.



**CLASE 8.<sup>a</sup>**



001254894

La clasificación de los activos financieros en el momento del reconocimiento inicial depende de las características de los activos financieros desde el punto de vista de los flujos de efectivo contractuales y del modelo de negocio del Grupo para la gestión de los activos financieros. Con la excepción de las cuentas a cobrar comerciales que no tienen un componente de financiación significativo, el Grupo valora inicialmente los activos financieros a su valor razonable más, en el caso de los activos financieros que no se valoran a su valor razonable con cambios en resultados, los costes de transacción. Las cuentas a cobrar comerciales que no contienen un componente de financiación significativo se valoran al precio de la transacción determinado según la NIIF 15.

Para que un activo financiero sea clasificado y valorado al coste amortizado o al valor razonable con cambios en otro resultado global, debe dar lugar a flujos de efectivo que son "únicamente pagos de principal e intereses (SPPI)" sobre el importe de principal pendiente.

### **Valoración posterior**

#### Activos financieros a coste amortizado

Esta categoría es la más relevante para el Grupo al incluir las cuentas a cobrar comerciales. El Grupo valora los activos financieros al coste amortizado si se cumplen las dos condiciones siguientes:

- El activo financiero se mantiene en el marco de un modelo de negocio cuyo objetivo es mantener los activos financieros para obtener flujos de efectivo contractuales, y
- Las condiciones contractuales del activo financiero dan lugar, en fechas especificadas, a flujos de efectivo que son únicamente pagos de principal e intereses sobre el importe de principal pendiente.

Los activos financieros a coste amortizado se valoran posteriormente utilizando el método de interés efectivo y están sujetos a deterioro. Las ganancias y pérdidas se reconocen en resultados cuando el activo se da de baja, modifica o deteriora.

### **Cancelación**

Un activo financiero (o, cuando sea aplicable, una parte de un activo financiero o una parte de un grupo de activos financieros similares) se da de baja inicialmente (por ejemplo, se cancela en las cuentas anuales consolidadas del Grupo) cuando:

- Han expirado los derechos a recibir los flujos de efectivo del activo; o
- El Grupo ha transferido los derechos a recibir los flujos de efectivo del activo o ha asumido la obligación de pagar la totalidad de los flujos de efectivo recibidos sin dilación a un tercero bajo un acuerdo de transferencia; y el Grupo (a) ha transferido sustancialmente todos los riesgos y beneficios del activo; o (b) no ha transferido ni retenido sustancialmente todos los riesgos y beneficios del activo, pero ha transferido el control del mismo.



001254895

## CLASE 8.<sup>a</sup>

Cuando el Grupo ha transferido los derechos a recibir los flujos de efectivo de un activo o ha asumido la obligación de transferirlos, evalúa si ha retenido los riesgos y beneficios de la propiedad y en qué medida los ha retenido. Cuando no ha transferido ni retenido sustancialmente todos los riesgos y beneficios del activo ni tampoco ha transferido el control del mismo, el Grupo sigue reconociendo el activo transferido sobre la base de su implicación continuada en el mismo. En este caso, el Grupo también reconoce el pasivo asociado. El activo transferido y el pasivo asociado se valoran de acuerdo a un criterio que refleje los derechos y obligaciones que el Grupo ha retenido.

Cuando la implicación continuada se deba a una garantía sobre los activos transferidos, se valora al menor entre el valor contable original del activo y el importe máximo de la contraprestación que el Grupo podría tener que pagar por la garantía.

### **Deterioro de los activos financieros valorados al coste amortizado**

El Grupo reconoce una corrección de valor por pérdidas crediticias esperadas (ECL) para todos los instrumentos de deuda que no se valoran a valor razonable con cambios en resultados. Las ECL se basan en la diferencia entre los flujos de efectivo contractuales a recibir de acuerdo con el contrato y todos los flujos de efectivo que el Grupo espera recibir, descontados a una tasa de interés efectiva aproximada a la original. Los flujos de efectivo esperados incluirán los procedentes de la venta de garantías reales recibidas u otras mejoras crediticias que formen parte integrante de las condiciones contractuales.

Las pérdidas crediticias esperadas se reconocen en dos etapas. Para las exposiciones crediticias para las que no ha habido un aumento significativo en el riesgo crediticio desde el reconocimiento inicial, la corrección de valor se dota para las pérdidas crediticias esperadas en los siguientes doce meses. Para aquellas exposiciones crediticias para las cuales ha habido un aumento significativo en el riesgo crediticio desde el reconocimiento inicial, la corrección de valor se realiza para las pérdidas crediticias esperadas durante la vida restante del activo, independientemente del momento del incumplimiento.

Para las cuentas a cobrar comerciales, el Grupo aplica un enfoque simplificado en el cálculo de las pérdidas crediticias esperadas. Por tanto, el Grupo no hace un seguimiento de los cambios en el riesgo de crédito, sino que reconoce en cada fecha de cierre una corrección de valor por las pérdidas crediticias esperadas durante toda la vida del activo.

### **1.2) Pasivos financieros**

#### **Reconocimiento inicial y valoración**

Los pasivos financieros se clasifican a la fecha de su reconocimiento inicial, según corresponda, como pasivos financieros a valor razonable con cambios en resultados, préstamos y créditos, cuentas a pagar o derivados designados como instrumentos de cobertura en una cobertura eficaz.

Todos los pasivos financieros se reconocen inicialmente a su valor razonable y para los préstamos y créditos y las cuentas a pagar se netean los costes de transacción directamente atribuibles.

Los pasivos financieros del Grupo incluyen acreedores comerciales y otras cuentas a pagar, préstamos y créditos, y los instrumentos financieros derivados.



CLASE 8.<sup>a</sup>



001254896

## Valoración posterior

### Préstamos y créditos

Tras el reconocimiento inicial, los préstamos y los créditos se valoran al coste amortizado usando el método del tipo de interés efectivo. Las pérdidas y ganancias se reconocen en el estado de resultados consolidado cuando se dan de baja los pasivos, así como los intereses devengados de acuerdo con el método del tipo de interés efectivo.

El coste amortizado se calcula teniendo en cuenta cualquier descuento o prima de adquisición y las cuotas o costes que sean parte integral del método del tipo de interés efectivo. Los intereses devengados de acuerdo con dicho tipo de interés efectivo se incluyen en el epígrafe "Resultado financiero neto" del estado de resultados consolidado.

Esta categoría es la que generalmente se aplica a los préstamos y créditos con intereses.

### Cuentas a pagar

Este epígrafe incluye pasivos financieros originados por la compra de bienes y servicios por operaciones de tráfico del Grupo. Tras su reconocimiento inicial, estos pasivos financieros se valoran por su coste amortizado.

Esta categoría es la que generalmente se aplica a los acreedores comerciales y otras cuentas a pagar. Para más información, ver la Nota 21.

## Cancelación

Un pasivo se da de baja cuando la obligación se extingue, cancela o vence. Cuando un pasivo financiero existente se reemplaza por otro del mismo prestamista en condiciones sustancialmente diferentes, o cuando las condiciones de un pasivo existente son sustancialmente modificadas, dicho intercambio o modificación se tratan como una baja del pasivo original y el reconocimiento de la nueva obligación. La diferencia en los valores en libros respectivos se reconoce en el estado de resultados consolidado.

### ***1.3) Compensación de instrumentos financieros***

Los activos financieros y los pasivos financieros son objeto de compensación, presentándose el importe neto correspondiente en el estado de situación financiera consolidado, si se tiene actualmente un derecho exigible legalmente de compensar los importes reconocidos, y se tiene la intención de liquidarlos por el importe neto o de realizar los activos y liquidar los pasivos simultáneamente.

#### **m) Instrumentos financieros derivados y coberturas contables**

El Grupo utiliza instrumentos financieros derivados para cubrir el riesgo de tipo de cambio y el riesgo del precio del combustible (Nota 14.3). Estos riesgos están relacionados con las fluctuaciones en el tipo de cambio dólar estadounidense/euro, así como las fluctuaciones en el precio del combustible. Estos instrumentos financieros derivados se registran inicialmente al valor razonable de la fecha en que se contrata el derivado y posteriormente se valoran al valor razonable en cada fecha de cierre.



CLASE 8.<sup>a</sup>



001254897

Los derivados se contabilizan como activos financieros cuando el valor razonable es positivo y como pasivos financieros cuando el valor razonable es negativo.

Para contabilizar las coberturas, éstas se clasifican como:

- Coberturas del valor razonable, cuando cubren la exposición a cambios en el valor razonable de un activo o pasivo registrado o de un compromiso firme no registrado.
- Coberturas de flujos de efectivo, cuando cubren la exposición a la variabilidad de los flujos de efectivo que es atribuible bien a un riesgo concreto asociado a un activo o pasivo registrado o a una transacción prevista altamente probable, bien al riesgo de tipo de cambio en un compromiso firme no registrado.
- Coberturas de la inversión neta en un negocio en el extranjero.

Al principio de la relación de cobertura, el Grupo designa y documenta formalmente la relación de cobertura que se desea aplicar y el objetivo de gestión del riesgo y la estrategia para aplicar la cobertura.

La documentación incluye la identificación del instrumento de cobertura, el elemento cubierto, la naturaleza del riesgo cubierto y la forma en que el Grupo evaluará si la relación de cobertura cumple los requisitos de eficacia de la cobertura (junto con su análisis de las causas de ineficacia de la cobertura y el modo de determinar el ratio de cobertura). Una relación de cobertura califica para la contabilidad de cobertura si cumple con todos los requisitos de eficacia siguientes:

- Existe una relación económica entre la partida cubierta y el instrumento de cobertura.
- El riesgo de crédito no ejerce un efecto dominante sobre los cambios de valor resultantes de esa relación económica.
- El ratio de cobertura de la relación de cobertura es el mismo que el que resulta de la cantidad de la partida cubierta que el Grupo realmente cubre y la cantidad del instrumento de cobertura que el Grupo realmente utiliza para cubrir esa cantidad de la partida cubierta.

Todas las coberturas utilizadas por el Grupo son coberturas de flujos de efectivo. Las coberturas de flujo de efectivo que cumplen todos los criterios para la contabilización de coberturas se registran del siguiente modo:

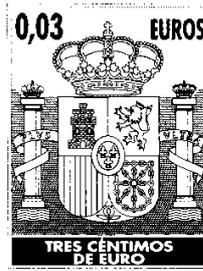
La parte eficaz de la ganancia o pérdida del instrumento de cobertura se reconoce directamente en otro resultado global, mientras que la parte ineficaz se reconoce inmediatamente en el estado de resultados consolidado.

El Grupo utiliza principalmente compraventa a plazo de divisas para cubrir su exposición al riesgo de tipo de cambio en sus transacciones altamente probables y compromisos en firme, así como contratos a plazo de combustible para cubrir su exposición a la volatilidad en los precios del combustible.

Los importes reconocidos en otro resultado global se transfieren al estado de resultados consolidado cuando la transacción cubierta afecta al resultado consolidado.



CLASE 8.<sup>a</sup>



001254898

Si se interrumpe la contabilidad de la cobertura de flujos de efectivo, la cantidad que se ha acumulado en otro resultado global debe permanecer en otro resultado global acumulado si aún se espera que ocurran los flujos de efectivo futuros cubiertos. De lo contrario, la cantidad debe ser reclasificada inmediatamente a resultados como un ajuste por reclasificación. Después de la interrupción, una vez que se produce el flujo de efectivo cubierto, cualquier cantidad restante incluida en otro resultado global debe contabilizarse según la naturaleza de la transacción cubierta. En el ejercicio 2020, el Grupo ha suspendido la designación de los derivados de Jet Fuel y de tipo de cambio como de coberturas (Nota 14.3). Hasta el ejercicio 2020 el Grupo aplicaba contabilidad de coberturas voluntariamente. La dirección del Grupo evaluará en el ejercicio 2021 volver a aplicar contabilidad de coberturas.

#### **n) Existencias**

Las existencias corresponden a recambios y otros elementos fungibles de las aeronaves, los cuales se valoran por su coste de adquisición.

Cuando el valor neto realizable de las existencias es inferior a su precio de adquisición, se efectúan las oportunas correcciones valorativas.

Los recambios y otros elementos fungibles de las aeronaves no están sujetos a un método de depreciación sistemático, depreciándose o dándose de baja en base a su obsolescencia técnica o cuando ya no pueden utilizarse.

#### **o) Deterioro de los activos no financieros**

El Grupo evalúa en cada fecha de cierre si existe algún indicio de que un activo está deteriorado. Si hay algún indicio, o cuando se requiere realizar la prueba anual de deterioro, el Grupo estima el importe recuperable del activo, que es el mayor entre el valor razonable del activo o de las unidades generadoras de efectivo menos los costes de enajenación y su valor en uso. El valor recuperable se determina de forma individual para cada activo, a menos que éste no genere flujos de efectivo que sean independientes de otros activos o grupo de activos. Cuando el valor en libros de un activo excede su importe recuperable, el activo se considera deteriorado y se reduce su valor en libros hasta su importe recuperable.

Al evaluar el valor en uso, los flujos de efectivo futuros estimados se descuentan a su valor actual utilizando una tasa de descuento antes de impuestos que refleje las evaluaciones de mercado actuales del valor del dinero en el tiempo y de los riesgos específicos del activo. Para determinar el valor razonable del activo menos los costes de enajenación se tienen en cuenta transacciones de mercado recientes. Si dichas transacciones no pueden identificarse, se utiliza un modelo de valoración más adecuado.

El Grupo basa su cálculo del deterioro en presupuestos detallados y proyecciones previstas, que se preparan de manera individual para cada unidad generadora de efectivo a la que está asignada el activo.

Las pérdidas por deterioro de las operaciones continuadas, incluyendo el deterioro de las existencias, se reconocen en el estado de resultados consolidado en los epígrafes de gastos correspondientes a la función del activo depreciado.



CLASE 8.<sup>a</sup>



001254899

Para todos los activos, excepto para el fondo de comercio, en cada fecha de cierre se realiza una evaluación para determinar si existe algún indicio de que la pérdida por deterioro registrada en ejercicios anteriores ya no exista o haya disminuido. Si hay tal indicio, el Grupo estima el importe recuperable del activo o de las unidades generadoras de efectivo. La pérdida por deterioro registrada en ejercicios anteriores se revierte sólo si ha habido un cambio en las hipótesis utilizadas para determinar el importe recuperable del activo desde que se reconoció la última pérdida por deterioro. La reversión se limita de forma que el valor en libros del activo no supere su importe recuperable, ni exceda el valor en libros que se habría determinado, neto de amortización, de no haberse reconocido la pérdida por deterioro en ejercicios anteriores. Dicha reversión se registra en el estado de resultados consolidado a menos que el activo se contabilice a su valor revalorizado, en cuyo caso la reversión se registra como un incremento de la revalorización.

Anualmente se realiza una prueba de deterioro del fondo de comercio y cuando las circunstancias indiquen que el valor en libros pueda estar deteriorado. La prueba de deterioro para el fondo de comercio se realiza evaluando el valor recuperable de cada unidad generadora de efectivo (o grupo de unidades generadoras de efectivo) asociadas al fondo de comercio. Si el importe recuperable de las unidades generadoras de efectivo es menor que su valor en libros, se registra una pérdida por deterioro. Las pérdidas por deterioro del fondo de comercio registradas no se revierten en los ejercicios posteriores.

El Grupo cuenta con una sola unidad generadora de efectivo, que es todo el Grupo en su conjunto.

#### **p) Efectivo y otros activos líquidos equivalentes**

El epígrafe "Efectivo y otros activos líquidos equivalentes" del estado de situación financiera consolidado incluye el efectivo en bancos y las inversiones a corto plazo con un vencimiento de tres meses o menos desde su fecha de adquisición, que están sujetas a un riesgo insignificante de cambios en su valor.

A efectos del estado de flujos de efectivo consolidado, el efectivo y equivalentes al efectivo incluyen las partidas descritas en el párrafo anterior.

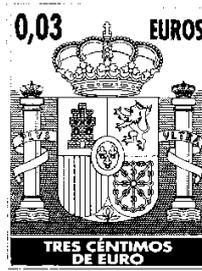
#### **q) Provisiones**

Las provisiones se registran cuando el Grupo tiene una obligación presente (ya sea legal o implícita) como resultado de un suceso pasado, para la que es probable que el Grupo tenga que desprenderse de recursos que incorporen beneficios económicos para cancelar dicha obligación y el importe de la obligación pueda estimarse con fiabilidad. Cuando el Grupo espera que parte o la totalidad de una provisión sea reembolsada, por ejemplo, por un contrato de seguro, tal reembolso se reconoce como un activo separado, pero solo cuando sea prácticamente segura su recepción. El gasto relacionado con cualquier provisión se presenta neto del reembolso en el estado de resultados consolidado.

Si el efecto del valor del dinero en el tiempo es significativo, las provisiones se descuentan utilizando un tipo de interés antes de impuestos que refleje, cuando corresponda, los riesgos específicos del pasivo. Cuando se descuenta, el aumento de la provisión debido al paso del tiempo se registra como un gasto financiero.



CLASE 8.<sup>a</sup>



001254900

#### Provisiones por obligación de devolución y por mantenimiento programado de aeronaves

El Grupo reconoce los pasivos por obligaciones de devolución respecto de las obligaciones de mantenimiento requeridas en los contratos de arrendamiento de las aeronaves. Estas obligaciones de devolución consisten principalmente en la reconstitución del fuselaje y de los motores de las aeronaves.

La capacidad productiva del fuselaje y de los motores se reconoce como un activo por derecho de uso, ya que se consideran componentes separados y diferentes de los componentes físicos que son el motor y el fuselaje. La contrapartida de estos componentes es un pasivo por la obligación de su devolución, que se reconoce al inicio del contrato de arrendamiento. Cuando se llevan a cabo los eventos de mantenimiento que reconstituyen su capacidad productiva, los costes incurridos se capitalizan. Esta nueva capacidad productiva se amortiza durante el período de uso de los activos subyacentes (en función de las horas/ciclos de vuelo para la capacidad productiva de los motores y linealmente para la capacidad productiva del fuselaje).

Los gastos derivados del mantenimiento programado de las aeronaves para las unidades auxiliares de potencia y los sistemas de inversión de empuje de los motores se devengan en función de las horas/ciclos de vuelo.

De acuerdo con los contratos suscritos entre el Grupo y los arrendadores de las aeronaves, la mayoría de los costes de las revisiones programadas son pagados por anticipado periódicamente a los arrendadores en concepto de fianza. Cuando el Grupo hace frente a estas revisiones periódicas y las acredita al arrendador de las aeronaves, éste procede a la devolución de los importes que previamente el Grupo le ha anticipado en concepto de fianza. El Grupo considera los importes pagados al arrendador como anticipos a cuenta, registrándolos en los epígrafes "Depósitos y otros activos" y "Otros activos financieros" del activo no corriente y corriente, respectivamente.

#### Provisión por derechos de emisión de gases de efecto invernadero

Las toneladas métricas de dióxido de carbono emitidas se determinan en base a las toneladas de combustible consumidas (ajustadas por un factor específico de conversión). El gasto por derechos de emisión se calcula como resultado de multiplicar las toneladas métricas de dióxido de carbono emitidas por el precio correspondiente a los derechos genéricos EUA.

El Grupo registra el gasto por derechos de emisión de gases de efecto invernadero incurrido en función del consumo de combustible, valorando los derechos asociados según su precio medio previsto de liquidación. Los costes de derechos de emisión se contabilizan como gastos de combustible en el estado de resultados consolidado.

El Grupo quedó fuera de la asignación individualizada de derechos de emisión reconocida a los operadores aéreos mediante Acuerdo del Consejo de Ministros de fecha 16 de diciembre de 2011 y corrección de fecha 13 de julio de 2012. Sin embargo, el informe de valoración para nuevos entrantes y "fastgrowers" bajo la directiva 2008/101/CE que modificó la directiva 2003/87/CE, por la que se establece un régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Unión Europea, en su artículo 3 septies, contempla para ciertos operadores la posibilidad de una asignación gratuita de derechos de emisión para el periodo 2013 a 2020. El Grupo fue considerado nuevo entrante y "fastgrower" en el periodo 2013-2016 y por tanto, en base a lo establecido en el mencionado informe, ha recibido a partir de 2017, asignación retroactiva gratuita de derechos de emisión para cubrir parcialmente el consumo de toneladas métricas de combustible. Con fecha 4 de julio de 2016 el Grupo fue informado por la Secretaría de Estado de Medio Ambiente respecto a la propuesta de asignación gratuita de derechos de emisión.



001254901

## CLASE 8.<sup>a</sup>

La asignación anual según el alcance definido por el Reglamento UE N°421/2014 para el periodo comprendido entre los años 2013 y 2016 es de 100.068 derechos. Con fecha 1 de marzo de 2018 se publicó en el BOE número 53 la propuesta de asignación anual para el periodo comprendido entre los años 2017 y 2020, donde se establece para el Grupo una cifra de 100.068 derechos anuales. A 31 de diciembre de 2019 los derechos gratuitos no consumidos figuran registrados como una cuenta a cobrar en el epígrafe "Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar", dado que la intención del Grupo sería proceder a su enajenación (Nota 16). A 31 de diciembre de 2020, el Grupo ha procedido a la venta de todos los derechos gratuitos asignados que tenía remanentes.

El Grupo registra un gasto (y la correspondiente provisión) por el consumo de derechos de emisión del ejercicio a entregar. Dicha provisión se mantiene en el estado de situación financiera consolidado hasta el momento en que el Grupo tenga que cancelarla mediante la entrega de los correspondientes derechos de emisión, siendo la fecha límite el 30 de abril del ejercicio siguiente.

### r) Pagos basados en acciones

El 6 de junio de 2018 se puso a disposición de una serie de trabajadores un plan de pagos basados en instrumentos de patrimonio del entonces accionista único Volotea Holding Europe, S.L. Tras su absorción por parte de Volotea, S.A.U. (en la actualidad Volotea, S.L.) mencionada en la Nota 6, dicho plan ha pasado a ser un plan de pagos basado en instrumentos de patrimonio de Volotea, S.L. El coste de dicho plan es asumido por socios de la Sociedad.

El periodo de devengo del plan de retribución a empleados es de cuatro años y medio. Dicho periodo resulta ser la mejor estimación de la Dirección de la Sociedad Dominante teniendo en cuenta el periodo de permanencia de los empleados y una potencial operación de venta de la empresa. El valor razonable de las opciones establecido en la fecha del acuerdo de concesión no se modifica.

### 2.5 Normas e interpretaciones emitidas por el IASB, pero que no son obligatorias en este ejercicio

El Grupo tiene la intención de adoptar las normas, modificaciones e interpretaciones emitidas por el IASB, que no son de aplicación obligatoria en la Unión Europea a la fecha de formulación de estas cuentas anuales consolidadas, cuando entren en vigor, si le son aplicables. En base a los análisis preliminares realizados hasta la fecha, el Grupo estima que la aplicación inicial de las normas y modificaciones emitidas por el IASB, que no son obligatorias en la Unión Europea a la fecha de formulación de las presentes cuentas anuales consolidadas, no tendrá un impacto significativo.

## 3. JUICIOS, ESTIMACIONES E HIPÓTESIS CONTABLES SIGNIFICATIVAS

La preparación de las cuentas anuales consolidadas del Grupo requiere que los Administradores y la Dirección realicen juicios, estimaciones e hipótesis contables significativas que afectan a los importes reconocidos de ingresos, gastos, activos y pasivos, a los desgloses correspondientes, y al desglose de los pasivos contingentes. Las incertidumbres sobre tales hipótesis y estimaciones pueden suponer que en ejercicios futuros se requiera algún ajuste significativo al valor en libros de los activos o pasivos afectados.



CLASE 8.<sup>a</sup>



001254902

También se desglosa información en relación con la exposición del Grupo a riesgos e incertidumbres en las siguientes notas:

- Gestión del capital: Nota 5.
- Gestión de riesgos y políticas de instrumentos financieros: Nota 7.
- Desglose de análisis de sensibilidad: Nota 7.

### **Estimaciones e hipótesis Impactos de la crisis sanitaria provocada por el Covid-19 en la información financiera**

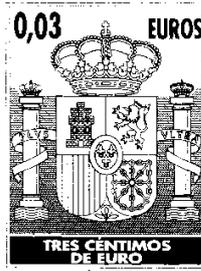
El 11 de marzo de 2020 la Organización Mundial de la Salud elevó la situación de emergencia de salud pública ocasionada por el brote del coronavirus (Covid-19) a pandemia internacional. La evolución de los hechos, a escala nacional e internacional, ha supuesto una crisis sanitaria sin precedentes que ha impactado en el entorno macroeconómico y en la evolución de los negocios. Para hacer frente a esta situación, durante el ejercicio 2020 las autoridades competentes adoptaron una serie de disposiciones para hacer mitigar el impacto económico y social, que entre otros aspectos han supuesto restricciones a la movilidad de las personas.

En particular, el Gobierno de España procedió, entre otras medidas, a la declaración del estado de alarma mediante la publicación del Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo, que fue levantado el 1 de julio de 2020, y a la aprobación de una serie de medidas urgentes extraordinarias para hacer frente al impacto económico y social de la crisis sanitaria, mediante, entre otros, el Real Decreto-ley 8/2020, de 17 de marzo. A la fecha de formulación de las presentes cuentas anuales está en vigor el estado de alarma declarado por el Gobierno de España mediante el Real Decreto 926/2020, de 25 de octubre, aprobado inicialmente hasta el 9 de noviembre de 2020, y que mediante el Real Decreto 956/2020, de 3 de noviembre, ha sido prorrogado hasta 9 de mayo de 2021. Los gobiernos de Francia, Italia, Grecia y otros países europeos en los que la Sociedad tiene actividad han promulgado legislaciones análogas durante este periodo, y mantienen en la actualidad medidas excepcionales en vigor para la gestión de esta crisis sanitaria.

Como consecuencia de los efectos de esta pandemia, en el ejercicio 2020 las ventas del Grupo se han reducido de manera significativa (Nota 9.1) debido a la evolución de la enfermedad, su efecto sobre la demanda y las medidas adoptadas por los gobiernos europeos de Italia, Francia, Grecia y España, y otros en los que el Grupo tiene operaciones, que, entre otros aspectos, limitaban la movilidad de los ciudadanos europeos. Como consecuencia de dichas medidas y del contexto epidemiológico se ha producido un descenso de la demanda de vuelos en los países donde opera el Grupo, reduciendo la rentabilidad del Grupo, resultando en flujos de efectivo operativos negativos y en consecuencia, incurriendo en pérdidas significativas en el ejercicio 2020. Adicionalmente, el Grupo ha suspendido la contabilidad de coberturas. En este sentido para determinar si es necesario suspender la designación de un derivado como de cobertura o mantenerlo en una relación de cobertura, se requieren juicios sobre si una operación prevista que anteriormente era altamente probable sigue esperándose que se produzca o ya no se espera que se produzca. El Grupo frente a la incertidumbre existente en el primer trimestre de 2020 reconoció un cargo a raíz de dicha suspensión por importe de 18 millones de euros, correspondiente a la suspensión de la contabilidad de coberturas de los derivados de combustible y de tipos de cambio asociados sobre los ingresos y el consumo de combustible previstos. Finalmente se ha incurrido en gastos incrementales a raíz de la crisis sanitaria provocada por el Covid-19 por importe de aproximadamente 7 millones de euros principalmente en concepto de handling y estacionamiento de aviones entre otros.



CLASE 8.<sup>a</sup>



001254903

### Estimaciones e hipótesis

A continuación, se describen las hipótesis clave respecto al futuro, así como otras fuentes clave de incertidumbre en las estimaciones a la fecha de cierre. El Grupo basa sus hipótesis y estimaciones en los parámetros disponibles cuando se formulan las cuentas anuales consolidadas. Sin embargo, las circunstancias e hipótesis existentes sobre hechos futuros pueden sufrir alteraciones debido a cambios en el mercado o a circunstancias que escapan del control del Grupo. Dichos cambios se reflejan en las hipótesis cuando se producen.

#### Deterioro de los activos no financieros

Existe deterioro cuando el valor contable de un activo o de una unidad generadora de efectivo excede su importe recuperable, el cual es el mayor entre su valor razonable menos los costes de venta y su valor en uso. El cálculo del valor en uso se basa en un modelo de descuento de flujos de efectivo que se obtienen del presupuesto para los próximos cinco años. El Grupo cuenta con una sola unidad generadora de efectivo, que es todo el Grupo en su conjunto. Las hipótesis clave utilizadas para determinar el importe recuperable de dicha unidad generadora de efectivo se detallan en la Nota 2.4.

#### Provisiones por obligación de devolución y por mantenimiento programado de aeronaves

Los contratos de alquiler de las aeronaves establecen que, al vencimiento de los mismos, las aeronaves deben devolverse al arrendador en las condiciones estipuladas en dichos contratos. Al objeto de hacer frente a esta obligación, el Grupo está obligado a realizar un mantenimiento de sus aeronaves de forma regular y a la finalización del contrato de alquiler. En consecuencia, la dirección del Grupo debe realizar asunciones respecto al mantenimiento futuro esperado.

#### Activos por impuesto diferido

Los activos por impuesto diferido se registran para todas aquellas diferencias temporarias deducibles, bases imponibles negativas pendientes de compensar y deducciones pendientes de aplicar, para las que es probable que el Grupo disponga de ganancias fiscales futuras que permitan la aplicación de estos activos. Los Administradores y la Dirección tienen que realizar estimaciones significativas para determinar el importe de los activos por impuesto diferido que se pueden registrar, teniendo en cuenta los importes y las fechas en las que se obtendrán las ganancias fiscales futuras en cada una de las jurisdicciones fiscales y las estrategias de planificación fiscal futura (Nota 10.1).

El Grupo ha registrado activos por impuesto diferido al 31 de diciembre de 2020 por importe de 34.808 miles de euros correspondientes principalmente a bases imponibles negativas pendientes de compensar (Nota 10.1).

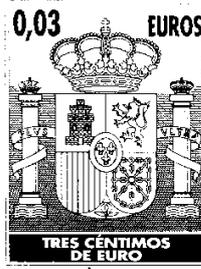
### Normas, modificaciones e interpretaciones nuevas

Las modificaciones e interpretaciones que figuran a continuación se han aplicado por primera vez en 2020, pero, con excepción de la reducción de las cuotas de alquiler a causa del Covid-19 – Modificaciones a la NIIF 16 Arrendamientos, no han tenido impacto significativo en las cuentas anuales consolidadas del Grupo.

- Modificación a la NIIF 16 *Concesiones de rentas relacionadas con el Covid-19*
- Versión revisada del Marco conceptual de las NIIF



CLASE 8.<sup>a</sup>



001254904

- Modificaciones a la NIC 1 y NIC 8 – *Definición de material*
- Modificaciones a la NIIF 9, NIC 39 y NIIF 7: *Reforma al tipo de interés de referencia*
- Modificaciones a la NIIF 3 *Combinaciones de negocios*

#### 4. INFORMACIÓN POR SEGMENTOS

Los segmentos operativos se presentan en consonancia con la manera en que los recursos son asignados por el principal órgano responsable de la toma de decisiones operativas, el Comité Ejecutivo de la Sociedad Dominante. De acuerdo con la forma en que el Comité Ejecutivo de la Sociedad Dominante gestiona el negocio y toma las decisiones sobre la asignación de recursos, el Grupo cuenta con un único segmento operativo a efectos de presentación de la información financiera, el cual son las rutas en su conjunto.

El Comité Ejecutivo de la Sociedad Dominante supervisa los resultados de su negocio con el fin de adoptar decisiones sobre la asignación de recursos y evaluación del rendimiento.

#### 5. GESTIÓN DEL CAPITAL

A efectos de la gestión del capital del Grupo, el capital incluye el capital escriturado, las primas de asunción y todas las demás reservas atribuibles a los socios de la Sociedad Dominante. El objetivo fundamental de la gestión del capital del Grupo es contar con una estructura de capital que cumpla con las necesidades operacionales, reduzca su coste de capital, y asegure su continuidad como empresa en funcionamiento.

El Grupo evalúa su estructura de capital mediante la supervisión continua de la ratio de recursos propios del Grupo y el ratio de apalancamiento.

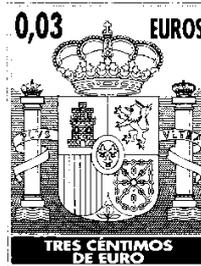
El objetivo de las medidas de gestión del riesgo de liquidez es asegurar suficientes recursos en efectivo y la disponibilidad de fondos, si fuese necesario.

El efectivo y los activos líquidos del Grupo incluyen efectivo y otros activos líquidos equivalentes, inversiones a corto plazo y depósitos indisponibles.

El Grupo supervisa continuamente su posición de efectivo tanto presente como futura, teniendo en cuenta la disponibilidad de tesorería total, así como su posición de tesorería no restringida. El Grupo gestiona sus necesidades de efectivo a través de la tesorería generada por su actividad operativa. A consecuencia del Covid-19, el Grupo ha tomado diversas medidas para preservar la liquidez (Nota 2.3). Asimismo, el Grupo ha acudido a los mercados financieros, obteniendo diferentes créditos, avales y recursos financieros a corto y largo plazo y, adicionalmente, el Grupo cuenta con líneas de crédito a corto plazo a su disposición para proporcionar una flexibilidad adecuada a fin de gestionar su liquidez durante la temporada baja (Nota 14.2)



CLASE 8ª



001254905

## 6. COMBINACIONES DE NEGOCIO

Con fecha 5 y 6 de junio de 2018, Volotea Holding Europe, S.L. adquirió la totalidad de las acciones de Volotea, S.A. (Notas 1 y 18.1).

El 5 de junio de 2018, algunos de los accionistas de Volotea, S.A. suscribieron un contrato de compraventa de sus participaciones directas o indirectas en Volotea, S.A. con diversos inversores. Dicho contrato de compraventa se encontraba sujeto a determinadas condiciones suspensivas, las cuales se cumplieron el 5 de junio de 2018. El 6 de junio de 2018 se formalizó la venta efectiva de las participaciones directas o indirectas en Volotea, S.A.

En el marco de la compraventa, los nuevos inversores propusieron que, con carácter instrumental y previo al cierre de la misma, se llevase a cabo la aportación a una sociedad instrumental de todas las acciones de Volotea, S.A. Para instrumentar el cambio accionarial, con fecha 11 de mayo de 2018 Volotea, S.C.A. adquirió la totalidad de las participaciones sociales de Volotea Holding Europe, S.L., sociedad constituida el 15 de marzo de 2018 y que se encontraba inactiva. La aportación de las acciones de Volotea, S.A. a Volotea Holding Europe, S.L. tuvo lugar el 5 y 6 de junio de 2018 por un importe total de 48.000 miles de euros (Nota 18.1), correspondiendo dicho importe al valor de Volotea, S.A. considerado por los nuevos inversores en la operación de compraventa.

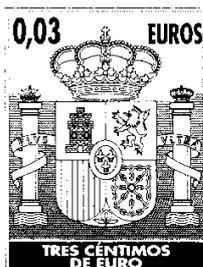
La adquisición de Volotea, S.A. por parte de Volotea Holding Europe, S.L. fue considerada una combinación de negocios, dado que la aportación de las acciones de Volotea, S.A. formaba parte integral de una operación que generó un cambio de control en el negocio adquirido.

El valor razonable de los activos adquiridos y pasivos asumidos en la fecha de adquisición fue el siguiente:

Miles de euros	Valor razonable provisional	Ajustes	Valor razonable definitivo
Inmovilizado material (Nota 12)	164.523	46.637	211.160
Activo intangible (Nota 13)	8.924	64.905	73.829
Préstamos a socios y empresas vinculadas a los socios	795	-	795
Depósitos indisponibles	3.531	-	3.531
Depósitos y otros activos	23.892	-	23.892
Activos por impuesto diferido (Nota 10.1)	30.214	5.410	35.624
Existencias	25.832	(14.645)	11.187
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	38.943	(1.348)	37.595
Activos por impuesto corriente	388	-	388
Derivados	21.137	-	21.137
Otros activos financieros	1.158	-	1.158
Depósitos indisponibles	830	-	830
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	102.772	-	102.772
Provisiones (Nota 19)	(22.235)	(61.223)	(83.458)
Pasivos por impuesto diferido (Nota 10.1)	(5.284)	(16.226)	(21.510)
Derivados	(1.822)	-	(1.822)
Pasivos por arrendamiento (Nota 14.2)	(177.249)	-	(177.249)
Préstamos y créditos (Nota 14.2)	(442)	-	(442)
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	(103.704)	(2.000)	(105.704)
Ingresos diferidos	(110.949)	-	(110.949)
<b>Activos netos totales</b>	<b>1.254</b>	<b>21.510</b>	<b>22.764</b>
Contraprestación transferida			48.000
<b>Fondo de comercio derivado de la adquisición (Nota 13)</b>			<b>25.236</b>



CLASE 8.<sup>a</sup>



001254906

El valor razonable de los activos adquiridos y pasivos asumidos en la fecha de adquisición y registrados en las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2018 era provisional, habiéndose ajustado en el ejercicio 2019, una vez obtenida la valoración realizada por un experto independiente. Los principales ajustes registrados fueron los siguientes:

- a. Valor atribuido a la marca Volotea.
- b. Valor atribuido a la cartera de clientes con un contrato específico de fidelización.
- c. Valor atribuido a las recambios y material fungible de las aeronaves Boeing 717-200.
- d. Valoración del derecho de uso de los contratos de arrendamiento de aeronaves y motores por el valor presente de los pagos futuros por arrendamientos a la fecha de la combinación de negocios, ajustado para reflejar dichos contratos de arrendamiento a condiciones de mercado.
- e. Valoración del activo por derecho de uso de la capacidad productiva del fuselaje y de los motores de las aeronaves arrendadas, y la obligación de su devolución al arrendador.
- f. Efecto impositivo derivado de los ajustes mencionados anteriormente, dado que los mismos no tienen impacto a efectos fiscales.

La información comparativa del ejercicio 2018 fue reexpresada al objeto de reflejar los ajustes a los valores razonables definitivos a la fecha de la combinación de negocios. El impacto de dicha reexpresión en el estado de resultados consolidado del ejercicio 2018 supuso un beneficio antes de impuestos de 1.956 miles de euros (1.466 miles de euros después de impuestos).

Desde su fecha de adquisición hasta el 31 de diciembre 2018, Volotea, S.A. y su sociedad dependiente (Volotea Flight Academy, S.L.U.) aportaron 303.335 miles de euros a los ingresos ordinarios y 20.332 miles de euros al beneficio antes de impuestos del Grupo. Si la combinación se hubiera realizado el 1 de enero de 2018, los ingresos ordinarios por operaciones continuadas del Grupo habrían ascendido a 396.146 miles de euros y el beneficio antes de impuestos habría sido de 1.559 miles de euros.

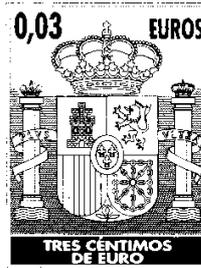
## 7. OBJETIVOS Y POLÍTICAS DE GESTIÓN DE RIESGOS FINANCIEROS

Los principales pasivos financieros del Grupo corresponden a los préstamos y créditos de entidades financieras, a acreedores comerciales y otras cuentas a pagar y a los pasivos por arrendamiento. La finalidad principal de estos pasivos financieros, junto con los anticipos recibidos de los clientes y contabilizados como ingresos diferidos, es financiar las operaciones del Grupo y proporcionar garantías que respalden sus operaciones. Entre los principales activos financieros del Grupo se incluyen los depósitos no corrientes y otros activos, los deudores comerciales y otras cuentas a cobrar, los depósitos indisponibles y el efectivo y otros activos líquidos equivalentes que derivan directamente de sus operaciones.

El Consejo de Administración y la Dirección de la Sociedad Dominante trabajan proactivamente para gestionar los riesgos operativos y financieros a los que el Grupo se encuentra expuesto. Dichos riesgos incluyen el riesgo de tipo de cambio (concretamente la fluctuación en el tipo de cambio dólar estadounidense/euro) y la exposición a la volatilidad en el precio del combustible (Jet Fuel). Para gestionar y mitigar estos riesgos, el Grupo contrata instrumentos financieros derivados (principalmente "Forwards") en el marco de la política definida y aprobada por el Consejo de Administración. Se considera que las medidas adoptadas cumplieron eficazmente su misión de limitar el riesgo dentro de unos parámetros preestablecidos aceptables.



CLASE 8.<sup>a</sup>



001254907

Las políticas de gestión de riesgos vienen establecidas por la Dirección, tras haber sido aprobadas por el Consejo de Administración de la Sociedad Dominante. Sobre la base de estas políticas, el Departamento Financiero ha establecido una serie de procedimientos y controles que permiten que los riesgos derivados de operaciones con instrumentos financieros sean identificados, medidos y gestionados.

En concreto, las políticas generales de cobertura se analizan por el Consejo de Administración, tanto a nivel de divisa como para los precios del combustible. En general, la política actual pretende reducir la volatilidad, cubriendo hasta el 90% de las necesidades de divisas o combustible para los siguientes cuatro a cinco trimestres. La aplicación concreta de esta política por un período determinado de tiempo se analiza *ad hoc* en un comité de Finanzas y Estrategia formado por un subgrupo de Consejeros, el Consejero Delegado y el Director Financiero, donde se proponen y se acuerdan las operaciones específicas en el contexto de la evolución del mercado, la disponibilidad de líneas de cobertura y la estacionalidad del negocio. Las posiciones de cobertura y los objetivos acordados se revisan por lo general a nivel del comité de cobertura por lo menos una vez al mes.

Las operaciones con instrumentos financieros exponen al Grupo a riesgos de mercado, crediticios y de liquidez.

#### **Riesgo de mercado**

El riesgo de mercado se produce por la posible pérdida causada por variaciones en el valor razonable o en los futuros flujos de efectivo de los instrumentos financieros. El riesgo de mercado incluye el riesgo de tipo de interés, de tipo de cambio y de precio del combustible. Los ingresos del Grupo son en euros, pero una proporción significativa de los costes operativos se incurren en dólares estadounidenses o están vinculados al tipo de cambio del dólar estadounidense, incluido el combustible, los pagos correspondientes a los arrendamientos de aeronaves, una parte significativa de los pagos de mantenimiento, así como otros costes. El Grupo ha contratado derivados para cubrir el riesgo de fluctuaciones en los precios futuros originadas por las variaciones del tipo de cambio y del precio del combustible.

Entre los instrumentos financieros afectados por el riesgo de mercado se incluyen los depósitos, el efectivo mantenido en moneda extranjera, deudores comerciales y otras cuentas a cobrar, acreedores comerciales y otras cuentas a pagar, pasivos por arrendamiento y los instrumentos financieros derivados.

La siguiente tabla muestra la sensibilidad a un posible cambio del tipo de cambio dólar estadounidense/euro, mientras las otras variables se mantienen constantes. El impacto en el resultado después de impuestos del Grupo es debido al cambio en el valor razonable de los activos y pasivos monetarios denominados en dólares estadounidenses. Esta tabla también muestra la sensibilidad a un posible cambio en los precios del combustible. El impacto en el patrimonio neto del Grupo es debido al cambio del valor razonable de los instrumentos financieros derivados designados como coberturas de flujos de efectivo.



001254908

**CLASE 8.ª**

<b>Miles de euros</b>				
<b>Cambio dólar estadounidense vs euro</b>	<b>Impacto después de impuestos en el estado de resultados</b>	<b>Impacto después de impuestos en el patrimonio neto</b>	<b>Cambio en el precio del combustible</b>	<b>Impacto después de impuestos en el patrimonio neto</b>
<b>31 de diciembre de 2020</b>				
10%	(1.653)	(4.065)	10%	6.548
(10%)	1.818	4.472	(10%)	(5.953)
<b>31 de diciembre de 2019</b>				
10%	(1.531)	(11.646)	10%	7.708
(10%)	1.684	12.810	(10%)	(7.070)

El análisis de sensibilidad en la tabla anterior refleja el impacto en el estado de resultados consolidado y en el otro resultado global después de impuestos, de cambios en el valor razonable de los instrumentos financieros derivados mantenidos a la fecha de cierre del ejercicio.

Riesgo de tipo de interés

El Grupo está expuesto a cambios de tipos de interés en la deuda financiera y arrendamientos. El pasivo reconocido por arrendamiento de aviones en aplicación de la NIIF 16 está reconocido por el valor actual de los pagos futuros de arrendamiento, descontados al tipo de interés incremental del Grupo. En la medida que las cuotas de arrendamiento son fijas durante toda la duración de los contratos, el tipo de interés implícito de las mismas permanecerá también constante. Adicionalmente, los préstamos constituidos en el ejercicio 2020 están referenciados al Euribor con un margen del 3,25%. No obstante, el Grupo considera que las potenciales variaciones en el tipo de interés no tendrían un impacto significativo.

Riesgo de tipo de cambio

Los ingresos del Grupo son en euros, pero una proporción significativa de los costes operativos se incurren en dólares estadounidenses o están ligados al tipo de cambio del dólar estadounidense, incluido el combustible, los pagos por arrendamiento de aeronaves, una parte significativa de los pagos de mantenimiento, así como otros costes. El Grupo realiza operaciones de cobertura del tipo de cambio dólar estadounidense/euro para reducir su exposición a las fluctuaciones de las divisas por los gastos incurridos en dólares estadounidenses o ligados al tipo de cambio del dólar estadounidense. A 31 de diciembre de 2020 el valor razonable neto de los derivados de tipo de cambio contratados (principalmente "Forwards") es negativo por importe de 3.891 miles de euros (Nota 14.3).

El detalle de los derivados de cobertura correspondientes a seguros de cambio contratados y en vigor al 31 de diciembre es el siguiente:

<b>(Miles de euros)</b>	<b>Nocional</b>		<b>Valor razonable</b>	
	<b>2020</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2019</b>
Forward "Hedge USD" y otros	73.427	196.640	(3.891)	(1.605)
	<b>73.427</b>	<b>196.640</b>	<b>(3.891)</b>	<b>(1.605)</b>



CLASE 8ª



001254909

El valor razonable de los seguros de cambio se ha calculado en base al método de descuento de flujos de efectivo, utilizando para ello las curvas de tipos de interés y de tipos de cambio futuros.

#### Otros riesgos de precio

El Grupo está expuesto al riesgo de fluctuación en el precio del combustible, que es el principal coste operativo. En este sentido, el Grupo cuenta con un programa de contratos a plazo con varias entidades, que reducen la volatilidad de los precios del combustible.

El Grupo contrata instrumentos financieros derivados sobre el precio por tonelada métrica (Tm) de Jet Fuel con el fin de cubrir las fluctuaciones en el Jet Fuel al que las futuras compras de combustible están vinculadas. Al 31 de diciembre de 2020 el valor razonable de los derivados de Jet Fuel es negativo y asciende a 8.371 miles de euros (3.682 miles de euros negativos a 31 de diciembre de 2019) (Nota 14.3).

#### **Riesgo de crédito**

El riesgo de crédito se produce por la posible pérdida causada por el incumplimiento de las obligaciones contractuales de las contrapartes del Grupo, es decir, por la posibilidad de no recuperar los activos financieros por el importe contabilizado y en el plazo establecido.

El Grupo no tiene un riesgo crediticio significativo, dada la escasa concentración de sus cuentas a cobrar y el alto volumen de ventas on-line. Las ventas a clientes minoristas se realizan en efectivo o mediante tarjeta de crédito. Las ventas a agencias de viajes se cobran de media a mes vencido.

El Consejo de Administración de la Sociedad Dominante no considera la existencia de ningún riesgo crediticio significativo respecto a las cuentas a cobrar al 31 de diciembre de 2020 y 2019.

La práctica habitual del Grupo y del sector consiste en cobrar los billetes antes de que el vuelo tenga lugar.

En relación con los instrumentos financieros derivados y los depósitos bancarios, las contrapartes son en gran medida entidades financieras españolas con elevada calidad crediticia y, en consecuencia, se considera improbable el riesgo de insolvencia.

#### **Riesgo de liquidez**

El riesgo de liquidez se produce por la posibilidad de que el Grupo no pueda disponer de fondos líquidos, o acceder a ellos, en la cuantía suficiente y al coste adecuado, para hacer frente en todo momento a sus obligaciones de pago.

El Grupo gestiona proactivamente su liquidez mediante la ampliación y obtención de nuevas líneas de crédito y manteniendo saldos de efectivo suficientes para acometer los pagos futuros previstos. Debido al fuerte aumento de la actividad de Volotea, S.L. en los últimos años, se habían generado flujos de tesorería positivos desde el ejercicio 2014. Debido a la reducción drástica de la actividad derivada de las restricciones impuestas con el fin de frenar la expansión del Covid-19, los flujos de tesorería del ejercicio 2020 han resultado negativos.



001254910

**CLASE 8.<sup>a</sup>**

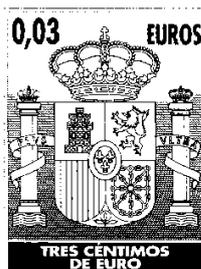
El vencimiento de los activos financieros corrientes en base a flujos de efectivo no descontados y los vencimientos contractuales al 31 de diciembre es el siguiente:

Miles de euros	Disponible y 0-30 días	31-90 días	Más de 90 días	Total
<b>2020</b>				
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar (Nota 16)	638	8.113	21.992	30.743
Derivados (Nota 14.3)	-	8	879	887
Otros activos financieros (Nota 14.1)	-	-	7.018	7.018
Depósitos indisponibles (Nota 14.1)	142	1.150	-	1.292
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes (Nota 17)	98.382	-	-	98.382
	<b>99.162</b>	<b>9.271</b>	<b>29.889</b>	<b>138.322</b>
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar (Nota 16)	9.488	3.321	31.331	44.140
Derivados (Nota 14.3)	86	501	3.090	3.677
Otros activos financieros (Nota 14.1)	-	-	13.066	13.066
Depósitos indisponibles (Nota 14.1)	-	-	7.779	7.779
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes (Nota 17)	42.802	-	-	42.802
	<b>52.376</b>	<b>3.822</b>	<b>55.266</b>	<b>111.464</b>

El vencimiento de los pasivos financieros corrientes en base a los flujos de efectivo no descontados y los vencimientos contractuales al 31 de diciembre es el siguiente:

Miles de euros	0-30 días	31-90 días	Más de 90 días	Total
<b>2020</b>				
Derivados (Nota 14.3)	489	1.083	8.539	10.111
Deudas con entidades de crédito y pagarés (Nota 14.2)	52	11.505	12.396	23.953
Pasivos por arrendamiento (Nota 14.2)	703	2.186	16.734	19.623
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar (Nota 21)	15.971	25.003	118.892	159.866
	<b>17.215</b>	<b>39.777</b>	<b>156.561</b>	<b>213.553</b>
<b>2019</b>				
Derivados (Nota 14.3)	56	212	1.018	1.286
Deudas con entidades de crédito y pagarés (Nota 14.2)	563	11.791	2.286	14.640
Pasivos por arrendamiento (Nota 14.2)	748	1.857	33.576	36.181
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar (Nota 21)	58.205	41.552	4.151	103.908
	<b>59.572</b>	<b>55.412</b>	<b>41.031</b>	<b>156.015</b>

El Grupo concentra una parte significativa de su actividad en el tercer trimestre del año, por lo que en un ejercicio normal a partir del segundo trimestre del año se produce un aumento significativo de la tesorería, debido a los billetes y servicios complementarios cobrados por anticipado. Las excepcionales condiciones del ejercicio 2020 y la interrupción de la actividad entre marzo y junio han modificado esta tendencia, y han afectado fuertemente a la generación de tesorería proveniente de las actividades ordinarias.



001254911

**CLASE 8.ª****8. MEDICIÓN DEL VALOR RAZONABLE**

Los valores razonables de los instrumentos financieros del Grupo se clasifican dentro de la jerarquía del valor razonable que se describe a continuación, en función de la naturaleza de los datos utilizados para determinar el valor razonable:

- Nivel 1: Valores de cotización (no ajustados) en mercados activos para activos o pasivos idénticos. Un mercado se considera que es un mercado activo cuando los precios de cotización son fáciles y regularmente disponibles a través de una bolsa de valores, un intermediario financiero, un corredor, una institución sectorial, un servicio de fijación de precios u organismo regulador, y esos precios reflejan operaciones realizadas en régimen de libre competencia entre partes que actúan en condiciones de independencia mutua.
- Nivel 2: Datos distintos a los valores cotizados incluidos en el Nivel 1 que son observables directa o indirectamente para el activo o pasivo. El valor razonable de los instrumentos financieros que no cotizan en un mercado activo se determina utilizando técnicas de valoración. Estas técnicas de valoración se apoyan en gran medida en datos de mercado observables cuando están disponibles, utilizando las estimaciones realizadas por las entidades lo menos posible.
- Nivel 3: Datos para el activo o pasivo para los que la variable de menor nivel utilizada, que sea significativa para el cálculo, no es observable.

Los valores razonables del efectivo y otros activos líquidos equivalentes, depósitos remunerados a corto plazo, los deudores comerciales y otras cuentas a cobrar, otros activos corrientes, deudas con entidades de crédito, y los acreedores comerciales y otras cuentas a pagar no difieren significativamente de su valor en libros, debido principalmente al vencimiento a corto plazo de estos activos y pasivos financieros.

La siguiente tabla presenta la jerarquía de los activos y pasivos financieros del Grupo contabilizados a valor razonable a 31 de diciembre:

Miles de euros	Valor razonable			Total	Valor en libros
	Nivel 1	Nivel 2	Nivel 3		
<b>2020</b>					
Activos a valor razonable					
Derivados de Jet Fuel	-	1.018	-	1.018	1.018
Derivados de divisa	-	-	-	-	-
Pasivos a valor razonable					
Derivados de Jet Fuel	-	(9.389)	-	(9.389)	(9.389)
Derivados de divisa	-	(3.892)	-	(3.892)	(3.892)
<b>2019</b>					
Activos a valor razonable					
Derivados de Jet Fuel	-	3.831	-	3.831	3.831
Derivados de divisa	-	50	-	50	50
Pasivos a valor razonable					
Derivados de Jet Fuel	-	(149)	-	(149)	(149)
Derivados de divisa	-	(1.655)	-	(1.655)	(1.655)



001254912

**CLASE 8.ª**

No se han producido transferencias entre el Nivel 1 y el Nivel 2 durante los ejercicios 2020 y 2019. En los ejercicios 2020 y 2019 el Grupo contrató instrumentos financieros derivados sobre el precio por tonelada métrica de combustible con el fin de cubrir las fluctuaciones en el precio de combustible a los que las futuras compras de combustible están vinculadas, así como coberturas de tipos de cambio para cubrir las fluctuaciones en el tipo de cambio dólar estadounidense/euro en los pagos futuros, principalmente como consecuencia de la compra de combustible y por los arrendamientos y mantenimiento de las aeronaves.

**9. INGRESOS Y GASTOS****9.1 Ingresos**

La única actividad ordinaria del Grupo consiste en el transporte aéreo de pasajeros, y dado que todo el resto de las actividades son complementarias y no difieren entre sí de una forma considerable, únicamente se desglosa información por mercados geográficos.

De acuerdo con los Administradores y el Comité Ejecutivo gestionan el negocio y toman decisiones, únicamente existe un segmento operativo a efectos de presentación de la información financiera, el cual son las rutas en su conjunto.

La distribución del importe neto de la cifra de negocios del Grupo por mercados geográficos, determinada en función del punto de origen del vuelo, es la siguiente:

	2020	2019
Italia	44%	43%
Francia	42%	45%
España	9%	5%
Grecia	3%	7%
Alemania	2%	0%
	<b>100%</b>	<b>100%</b>

El importe neto de la cifra de negocios del ejercicio 2020 incluye ingresos por vuelos chárter por importe de 2.174 miles de euros (8.985 miles de euros en el ejercicio 2019).

**9.2 Gastos de personal**

El detalle de los gastos de personal es el siguiente:

Miles de euros	2020	2019
Sueldos y salarios	29.638	44.730
Indemnizaciones	280	731
	29.918	45.461
Cargas sociales		
Seguridad Social	7.697	11.955
Otros gastos sociales	644	593
	8.341	12.548
	<b>38.259</b>	<b>58.009</b>



001254913

CLASE 8.<sup>a</sup>

### 9.3 Resultado financiero neto

El detalle del resultado financiero neto es el siguiente:

Miles de euros	2020	2019
Ingresos financieros	(63)	(64)
Gastos financieros	42.441	11.244
	<b>42.378</b>	<b>11.180</b>

Los gastos financieros del ejercicio 2020 incluyen 5.925 miles de euros correspondientes a gastos financieros derivados de los pasivos por arrendamiento (6.904 miles de euros en el ejercicio 2019) (Nota 23).

### 10. IMPUESTO SOBRE BENEFICIOS

Según las disposiciones legales vigentes, las liquidaciones de impuestos no pueden considerarse definitivas hasta que no hayan sido inspeccionadas por las autoridades fiscales o haya transcurrido el plazo de prescripción en cada uno de los países (cuatro años en España). El Grupo tiene abiertos a inspección los cuatro últimos ejercicios para todos los impuestos que le son aplicables. En opinión de los Administradores de la Sociedad, no existen contingencias fiscales de importes significativos que pudieran derivarse, en caso de inspección, de posibles interpretaciones diferentes de la normativa fiscal aplicable a las operaciones realizadas por el Grupo.

La conciliación entre el resultado antes de impuestos y la base imponible (resultado fiscal) del Impuesto sobre beneficios en España es la siguiente:

Miles de euros	2020	2019
(Pérdida) / Beneficio después de impuestos	(122.076)	(7.740)
Impuesto sobre beneficios	(6.313)	(91)
<b>(Pérdida) / Beneficio antes de impuestos</b>	<b>(128.389)</b>	<b>(7.831)</b>
Diferencias permanentes	105.325	12.186
Diferencias temporarias	(5.986)	(7.120)
Otros ajustes	-	-
<b>Base imponible (resultado fiscal)</b>	<b>(29.050)</b>	<b>(3.607)</b>

La base imponible negativa generada en España en el ejercicio 2020 por la Sociedad Dominante asciende a 34.527 miles de euros, mientras que la base imponible positiva generada en el ejercicio 2020 por la sociedad dependiente Volotea Flight Academy, S.L.U. asciende a 436 miles de euros. La base imponible negativa generada en España en el ejercicio 2019 por la Sociedad Dominante asciende a 3.274 miles de euros, mientras que la base imponible positiva generada en el ejercicio 2019 por la sociedad dependiente Volotea Flight Academy, S.L.U. asciende a 509 miles de euros.

Asimismo, la base imponible negativa generada en el ejercicio 2020 en el establecimiento permanente de Italia ha ascendido a 49.154 miles de euros (4.317 miles de euros en el ejercicio 2019), mientras que la base imponible negativa del establecimiento permanente de Francia ha ascendido a 35.861 miles de euros (2.455 miles de euros en el ejercicio 2019).



CLASE 8.ª



001254914

Las diferencias permanentes del ejercicio 2020 corresponden principalmente a las pérdidas de los vuelos internacionales del establecimiento permanente de Francia, Italia y Grecia mientras que las diferencias permanentes del ejercicio 2019 correspondían principalmente a las pérdidas de los vuelos internacionales del establecimiento permanente de Francia, así como a ciertos costes de adquisición de Volotea Holding Europe, S.L. por parte de los nuevos socios, que se consideraron fiscalmente deducibles, los cuales fueron asumidos por Volotea Holding Europe, S.L. y registrados con cargo a la prima de asunción.

Las diferencias temporarias de los ejercicios 2020 y 2019 corresponden básicamente a los impactos en el estado de resultados consolidado de los ajustes a valor razonable de los activos adquiridos y pasivos asumidos en la combinación de negocios realizada en el ejercicio 2018, los cuales no tienen impacto fiscal.

La conciliación entre el gasto (ingreso) por impuesto sobre beneficios y el resultado de multiplicar el tipo de gravamen aplicable al resultado antes de impuestos es la siguiente:

Miles de euros	Estado de resultados consolidado	
	2020	2019
(Pérdida) / Beneficio antes de impuestos	(128.389)	(7.831)
Carga impositiva teórica	(32.097)	(1.958)
Otros ajustes *	12.757	1.457
Otros impuestos de los establecimientos permanentes	-	416
Deterioro crédito fiscal por bases imponibles negativas	3.279	-
Bases imponibles no capitalizadas	9.717	-
Regularización del impuesto sobre beneficios del ejercicio anterior	31	(6)
	<b>(6.313)</b>	<b>(91)</b>

\* Corresponde principalmente a los ajustes en el impuesto de sociedades procedentes de los establecimientos permanentes de Italia y Francia.

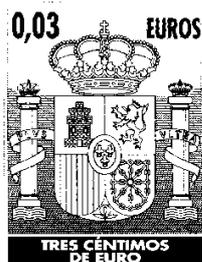
El tipo impositivo aplicable al Grupo es en función del lugar en el que se han producido las rentas fiscales. A las rentas fiscales obtenidas por los establecimientos permanentes de Francia, Italia y Grecia se les aplica en el ejercicio 2020 un tipo impositivo del 28%, 24% y 29%, respectivamente, mientras que las rentas atribuibles a España tributan al 25% (mismos porcentajes en el ejercicio 2019).

El gasto (ingreso) por impuesto sobre beneficios se desglosa como sigue:

Miles de euros	Estado de resultados consolidado		Patrimonio neto	
	2020	2019	2020	2019
Impuesto corriente español (minorado por las deducciones aplicadas)	-	-	-	-
Impuesto corriente griego	31	133	-	-
Variación de impuestos diferidos	6.343	(640)	(519)	2.432
Ajuste del impuesto corriente español	-	-	-	-
Otros impuestos de los establecimientos permanentes	-	416	-	-
Ajustes de años anteriores	(61)	-	-	-
	<b>(6.313)</b>	<b>(91)</b>	<b>(519)</b>	<b>2.432</b>



CLASE 8.<sup>a</sup>



001254915

El cálculo del Impuesto sobre Sociedades a pagar / (devolver) a 31 de diciembre es el siguiente:

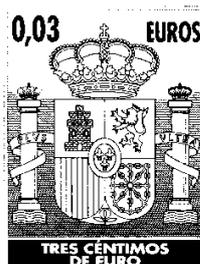
Miles de euros	2020	2019
Impuesto corriente (minorado por las deducciones aplicadas)	-	133
Pagos a cuenta	-	-
Retenciones	-	-
<b>Impuesto sobre Sociedades a pagar / (devolver)</b>	<b>-</b>	<b>133</b>

A 31 de diciembre de 2020 no existe ningún importe a pagar en concepto de impuesto corriente del ejercicio 2020. A 31 de diciembre de 2019, el epígrafe "Pasivos por impuesto corriente" por importe de 180 miles de euros, correspondía al impuesto corriente del ejercicio 2019 del establecimiento permanente de Grecia (133 miles de euros) y a un remanente del ejercicio anterior de dicho establecimiento permanente (47 miles de euros).

#### 10.1 Activos y pasivos por impuesto diferido

El detalle y los movimientos de las distintas partidas que componen los activos y pasivos por impuesto diferido son los siguientes:

Miles de euros	Saldo inicial	Cambios reflejados en		Saldo final
		Estado de resultados consolidado	Patrimonio neto	
<b>2020</b>				
Activos por impuesto diferido				
Operaciones de cobertura	451		(451)	-
Bases imposables negativas	18.982	11.023	-	30.005
Diferencias temporarias	9.666	(4.863)	-	4.803
	29.099	6.160	(451)	34.808
Pasivos por impuesto diferido				
Diferencias temporarias	(15.936)	183	-	(15.752)
Operaciones de cobertura	(970)	-	970	-
	(16.906)	183	970	(15.752)
	<b>12.193</b>			<b>19.056</b>



001254916

**CLASE 8.<sup>a</sup>**

Miles de euros	Cambios reflejados en			
	Saldo inicial	Estado de resultados consolidado	Patrimonio neto	Saldo final
<b>2019</b>				
Activos por impuesto diferido				
Operaciones de cobertura	3.463	-	(3.012)	451
Bases imponibles negativas	16.561	2.421	-	18.982
Diferencias temporarias	11.629	(1.963)	-	9.666
	31.653	458	(3.012)	29.099
Pasivos por impuesto diferido				
Diferencias temporarias	(16.119)	183	-	(15.936)
Operaciones de cobertura	(1.550)	-	580	(970)
	(17.669)	183	580	(16.906)
	<b>13.984</b>			<b>12.193</b>

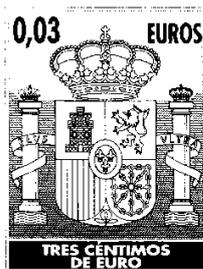
El detalle de las bases imponibles negativas pendientes de compensar en el impuesto sobre sociedades en España a 31 de diciembre es el siguiente:

Miles de euros		
Ejercicio de generación	2020	2019
2011	1.219	1.219
2012	18.017	18.017
2013	713	713
2014	604	604
2018	3.607	3.607
2019	2.765	2.765
2020	34.527	-
	<b>61.452</b>	<b>26.925</b>

El detalle de las bases imponibles negativas de los establecimientos permanentes al 31 de diciembre es el siguiente:

Ejercicio de generación	Grecia	Italia		Francia	
	2020	2020	2019	2020	2019
2012	-	3.077	3.077	4.062	4.062
2013	-	9.170	7.796	4.339	4.339
2014	-	4.161	2.318	1.410	1.410
2015	-	3.049	3.049	-	-
2016	-	3.796	3.796	-	-
2017	-	8.823	8.823	1.323	1.323
2018	-	3.770	3.770	44	44
2019	-	4.317	4.317	2.455	2.455
2020	3.246	49.154	-	35.861	-
	<b>3.246</b>	<b>89.317</b>	<b>36.946</b>	<b>49.494</b>	<b>13.633</b>

Las bases imponibles negativas generadas en España y en los establecimientos permanentes no tienen un plazo máximo de compensación.



001254917

### CLASE 8.<sup>a</sup>

En el ejercicio 2019 el Grupo dio de baja bases imponibles negativas del establecimiento permanente de Italia correspondientes a los ejercicios 2013 a 2015 por importe de 9.312 miles de euros, previendo que no iban a ser aceptadas por las autoridades fiscales italianas, pero finalmente un importe de 3.217 miles de euros ha sido aceptado, por lo que en el ejercicio 2020 estas bases imponibles negativas han sido de nuevo reconocidas.

A 31 de diciembre de 2020 el Grupo mantiene registrado el activo por impuesto diferido derivado de la totalidad de las diferencias temporarias, y de las bases imponibles negativas pendientes de compensar en el establecimiento permanente de Grecia así como de los establecimientos permanentes en Italia, Francia y Grecia, excepto por bases imponibles negativas por importe de 18.376 miles de euros y 11.132 miles de euros respectivamente en Italia y Francia, debido a que los Administradores de la Sociedad Dominante consideran probable la obtención de ganancias fiscales futuras que permitan la compensación de dichos activos. Los activos por impuesto diferido correspondientes a las bases imponibles negativas han sido registrados al tipo impositivo de cada uno de los respectivos países. En el caso de España en este ejercicio no se han reconocido los impuestos diferidos derivados de la base imponible negativa del 2020, por un importe de 30.703 miles de euros, y se ha considerado razonable dar de baja contablemente bases imponibles negativas reconocidas en ejercicios anteriores por un importe de 13.118 miles de euros, lo que ha generado un gasto por impuesto sobre beneficios de 3.279 miles de euros.

La recuperación de los activos por impuesto diferido que se mantienen registrados se sustenta en el Plan de Negocio para el periodo 2021 a 2025 (desglosado entre España y los establecimientos permanentes situados en el extranjero), el cual muestra la generación de beneficios y bases imponibles positivas.

En el ejercicio 2021 y siguientes se prevé la recuperación y mejora del resultado de explotación en base a los siguientes factores:

- a) Las estimaciones publicadas por IATA el 29 de septiembre de 2020 estiman que el número global de pasajeros de la aviación comercial no regresará a los volúmenes anteriores a la crisis sanitaria provocada por el Covid-19 hasta el ejercicio 2024. Se espera, no obstante, que los viajes de corta distancia se recuperen antes que los de largo radio, y que el número de pasajeros vuelva a las cifras de 2019 en 2023.
- b) A partir del ejercicio 2023 se prevé una tendencia creciente de la cifra de negocios del Grupo, con incrementos de 19,6% en el ejercicio 2024 respecto el 2023, de un 14,7% en el ejercicio 2025 respecto el 2024. Dichas proyecciones no consideran, las potenciales sinergias del acuerdo llegado con IAG, sociedad matriz del Grupo Iberia, por el que Iberia cedería varias rutas y slots en aeropuertos españoles para facilitar la aprobación por parte de la Comisión Europea (CE) de su adquisición de Air Europa. De culminarse dicho acuerdo el Consejo de Administración de la Sociedad Dominante espera que la cifra de negocio del Grupo sea entre un 35% y un 27% superior a las proyectadas.



CLASE 8.<sup>a</sup>



001254918

- c) El margen operativo expresado como porcentaje de los ingresos, prevé una mejora del 9% (en el ejercicio 2019) al 19% en el periodo proyectado hasta el año 2025 (el margen operativo en el 2020 es negativo por 9.5% pero se considera no representativo para este análisis). Dicha evolución positiva se sustenta en la sustitución de aeronaves Boeing B717-200 por aeronaves Airbus A320-200 desde el ejercicio 2021. En este sentido, cabe señalar que los costes medios unitarios de la actividad de las aeronaves Airbus son significativamente inferiores a las aeronaves Boeing B717-200, lo que justifica la mencionada mejora de la rentabilidad.
- d) El crecimiento de ASK incluido en el plan de negocio está basado en los incrementos históricos del Grupo, en el aumento de las aeronaves (Nota 23), en la sustitución de aeronaves Boeing B717-200 por aeronaves Airbus con más asientos por avión y en las previsiones de mercado de la Dirección del Grupo.

## 11. RESULTADO POR ACCIÓN

Las ganancias / (pérdidas) básicas por acción se calculan dividiendo el resultado del ejercicio entre el número medio ponderado de participaciones en circulación durante el ejercicio.

La siguiente tabla refleja los datos del resultado del ejercicio y participaciones utilizados en el cálculo de la ganancia / (pérdida) por participación básica y diluida al 31 de diciembre:

Miles de euros	2020	2019
(Pérdida) / beneficio del ejercicio (operaciones continuadas)	(122.076)	(7.740)
Media ponderada del número de participaciones para la ganancia por participación básica	5.487.501	5.487.501
Media ponderada del número de participaciones para la ganancia por participación diluida	5.487.501	5.487.501
(Pérdida) / ganancia atribuible a los socios para la ganancia por participación básica	(0,22)	(1,41)
(Pérdida) / ganancia atribuible a los socios para la ganancia por participación diluida	(0,22)	(1,41)



001254919

CLASE 8.<sup>a</sup>

## 12. INMOVILIZADO MATERIAL

El detalle y los movimientos de las distintas partidas que componen el inmovilizado material son los siguientes:

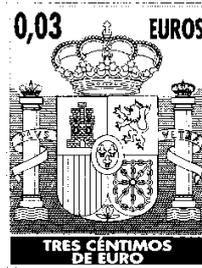
Miles de euros	Saldo inicial	Altas	Bajas	Modificación arrendamientos	Saldo final
<b>2020</b>					
Coste					
Instalaciones	2.116	108	-	-	2.224
Mobiliario	212	20	-	-	232
Equipos informáticos	838	78	-	-	916
Otro inmovilizado material	20.220	1.551	(853)	-	20.918
Inmovilizado en curso	1.906	1.868	-	-	3.774
Aeronaves y motores *	215.360	25.487	(53.100)	(55.417)	132.330
Mantenimiento **	124.721	30.873	(9.854)	-	145.740
	365.373	59.985	(63.807)	(55.417)	306.134
Amortización acumulada					
Instalaciones	(816)	(359)	-	-	(1.175)
Mobiliario	(116)	(22)	-	-	(138)
Equipos informáticos	(412)	(156)	-	-	(568)
Otro inmovilizado material	(2.485)	(886)	-	-	(3.372)
Aeronaves y motores *	(83.972)	(30.984)	44.230	31.994	(38.732)
Mantenimiento **	(48.530)	(15.392)	7.051	-	(56.871)
	(136.331)	(47.799)	51.281	31.994	(100.856)
Deterioro del inmovilizado material					
Deterioro de Aeronaves y motores	-	(5.442)	-	-	(5.442)
	-	(5.442)	-	-	(5.442)
<b>Valor neto contable</b>	<b>229.042</b>				<b>199.836</b>
<b>Altas por combinación de negocios (Nota 6)</b>					
Miles de euros	Saldo inicial	Altas	Bajas		Saldo final
<b>2019</b>					
Coste					
Instalaciones	962	1.154	-	-	2.116
Mobiliario	207	5	-	-	212
Equipos informáticos	427	411	-	-	838
Otro inmovilizado material	5.557	14.663	-	-	20.220
Inmovilizado en curso	1.997	-	-	(91)	1.906
Aeronaves y motores *	184.889	31.592	-	(1.121)	215.360
Mantenimiento **	79.274	48.409	-	(2.962)	124.721
	273.313	96.234	-	(4.174)	365.373
Amortización acumulada					
Instalaciones	(551)	(265)	-	-	(816)
Mobiliario	(95)	(21)	-	-	(116)
Equipos informáticos	(277)	(137)	2	-	(412)
Otro inmovilizado material	(1.196)	(1.275)	-	(14)	(2.485)
Aeronaves y motores *	(53.885)	(30.087)	-	-	(83.972)
Mantenimiento **	(29.491)	(21.665)	2.626	-	(48.530)
	(85.495)	(53.450)	2.614	-	(136.331)
<b>Valor neto contable</b>	<b>187.818</b>				<b>229.042</b>

\* Derecho de uso del componente de alquiler de las aeronaves y motores arrendados (Nota 23).

\*\* Derecho de uso de los componentes de mantenimiento del motor y del fuselaje de las aeronaves (Notas 2.4.i) y 2.4.q).



**CLASE 8.<sup>a</sup>**



001254920

Las altas del ejercicio 2020 corresponden a dos nuevos contratos de arrendamiento de aeronaves Airbus A319 por importe de 18.181 miles de euros y a modificaciones de contratos de arrendamientos que han supuesto un incremento del activo y del pasivo por arrendamiento por importe 7.580 miles de euros. Adicionalmente, en el contexto del plan de restructuración de flota, durante el ejercicio 2020, se han renegociado las rentas futuras de los Airbus, llegando a acuerdos de reducción de rentas con los arrendadores. Dichos acuerdos se han considerado como una modificación del contrato y han supuesto una reducción del activo por aeronaves y del pasivo por arrendamiento por importe de 23.423 miles de euros (Nota 23).

Las altas del ejercicio 2019 correspondían principalmente la adquisición de un motor para los Airbus A319-100 por importe de 8.988 miles de euros, a nuevos contratos de arrendamiento de aeronaves Airbus A319-100, y a diversos elementos incorporados en el reacondicionamiento de las aeronaves Airbus A319-100.

Adicionalmente, durante el ejercicio 2020 se han llegado a acuerdos de reducción de rentas a causa de la crisis sanitaria provocada por el Covid-19, que conforme a la modificación de la NIIF 16 Arrendamientos, el Grupo se ha acogido a la simplificación práctica que permite que no se tenga que evaluar si la reducción de rentas es una modificación. En consecuencia, al 31 de diciembre de 2020, el Grupo se ha registrado como menor gasto de amortización la reducción en el pasivo obtenida para el periodo comprendido entre marzo de 2020 y diciembre de 2020 por importe de 6.374 miles de euros.

Los elementos del inmovilizado material totalmente amortizados a 31 de diciembre de 2020 ascienden a 1.356 miles de euros (600 miles de euros a 31 de diciembre de 2019).

A 31 de diciembre de 2020 no existen compromisos de inversión significativos, salvo los indicados en la Nota 24.1 en relación a nuevos contratos de arrendamiento de aeronaves Airbus A319-100. La mayor parte del inmovilizado material se encuentra en España, a excepción de las aeronaves que se encuentran en las distintas bases de operaciones del Grupo.

El Grupo tiene contratadas pólizas de seguros que cubren el valor neto contable del inmovilizado material. Asimismo, el Grupo mantiene suscritas pólizas de seguros de las aeronaves arrendadas.



001254921

CLASE 8.ª

### 13. ACTIVO INTANGIBLE

El detalle y los movimientos de las distintas partidas que componen el activo intangible son los siguientes:

Miles de euros	Saldo inicial	Altas	Bajas	Saldo final
<b>2020</b>				
Coste				
Aplicaciones informáticas	24.804	5.548	-	30.352
Marca	47.296	-	-	47.296
Relaciones con clientes	17.609	-	-	17.609
Otro inmovilizado intangible	1.048	153	-	1.201
Fondo de comercio	25.236	-	-	25.236
Inmovilizado en curso	708	-	(708)	-
	116.701	5.701	(708)	121.694
Amortización acumulada				
Aplicaciones informáticas	(12.064)	(3.584)	-	(15.648)
Relaciones con clientes	(1.162)	(733)	-	(1.895)
Otro inmovilizado intangible	(381)	(106)	-	(487)
	(13.608)	(4.423)	-	(18.030)
<b>Valor neto contable</b>	<b>103.093</b>			<b>103.664</b>

Miles de euros	Saldo inicial	Altas	Bajas	Saldo final
<b>2019</b>				
Coste				
Aplicaciones informáticas	18.664	6.140	-	24.804
Marca	47.296	-	-	47.296
Relaciones con clientes	17.609	-	-	17.609
Otro inmovilizado intangible	1.037	11	-	1.048
Fondo de comercio	25.236	-	-	25.236
Inmovilizado en curso	708	-	-	708
	110.550	6.151	-	116.701
Amortización acumulada				
Aplicaciones informáticas	(9.010)	(3.055)	-	(12.064)
Relaciones con clientes	(428)	(734)	-	(1.162)
Otro inmovilizado intangible	(275)	(106)	-	(381)
	(9.713)	(3.895)	-	(13.608)
<b>Valor neto contable</b>	<b>100.837</b>			<b>103.093</b>

Las altas del ejercicio 2020 han correspondido principalmente en aplicativos y software de sistemas operativos y web, necesarios para la operativa del Grupo.



001254922

## CLASE 8.<sup>a</sup>

Dentro del epígrafe "Otro inmovilizado intangible" se incluyen certificaciones de uso de los motores de las aeronaves. Concretamente, se trata de licencias para aumentar la capacidad del empuje de los motores de ciertas aeronaves que el Grupo tiene en la flota.

Los elementos del activo intangible totalmente amortizados al 31 de diciembre de 2020 ascienden a 9.048 miles de euros (5.825 miles de euros al 31 de diciembre de 2019) y no existen compromisos significativos de inversión. La mayor parte de los activos intangibles se encuentran en España.

Al 31 de diciembre de 2020, al igual que a la misma fecha del ejercicio anterior, no se ha registrado ninguna provisión por deterioro en relación con el fondo de comercio y el resto de inmovilizado intangible y material, ya que el importe recuperable de la unidad generadora de efectivo constituida por toda la Sociedad Dominante en su conjunto (Nota 4.3), determinado mediante el cálculo del valor en uso utilizando proyecciones de flujos de efectivo basadas en el plan de negocio preparado por la Dirección de la Sociedad Dominante para los próximos cinco años, es superior a su valor contable. Los flujos de efectivo extrapolados más allá de dicho periodo se proyectan con un incremento de las tasas de crecimiento a largo plazo.

Las principales hipótesis consideradas en la determinación de los flujos de efectivo futuros son el margen operativo, el crecimiento anual de los ASK (Available Seat Kilometres en su denominación en inglés, Asientos por Kilómetro Ofertado), la tasa de crecimiento a largo plazo, y el coste medio ponderado del capital (WACC – Weighted Average Cost of Capital).

El margen operativo expresado como porcentaje de los ingresos, prevé una mejora del 9% (en el ejercicio 2019) al 19% en el periodo proyectado hasta el año 2025 (el margen operativo en el 2020 es del -9.5% pero se considera no representativo para este análisis). Dicha evolución positiva se sustenta en la sustitución de aeronaves Boeing B717-200 por aeronaves Airbus A320-200 desde el ejercicio 2021. En este sentido, los costes medios unitarios de la actividad de las aeronaves Airbus son significativamente inferiores a las aeronaves Boeing B717-200 y permiten transportar un mayor número de pasajeros por vuelo (180 asientos en comparación con 125 asientos en el Boeing B717-200), lo que debe permitir una mejora de la rentabilidad.

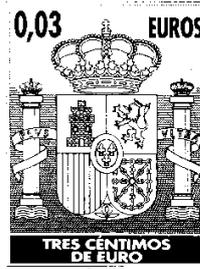
El crecimiento de los ASK incluido en el plan de negocio está basado en los incrementos históricos de la Sociedad, en la sustitución de las aeronaves Boeing B717-200 por aeronaves Airbus A320-200 con más asientos por avión, y en las previsiones de mercado de la Dirección de la Sociedad. La Dirección de la Sociedad estima un crecimiento de los ASK a una tasa anual compuesta del 39% (CAGR, Compound Annual Growth Rate) en el periodo proyectado de cinco años. Este crecimiento tiene en cuenta que los ASK de la Sociedad descendieron en un 52% en 2020 con respecto al ejercicio 2019.

La tasa de crecimiento a largo plazo considerada es el 2%, mientras que la tasa de descuento aplicada, entendiéndose ésta como el coste medio ponderado del capital (WACC), ha sido del 10%.

Los Administradores y la Dirección de la Sociedad Dominante consideran que ningún cambio razonable que puedan sufrir las principales hipótesis provocaría un deterioro del inmovilizado intangible y material.



CLASE 8.<sup>a</sup>



001254923

#### 14. ACTIVOS Y PASIVOS FINANCIEROS

##### 14.1 Activos financieros

El detalle de los activos financieros a 31 de diciembre es el siguiente:

Miles de euros	2020	2019
Activo no corriente		
Préstamos a socios y empresas vinculadas a socios (Nota 25)	50	50
Derivados (Nota 14.3)	131	204
Depósitos indisponibles	38.467	1.994
Depósitos y otros activos	31.841	30.496
	70.489	32.744
Activo corriente		
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar (Nota 16)	30.743	44.140
Derivados (Nota 14.3)	887	3.677
Otros activos financieros	7.018	13.066
Depósitos indisponibles	1.292	7.779
	39.940	68.662
	<b>110.429</b>	<b>101.406</b>

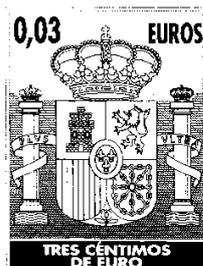
El valor razonable de los activos financieros no difiere significativamente de su valor contable.

##### Préstamos a socios y empresas vinculadas a socios

Este epígrafe corresponde a préstamos concedidos a Alaeo Partnership, Sàrl que no tienen un vencimiento determinado (Nota 25).

##### Depósitos indisponibles

Este epígrafe corresponde a imposiciones a plazo fijo a largo plazo en entidades financieras que devengan un interés del 0,01%, que ascienden a 38.467 miles de euros (1.994 miles de euros a 31 de diciembre de 2019) y con vencimiento final en 2025 (9.667 miles de euros con vencimiento en el ejercicio 2021, pero renovaciones automáticas por periodos sucesivos de 6 meses, por lo que se consideran a largo plazo. Dichas imposiciones se encuentran pignoradas y, por tanto, no son libre de disposición (Nota 24.2). Adicionalmente, al 31 de diciembre de 2020, el Grupo cuenta con imposiciones a corto plazo en varias entidades financieras por importe de 1.292 miles de euros que devengan un interés de mercado (entre 0% y 0,528%) (7.779 miles de euros a 31 de diciembre de 2019), que tienen vencimiento en 2021 y son de libre disposición.



001254924

**CLASE 8.<sup>a</sup>**Depósitos y otros activos

El desglose de este epígrafe al 31 de diciembre es el siguiente:

<b>Miles de euros</b>	<b>2020</b>	<b>2019</b>
Préstamos al personal (a)	1.071	901
Reserva de mantenimiento (b)	23.910	22.553
Depósitos alquileres (c)	3.660	3.592
Otros depósitos (d)	3.200	1.508
Contribución mantenimiento de arrendadores de aeronaves (e)	-	1.942
	<b>31.841</b>	<b>30.496</b>

- a) Préstamos concedidos a diversos empleados y a un miembro del Consejo de Administración.
- b) Fianzas entregadas a los arrendadores de las aeronaves a cuenta del programa de mantenimiento de las mismas. Estas fianzas no devengan intereses, y actúan como garantía del mantenimiento a realizar a las aeronaves, y serán recuperadas una vez el Grupo haya efectuado dichos mantenimientos y certificado la realización de los mismos.
- c) Pagos a los arrendadores de las aeronaves en concepto de fianzas.
- d) Fianzas entregadas a aeropuertos, compañías que prestan servicios en éstos y otras fianzas.
- e) Aportaciones pendientes de pago por parte de los arrendadores de las aeronaves por su parte de contribución al coste de futuras acciones de mantenimientos programados. En el ejercicio 2019 este concepto aparece registrado en este epígrafe por 1.942 miles de euros, mientras que a 31 de diciembre de 2020 este concepto aparece registrado en Deudores varios, dentro del epígrafe de Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar, al considerarse que su recuperabilidad será a corto plazo, por un importe de 6.902 miles de euros.

Otros activos financieros

A 31 de diciembre de 2020 este epígrafe corresponde principalmente a las fianzas entregadas a los arrendadores de las aeronaves a cuenta del programa de mantenimiento de las mismas, por un importe de 6.988 miles de euros (13.036 miles de euros a 31 de diciembre de 2019). Dichas fianzas actúan como garantía del mantenimiento a realizar a las aeronaves, y serán recuperadas una vez el Grupo haya efectuado dichos mantenimientos y certificado la realización de los mismos.



001254925

CLASE 8.<sup>a</sup>**14.2 Pasivos financieros**

El desglose de los pasivos financieros al 31 de diciembre es el siguiente:

Miles de euros	2020	2019
<b>Pasivo no corriente</b>		
Pasivos financieros a valor razonable		
Derivados (Nota 14.3)	3.170	517
Pasivos por arrendamiento (Nota 23)	77.064	117.727
Préstamos y créditos	164.311	8.016
	<b>244.545</b>	<b>126.260</b>
<b>Pasivo corriente</b>		
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar (Nota 21)	159.866	103.908
Pasivos financieros a valor razonable		
Derivados (Nota 14.3)	10.111	1.286
Pasivos por arrendamiento (Nota 23)	19.623	36.181
Deudas con entidades de crédito y pagarés	23.953	14.640
	<b>213.553</b>	<b>156.015</b>
	<b>458.098</b>	<b>282.275</b>

Los cambios en los pasivos provenientes de actividades de financiación en los ejercicios 2020 y 2019, se detallan a continuación:

Miles de euros	Saldo inicial	Flujos de efectivo	Nuevos arrendamientos (Nota 12)	Bajas	Diferencias de cambio	Saldo final
<b>2020</b>						
Deudas con entidades de crédito y pagarés	14.640	9.313	-	-	-	23.953
Préstamos y créditos	8.016	156.295	-	-	-	164.311
Pasivos por arrendamiento	153.908	(37.174)	25.176	(37.757)	(7.466)	96.687
	<b>176.564</b>	<b>128.434</b>	<b>25.176</b>	<b>(37.757)</b>	<b>(7.466)</b>	<b>284.951</b>
<b>2019</b>						
Deudas con entidades de crédito y pagarés	4.990	9.650	-	-	-	14.640
Préstamos y créditos	442	7.574	-	-	-	8.016
Pasivos por arrendamiento	159.661	(38.898)	31.592	(1.019)	2.572	153.908
	<b>165.093</b>	<b>(21.674)</b>	<b>31.592</b>	<b>(1.019)</b>	<b>2.572</b>	<b>176.584</b>



CLASE 8.<sup>a</sup>



001254926

#### Préstamos y créditos

Las partidas que componen este epígrafe son principalmente las siguientes:

- a) A 31 de diciembre de 2020 este epígrafe corresponde a una emisión de pagarés por un nominal inicial de 7.500 miles de euros a 24 meses, con vencimiento el 2 de diciembre de 2022, la cual devenga un interés de mercado. Dicha emisión de pagarés cuenta con un aval del Instituto de Crédito Oficial (ICO) por el 70% de su importe.
- b) Un importe de 6.944 miles de euros (7.573 miles de euros a 31 de diciembre de 2019) por la parte pendiente de pago a largo plazo de un préstamo bancario concedido en el ejercicio 2019 por un importe inicial de 8.834 miles de euros, y por un plazo de 10 años (vencimiento en febrero de 2029). La parte a corto plazo de este préstamo, por un importe de 628 miles de euros (609 miles de euros a 31 de diciembre de 2019), figura en el epígrafe de deudas con entidades de crédito a corto plazo. Este préstamo devenga un interés de mercado.

En el 2019 la Sociedad utilizó este préstamo para la adquisición de un motor para las aeronaves Airbus A319-100.

- c) Un importe de 3.368 miles de euros por la parte pendiente de pago a largo plazo de un préstamo bancario concedido en el ejercicio 2020 por un importe inicial de 4.000 miles de euros, y por un plazo de 5 años (vencimiento en abril de 2025). La parte a corto plazo de este préstamo, por un importe de 632 miles de euros, figura en el epígrafe de deudas con entidades de crédito a corto plazo. Este préstamo devenga un interés de mercado, y está avalado en un 70% de su importe por el Instituto de Crédito Oficial (ICO).
- d) Un importe de 421 miles de euros por la parte pendiente de pago a largo plazo de un préstamo bancario concedido en el ejercicio 2020 por un importe inicial de 500 miles de euros, y por un plazo de 5 años (vencimiento en abril de 2025). La parte a corto plazo de este préstamo, por un importe de 79 miles de euros, figura en el epígrafe de deudas con entidades de crédito a corto plazo. Este préstamo devenga un interés de mercado, y está avalado en un 70% de su importe por el Instituto de Crédito Oficial (ICO).
- e) Un importe de 139.931 miles de euros por la parte pendiente de pago a largo plazo de un préstamo sindicado concedido por un grupo de seis entidades bancarias españolas y el Instituto de Crédito Oficial (ICO).

El importe total de este préstamo es de 144.666 miles de euros. Este préstamo sindicado ha contado con la garantía del Instituto de Crédito Oficial (ICO) en un 70% de su importe. La amortización del total se sitúa en diferentes fases entre el 27 de julio de 2022 y el 27 de julio de 2025, si bien el Real Decreto Ley 34/2020 de 17 de noviembre permite que la Sociedad pueda solicitar la ampliación de su vencimiento hasta en tres años adicionales. A la fecha de la formulación de estas cuentas anuales, la Sociedad no ha ejercitado esta opción. Este préstamo devenga un interés de mercado y no tiene compromisos de cumplimiento ("covenants") ni establece desembolsos hasta el mes de julio de 2022, excepto por la liquidación de intereses. A 31 de diciembre de 2020 la valoración del préstamo incorpora unos intereses implícitos de 215 miles de euros.



001254927

**CLASE 8.ª**

La disposición de este préstamo se ha hecho en diferentes tramos a lo largo del ejercicio 2020, con un total dispuesto a 31 de diciembre de 2020 de 142.560 miles de euros, menos unos gastos iniciales de 2.844 miles de euros. De este préstamo queda aún pendiente de disponer un importe de 2.106 miles de euros, de los cuales se dispondrá entre enero y julio de 2021.

- f) Un importe de 5.000 miles de euros concedido por el Institut Català de Finances (ICF), de lo de los cuales 2.500 miles de euros han sido concedidos a Volotea, S.L. y 2.500 miles de euros han sido concedidos directamente a nuestra sociedad dependiente Volotea Flight Academy, S.L., y figuran registrados en el balance de esta sociedad. La disposición de este préstamo se ha hecho en agosto 2020, y su vencimiento se sitúa en diferentes fases entre 2022 y 2024. Este préstamo devenga un interés de mercado. Estos préstamos no tienen compromisos de cumplimiento ("covenants") ni establecen desembolsos hasta 2022, excepto por la liquidación de intereses.
- g) Un importe de 1.036 miles de euros de intereses devengados pendientes de pago correspondientes a los préstamos descritos en los apartados anteriores.

El desglose por vencimientos de los préstamos y créditos de entidades de crédito a largo plazo a 31 de diciembre es el siguiente:

(Miles de euros)	2020	2019
2021	-	628
2022	24.058	648
2023	36.614	668
2024	40.298	689
2025	56.500	710
2026	732	732
2027 y siguientes	6.109	3.941
	<b>164.311</b>	<b>8.016</b>

**Deudas con entidades de crédito y pagarés**

A 31 de diciembre de 2020 este epígrafe corresponde principalmente a:

- a) Una emisión de pagarés por un nominal inicial de 1.100 miles de euros a 3 meses, con vencimiento el 4 de marzo de 2021, una segunda emisión de pagarés por un nominal inicial de 9.900 miles de euros a 6 meses, con vencimiento el 4 de junio de 2021, y una tercera emisión por un nominal inicial de 1.500 miles de euros a 12 meses, con vencimiento el 3 de diciembre de 2021. A 31 de diciembre de 2019 se habían realizado dos emisiones de pagarés por un nominal inicial de 3.500 miles de euros a 1 año, con vencimiento el 1 de abril de 2020, y por un nominal inicial de 5.300 miles de euros a 116 días, con vencimiento el 30 de marzo de 2020,
- b) Préstamo bancario por un nominal inicial de 9.634 miles de euros, y vencimiento el 2 de abril de 2021, que devenga un interés de mercado. El saldo a 31 de diciembre de 2019 correspondía a un préstamo bancario por un nominal inicial de 4.862 miles de euros, y vencimiento el 10 de mayo de 2020, que igualmente devengaba un interés de mercado.
- c) Parte a corto plazo de los préstamos bancarios y obligaciones a largo plazo indicado en apartado de "Préstamos y créditos" por importe de 1.339 miles de euros (609 miles de euros al 31 de diciembre de 2019).



001254928

CLASE 8.<sup>a</sup>

El Grupo dispone igualmente de dos pólizas de crédito que a 31 de diciembre de 2020 se encontraban no dispuestas:

- Póliza de 3.500 miles de euros con vencimiento 30 de abril de 2022.
- Póliza de 1.500 miles de euros con vencimiento 24 de abril de 2025.

Ambas pólizas están retribuidas a un tipo de interés de mercado

### 14.3 Derivados y operaciones de cobertura

El Grupo ha contratado instrumentos financieros derivados sobre el precio por tonelada métrica (Tm) de Jet Fuel al objeto de cubrirse de oscilaciones en el precio del Jet Fuel al que se referencian las compras futuras de combustible altamente probables. A 31 de diciembre de 2020, el valor razonable de los derivados de Jet Fuel era negativo y ascendía a 8.371 miles de euros (positivo por 3.682 miles de euros a 31 de diciembre de 2019).

El Grupo formaliza igualmente contratos de derivados de coberturas de divisas para protegerse frente a las fluctuaciones del tipo de cambio del dólar estadounidense frente al euro en pagos futuros, principalmente por las compras de combustible, arrendamientos y mantenimiento de aeronaves. A 31 de diciembre de 2020 el valor razonable de los derivados de tipo de cambio contratados era negativo por importe de 3.892 miles de euros (negativos por 1.605 miles de euros a 31 de diciembre de 2019).

Las pérdidas, incurrido en el ejercicio 2020 por estas operaciones de cobertura de divisas y Jet Fuel ha ascendido a 8.142 miles de euros (3.224 miles de euros en el ejercicio 2019) y se refleja en el estado de resultados consolidado en los mismos epígrafes que las partidas cubiertas, tal y como se muestra a continuación:

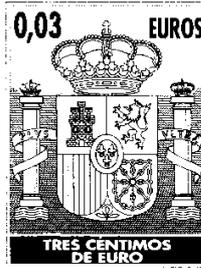
Miles de euros	2020	2019
Combustible	7.517	(486)
Mantenimiento	(1.604)	3.180
Otros	2.229	530
	<b>8.142</b>	<b>3.224</b>

El detalle de los derivados de cobertura correspondientes a seguros de cambio y a Jet Fuel contratados y en vigor al 31 de diciembre es el siguiente:

Miles de euros	Nocional	Valor razonable
<b>2020</b>		
Jet Fuel forward	224.085 toneladas	(8.371)
Forward USD y otros	73.427	(3.892)
<b>2019</b>		
Jet Fuel forward	189.886 toneladas	3.682
Forward USD y otros	196.640	(1.605)



CLASE 8.<sup>a</sup>



001254929

El valor razonable de los derivados sobre Jet Fuel se ha calculado en base al método de descuento de flujos de efectivo, utilizando las curvas Forward de Jet Fuel, las curvas de tipos de interés y los tipos de cambio de contado. El valor razonable de los seguros de cambio se ha calculado en base al método de descuento de flujos de efectivo, utilizando para ello las curvas de tipos de interés y de tipos de cambio futuros.

Se espera que los flujos de caja vinculados a las mencionadas coberturas se materialicen y, por tanto, afecten al estado de resultados consolidado a corto plazo.

Durante 2020, y como consecuencia de la situación provocada por Covid-19, el Grupo ha suspendido la contabilidad de coberturas, ya que no se esperaba que la transacción que anteriormente era altamente probable continuara siéndolo. Ante la incertidumbre, el Grupo reconoció un cargo como consecuencia de dicha suspensión por importe de 17.671 miles de euros. En 2019 no hubo reclasificaciones de patrimonio neto al estado de resultados consolidado como consecuencia de posiciones de cobertura inefectivas.

El vencimiento de los instrumentos financieros derivados al 31 de diciembre es el siguiente:

Miles de euros	0-30 días	31-90 días	Más de 90 Días	Total
<b>2020</b>				
Forward USD y otros	(195)	(497)	(3.200)	(3.892)
Jet Fuel forward	(294)	(577)	(7.500)	(8.371)
	<b>(489)</b>	<b>(1.074)</b>	<b>(10.700)</b>	<b>(12.263)</b>
<b>2019</b>				
Forward USD y otros	(30)	(68)	(1.507)	(1.605)
Jet Fuel forward	60	101	3.521	3.682
	<b>30</b>	<b>33</b>	<b>2.014</b>	<b>2.077</b>

## 15. EXISTENCIAS

Las existencias del Grupo se componen básicamente de recambios y otros elementos fungibles de las aeronaves, los cuales se encuentran en las bases de operaciones del Grupo. Su composición a 31 de diciembre es el siguiente:

(Miles de euros)	2020	2019
Coste	30.187	29.907
Correcciones valorativas	(20.645)	(14.645)
	<b>9.542</b>	<b>15.262</b>

Las correcciones valorativas de las existencias se deben al descenso del precio de mercado de determinados recambios y otros elementos fungibles utilizados en la reparación y mantenimiento de las aeronaves Boeing B717-200. Estas piezas dejarán paulatinamente de ser utilizadas con la progresiva sustitución de flota por los Airbus A319-100.



001254930

CLASE 8.<sup>a</sup>

En el ejercicio 2020 se ha llevado a cabo un deterioro adicional de la totalidad de las existencias de las aeronaves Boeing B717-200 por un importe adicional de 6.000 miles de euros (Nota 2.3).

El Grupo tiene contratadas pólizas de seguros que garantizan la recuperabilidad del valor neto contable de las existencias.

## 16. DEUDORES COMERCIALES Y OTRAS CUENTAS A COBRAR

El desglose de esta partida al 31 de diciembre es como sigue:

Miles de euros	2020	2019
Deudores comerciales	6.777	22.808
Deudores varios	23.105	20.706
Personal	27	3
Otros créditos con las administraciones públicas	834	623
	<b>30.743</b>	<b>44.140</b>

A 31 de diciembre de 2020, el Grupo incluye en el epígrafe "Deudores comerciales" gastos anticipados por valor de 1.656 miles de euros (4.107 miles de euros a 31 de diciembre de 2019). A 31 de diciembre de 2020, los gastos anticipados hacen referencia a la periodificación de primas de seguros por valor de 1.027 miles de euros (926 miles de euros a 31 de diciembre de 2019), los alquileres abonados por adelantado para 4 aeronaves por valor de 182 miles de euros (899 miles de euros a 31 de diciembre de 2019), los costes directamente asociados con la venta de billetes de pasajeros no volados al cierre del ejercicio, los cuales ascienden a 453 miles de euros (1.331 miles de euros a 31 de diciembre de 2019) y a 31 de diciembre de 2019 se incluían otros gastos anticipados por importe de 950 miles de euros.

A 31 de diciembre de 2020 el Grupo tiene contabilizada una provisión por deterioro de valor de deudores comerciales por importe de 308 miles de euros (308 miles de euros a 31 de diciembre de 2019).

Adicionalmente, a 31 de diciembre de 2020 el Grupo se ha deteriorado cuentas a cobrar de los arrendadores de las aeronaves por importe de 1.029 miles de euros.

A 31 de diciembre, el análisis de antigüedad de los deudores comerciales (excluyendo los gastos anticipados) es el siguiente:

Miles de euros	2020	2019
No vencidos	3.780	15.064
Vencidos		
Menos de 90 días (principalmente menos de 30 días)	299	2.385
Más de 90 días	1.042	1.252
<b>Deudores comerciales netos</b>	<b>5.121</b>	<b>18.701</b>

La deuda vencida de clientes a más de 90 días corresponde principalmente a deuda con aeropuertos a los que a su vez el Grupo adeuda principalmente tasas. Dichas deudas exceden el importe de los importes pendientes de cobro vencidos.



001254931

**CLASE 8.ª**

El epígrafe "Deudores varios" corresponde principalmente a los siguientes conceptos:

- Incentivos comerciales pendientes de cobro de los aeropuertos por 5.531 miles de euros (3.598 miles de euros a 31 de diciembre de 2019).
- Aportaciones pendientes de pago por parte de los arrendadores de las aeronaves por su parte de contribución al coste de futuras acciones de mantenimientos programados, por un importe de 6.902 miles de euros. A 31 de diciembre de 2019 este concepto aparecía recogido en el epígrafe de Inversiones financieras a largo plazo.
- Saldo por cobrar de los arrendadores de aeronaves por la parte que ellos asumen de los costes de conversión de los nuevos aviones que se incorporan a la flota, por un importe de 9.734 miles de euros (14.309 miles de euros a 31 de diciembre de 2019).
- Un importe de 694 miles de euros (ningún importe al cierre de 2019) en concepto de bonificaciones de seguridad social pendientes de cobro correspondientes al establecimiento permanente de Francia.
- Un importe de 244 miles de euros (mismo importe al cierre del ejercicio 2019) correspondiente a un derecho de crédito frente a un miembro del Consejo de Administración.

En el ejercicio 2019 este epígrafe incluía igualmente un importe de 2.555 miles de euros correspondiente a derechos gratuitos de emisión de gases de efecto invernadero para los años 2015 a 2019. Estos derechos han sido enajenados en el año 2020 (Nota 14.12) por lo que no aparece ningún importe al cierre del ejercicio 2020.

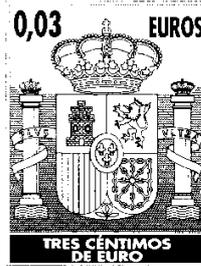
**17. EFECTIVO Y OTROS ACTIVOS LÍQUIDOS EQUIVALENTES**

El desglose de esta partida a 31 de diciembre es como sigue:

<b>Miles de euros</b>	<b>2020</b>	<b>2019</b>
Caja	33	33
Cuentas corrientes a la vista	98.349	42.769
	<b>98.382</b>	<b>42.802</b>

Las cuentas corrientes devengan el tipo de interés de mercado para este tipo de cuentas.

A 31 de diciembre de 2020 el Grupo tiene restricciones temporales a corto plazo a la disponibilidad de efectivo por importe de 3.185 miles de euros (2.743 miles de euros a 31 de diciembre de 2019).



001254932

CLASE 8.<sup>a</sup>

## 18. PATRIMONIO NETO

### 18.1 Capital escriturado

Con fecha 15 de marzo de 2018 se constituyó la sociedad Volotea Holding Europe, S.L. con una aportación de 3.600 euros equivalentes a 3.600 participaciones sociales.

Con fecha 5 de junio del 2018 se produjo una reducción de la totalidad del capital social mediante devolución de aportaciones al socio único (Volotea, S.C.A.), seguida simultáneamente de una ampliación de capital social por aportación no dineraria de 12.158.717 acciones de Volotea, S.A. (representativas en ese momento del 100% del capital social de dicha sociedad), mediante la emisión de 2.313.570 participaciones de 0,01 euros de valor nominal cada una, con una prima de emisión de 9,99 euros por cada participación. Tras esta operación el capital social pasó a ser de 23.135,70 euros, con una prima de emisión de 23.112.564,30 euros. Dicho aumento de capital se componía de 125.369 participaciones de clase A, 16.819 participaciones de clase B, 320.526 participaciones de clase C y 1.850.856 participaciones de clase P.

Con fecha 6 de junio de 2018 se acordó transformar las 1.850.856 participaciones de clase P en dos clases separadas con idénticos derechos económicos pero distintos derechos de voto. A estos efectos 501.474 participaciones de clase P quedaron transformadas en participaciones de clase P1 y 1.349.382 participaciones quedaron transformadas en participaciones de clase P2.

Asimismo, con fecha 6 de junio de 2018 se produjeron las siguientes ampliaciones de capital por parte de diversos socios:

- Ampliación de capital con aportación no dineraria de un derecho de crédito, mediante la emisión de 24.350 participaciones de 0,01 euros de valor nominal cada una, con una prima de asunción de 9,99 euros por cada participación, lo que supuso una ampliación de capital total de 243,50 euros, y una prima de asunción total de 243.256,50 euros. Dicho aumento de capital se componía de 4.870 participaciones de clase B y 19.480 participaciones de clase P2.
- Ampliación de capital con aportación dineraria mediante la emisión de 281.902 participaciones de 0,01 euros de valor nominal cada una, con una prima de asunción de 9,99 euros por cada participación, lo que supuso una ampliación de capital total de 2.819,02 euros, y una prima de asunción total de 2.816.200,98 euros. Dicho aumento de capital se componía de 56.380 participaciones de clase C y 225.522 participaciones de clase P2.
- Ampliación de capital con aportación dineraria mediante la emisión de 193.748 participaciones de 0,01 euros de valor nominal cada una, con una prima de asunción de 9,99 euros por cada participación, lo que supuso una ampliación de capital total de 1.937,48 euros, y una prima de asunción total de 1.935.542,52 euros. Dicho aumento de capital se componía de 38.750 participaciones de clase A y 154.998 participaciones de clase P1.
- Ampliación de capital con aportación no dineraria de 6.400.000 acciones de Volotea, S.A. (procedentes de obligaciones emitidas por Volotea, S.A. que fueron convertidas en acciones de Volotea, S.A. el 6 de junio de 2018), mediante la emisión de 2.486.431 participaciones de 0,01 euros de valor nominal cada una, con una prima de asunción de 9,99 euros por cada participación, lo que supuso una ampliación de capital total de 24.864,31 euros, y una prima de asunción total de 24.839.445,69 euros. Dicho aumento de capital se componía de 497.286 participaciones de clase B y 1.989.145 participaciones de clase P2.



001254933

**CLASE 8.<sup>a</sup>**

- Ampliación de capital con aportación dineraria mediante la emisión de 187.500 participaciones de 0,01 euros de valor nominal cada una, lo que supuso una ampliación de capital total de 1.875 euros. Dicho aumento de capital se componía de 60.000 participaciones de clase D1, 20.000 participaciones de clase D2, 20.000 participaciones de clase D3, 52.500 participaciones de clase E1, 17.500 participaciones de clase E2 y 17.500 participaciones de clase E3.

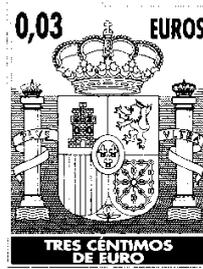
En consecuencia, al 31 de diciembre 2018 el capital social de Volotea Holding Europe, S.L. estaba representado por 5.487.501 participaciones de 0,01 euros de valor nominal cada una, con una prima de emisión total de 52.947 miles de euros. Existían once clases de participaciones: clase A, clase B, clase C, clase D1, clase D2, clase D3, clase E1, clase E2, clase E3, clase P1 y clase P2. El capital social de Volotea Holding Europe, S.L. estaba formado por 164.119 participaciones de clase A, 518.975 participaciones de clase B, 376.906 participaciones de clase C, 60.000 participaciones de clase D1, 20.000 participaciones de clase D2, 20.000 participaciones de clase D3, 52.500 participaciones de clase E1, 17.500 participaciones de clase E2, 17.500 participaciones de clase E3, 656.472 participaciones de clase P1 y 3.583.529 participaciones de clase P2.

De acuerdo con los estatutos de Volotea Holding Europe, S.L., las participaciones de clase A, clase P1, clase D1, clase D2 y clase D3 concedían conjuntamente a sus titulares el derecho de emitir el 50% más uno de los votos totales correspondientes a las participaciones emitidas que representaban, en cada momento, el 100% del capital social de Volotea Holding Europe, S.L. Las restantes participaciones (esto es, las participaciones clase B, clase C, clase P2, clase E1, clase E2 y clase E3), conjuntamente, concedían a sus titulares el derecho a emitir el 50% menos uno del total de votos correspondientes a las participaciones emitidas que representasen, en cada momento, el 100% del capital social de Volotea Holding Europe, S.L.

Con esta composición del capital social, cada participación de clase A otorgaba 160 votos, cada participación de clase B y C otorgaban 6 votos, las participaciones de las clases D1, D2, D3, E1, E2, E3 y P1 otorgaban 1 voto, y las participaciones de la clase P2 otorgaban 6 votos, en relación con todos los asuntos sometidos a la junta general de socios, excepto en relación con la designación y remoción de administradores, en las que cada participación, independientemente de la clase a la que pertenecía, otorgaba a su titular 10 votos, a excepción de las participaciones de las clases D1, D2, D3, E1, E2 y E3 que otorgaban 1 voto.

Así, a 31 de diciembre de 2018 los socios y participaciones que ostentaba cada uno de ellos, eran las siguientes:

	<b>Porcentaje de voto</b>
Alaeo Partnership Sàrl	50,50%
Volar Bidco Ltd.	28,57%
Rijn Capital BV	5,28%
Rocinante Investments, S.à.r.l.	5,16%
Meridia International Growth I, FCR	4,49%
Meridia Capital Private Equity I, SCR, S.A.	0,40%
FondICO-pyme, FCR	4,88%
Mark Dunkerley	0,58%
David Siegel	0,14%
	<b>100,00%</b>



001254934

**CLASE 8.<sup>a</sup>**

El capital social de Volotea, S.A.U., íntegramente suscrito y desembolsado, estaba establecido en 6.309.963,78 euros, representado y dividido en 18.558.717 acciones indivisibles y acumulables de 0,34 euros de valor nominal cada una, numeradas correlativamente a partir de la unidad e integrantes de una única clase y serie.

Con fecha 13 de diciembre de 2019 la Junta General Extraordinaria de Socios de Volotea Holding Europe, S.L. aprobó el proyecto de fusión al que se hace referencia en la Nota 1 y, en el contexto de dicha operación, se ha procedido a la transformación de Volotea, S.A.U. en una sociedad de responsabilidad limitada.

Una vez transformadas las 18.558.717 acciones de la Sociedad en 18.558.717 participaciones sociales en virtud del acuerdo de transformación, se ha procedido a:

- Agrupar el número de participaciones sociales, de manera que se ha reducido de 18.558.717 participaciones a 5.487.501 participaciones. Es decir, el número de participaciones se ha reducido en 13.071.216 y se ha incrementado simultáneamente el valor nominal de cada participación de 0,34 euros a 1,14 euros.
- Reducir el capital social en 54.212,64 euros (es decir, de 6.309.963,78 euros a 6.255.751,14 euros). Dicho importe se ha destinado a reservas voluntarias indisponibles.

Tras dicha fusión (y a 31 de diciembre de 2019), el capital social de la Sociedad asciende a 6.255.751,14 euros, y está dividido en 5.487.501 participaciones de un valor nominal de 1,14 euros, cada una de ellas, numeradas correlativamente a partir de la unidad e integrantes de las clases que se describen en el proyecto de fusión, y que replican las existentes en la sociedad dominante absorbida (Volotea Holding Europe, S.L.), que se han detallado anteriormente.

A 31 de diciembre de 2020 y 2019 la distribución del capital social es la siguiente:

	<b>Porcentaje de voto</b>
Alaeo Partnership Sàrl	50,05%
Volar Bidco Ltd.	28,84%
Rijn Capital BV	5,33%
Rocinante Investments, S.à.r.l.	5,21%
Meridia International Growth I, FCR	4,46%
Meridia Capital Private Equity I, SCR, S.A.	0,47%
FondICO-pyme, FCR	4,93%
Mark Dunkerley	0,57%
David Siegel	0,14%
	<b>100,00%</b>

**18.2 Prima de asunción**

La prima de asunción es de libre distribución, siempre que el patrimonio neto no sea o, a consecuencia del reparto, no resulte ser inferior al capital social.



001254935

**CLASE 8.ª**

Como resultado de las ampliaciones de capital mencionadas en la Nota 18.1, la prima de asunción de Volotea Holding Europe, S.L. a 31 de diciembre de 2018 ascendía a 49.536 miles de euros. Dicha prima de asunción correspondía a un importe de 52.947 miles de euros, minorado en 3.411 miles de euros correspondientes principalmente a costes asociados a la adquisición de dicha sociedad por parte de los nuevos socios, los cuales fueron asumidos por Volotea Holding Europe, S.L. por cuenta de dichos socios.

A 31 de diciembre de 2020 y 2019 la prima de asunción de la Sociedad asciende a 56.005 miles de euros, que era la existente a 31 de diciembre de 2018 en Volotea, S.A.U.

**18.3 Reservas**

El detalle de las reservas al 31 de diciembre es el siguiente:

<b>Miles de euros</b>	<b>2020</b>	<b>2019</b>
Reserva legal	391	391
Reserva indisponible	54	54
Otras reservas	(9.093)	(1.353)
	<b>(8.648)</b>	<b>(908)</b>

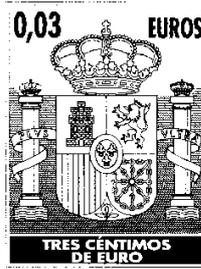
**Reserva legal**

De acuerdo con el texto refundido Ley de Sociedades de Capital, la reserva legal, mientras no supere el límite del 20% del capital social, no es distribuible a los socios y sólo podrá destinarse, en el caso de no tener otras reservas disponibles, a la compensación de pérdidas. Esta reserva podrá utilizarse igualmente para aumentar el capital social en la parte que exceda del 10% del capital ya aumentado.

**18.4 Desequilibrio patrimonial**

Como consecuencia del resultado negativo obtenido en el ejercicio 2020, el Grupo a 31 de diciembre de 2020 muestra una cifra de patrimonio neto negativo de 68.463 miles de euros (55.170 miles de euros de patrimonio neto positivo a 31 de diciembre de 2019).

El artículo 363.1.e) del texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital (RD 1/2010, de 2 de julio) establece que la Sociedad deberá disolverse por pérdidas que dejen reducido el patrimonio neto a una cantidad inferior a la mitad del capital social, a no ser que éste se aumente o se reduzca en la medida suficiente.



001254936

## CLASE 8.<sup>a</sup>

Sin embargo, en el marco de las leyes promulgadas para hacer frente a las consecuencias de la crisis provocada por la Covid-19, la Ley 3/2020, de 18 de septiembre, en su artículo 13.1 establece que a los solos efectos de determinar la concurrencia de la causa de disolución prevista en el artículo 363.1.e) del texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital, no se tomarán en consideración las pérdidas del ejercicio 2020. Si bien la ley establece que si en el resultado del ejercicio 2021 se apreciaran pérdidas que dejen reducido el patrimonio neto a una cantidad inferior a la mitad del capital social, deberá convocarse por los administradores o podrá solicitarse por cualquier socio en el plazo de dos meses a contar desde el cierre del ejercicio conforme al artículo 365 de la citada ley, la celebración de junta general para proceder a la disolución de la sociedad, a no ser que se aumente o reduzca el capital en la medida suficiente. Dicha ley no especifica si se refiere a pérdidas generadas en el propio ejercicio 2021 o incluye las pérdidas del ejercicio 2020 que han sido exentas.

Por lo tanto, el desequilibrio patrimonial existente al cierre del ejercicio 2020 no tendrá efectos de disolución a esta fecha, quedando pendiente de determinar los efectos en el cierre del ejercicio 2021 en caso de que siguiese existiendo este desequilibrio, sujetos a diferentes interpretaciones de la anterior ley que se espera queden clarificados en los próximos meses.

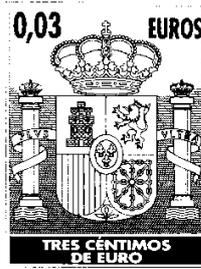
### 18.5 Limitación a la transmisión de las participaciones

El Grupo para poder operar dispone de la correspondiente licencia de explotación y certificado de explotador de servicios aéreos expedidos por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA). De acuerdo con la normativa vigente, los socios pertenecientes a un estado miembro de la Unión Europea deben ser titulares de la mayoría del capital social de una aerolínea domiciliada en un estado miembro de la Unión Europea.

Los estatutos de la Sociedad Dominante establecen que la misma supervisará las adquisiciones y transmisiones de participaciones que se realicen, a efectos de cumplir con la normativa estatal y comunitaria respecto a los porcentajes de capital que pueden poseer en compañías aéreas, personas o entidades no comunitarias adoptándose, en todo caso, aquellas medidas oportunas para preservar dicho cumplimiento. El órgano de administración se asegurará de que en ningún momento el capital atribuido a socios no comunitarios exceda el Límite Permitido.

En el caso de que el Límite Permitido sea excedido, el socio estará obligado a enajenar las acciones afectadas en el plazo de 10 días hábiles desde que recibiera una comunicación por escrito de la Sociedad al efecto. Dicha enajenación deberá cumplir en todo caso con el Límite Permitido.

En este sentido, el órgano de administración estará facultado para: i) identificar las operaciones sobre acciones que hayan causado que el Límite Permitido haya sido excedido; ii) limitar los derechos de asistencia y voto en Juntas Generales de Socios de los titulares de las acciones afectadas; y iii) transcurridos 10 días hábiles desde la fecha en la que se haya realizado la comunicación anteriormente indicada sin que el socio correspondiente hubiera procedido a enajenarlas, hacer que la Sociedad adquiera las acciones afectadas para su posterior amortización. Esta adquisición de participaciones propias se realizará al precio que resulte menor entre (i) el valor teórico contable de las participaciones afectadas de acuerdo con el último balance auditado y publicado de la Sociedad y, en caso de que las participaciones de la Sociedad hayan sido admitidas a cotización, (ii) el precio medio de cotización de una acción ordinaria de la Sociedad del día en que dichas participaciones afectadas fueron adquiridas por el socio no perteneciente a un estado miembro de la Unión Europea.



001254937

**CLASE 8.<sup>a</sup>**

Asimismo, los estatutos de la Sociedad establecen otras limitaciones a la transmisión de las participaciones de la Sociedad.

**18.6 Limitación a la distribución de dividendos**

Una vez cubiertas las atenciones previstas por la Ley, sólo pueden repartirse dividendos con cargo al beneficio del ejercicio, o a reservas de libre disposición, si el valor del patrimonio neto no es o, a consecuencia del reparto, no resulta ser inferior al capital social. A estos efectos, los beneficios imputados directamente al patrimonio neto no pueden ser objeto de distribución, directa ni indirecta. Si existieran pérdidas de ejercicios anteriores que hicieran que el valor del patrimonio neto de la Sociedad fuera inferior a la cifra del capital social, el beneficio se destinará a la compensación de dichas pérdidas.

**18.7 Ajustes por cambio de valor – Coberturas de flujos de efectivo**

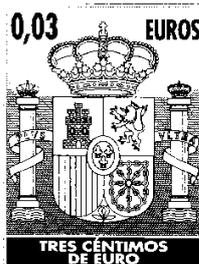
Este epígrafe incluye los ajustes por cambio de valor de las coberturas de flujo de efectivo (Nota 14.3).

**19. PROVISIONES**

El desglose de las provisiones a 31 de diciembre es como sigue:

Miles de euros	A largo plazo	A corto plazo*	Total
<b>2020</b>			
Provisión por mantenimiento de aeronaves	21.389	266	21.655
Provisión por obligación de devolución de las aeronaves arrendadas	109.847	-	109.847
Provisión por derechos de emisión de gases de efecto invernadero (Nota 26.3)	-	7.166	7.166
Otras provisiones	7.418	-	7.418
	<b>138.653</b>	<b>7.432</b>	<b>146.086</b>
<b>2019</b>			
Provisión por mantenimiento de aeronaves	3.797	407	4.204
Provisión por obligación de devolución de las aeronaves arrendadas	112.870	6.383	119.253
Provisión por derechos de emisión de gases de efecto invernadero (Nota 26.3)	-	10.746	10.746
Otras provisiones	3.393	-	3.393
	<b>120.060</b>	<b>17.536</b>	<b>137.596</b>

\* La provisión a corto plazo se contabiliza en el epígrafe "Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar" (Nota 21).



001254938

**CLASE 8.<sup>a</sup>**

Los movimientos habidos en estos epígrafes son los siguientes:

<b>Miles de euros</b>	<b>Saldo inicial</b>	<b>Dotaciones</b>	<b>Aplicaciones y pagos</b>	<b>Saldo final</b>
<b>2020</b>				
Provisión mantenimiento aeronaves	4.204	19.704	(2.253)	21.655
Provisión por obligación de devolución de las aeronaves arrendadas	119.253	30.873	(40.279)	109.847
Provisión derechos emisión gases efecto invernadero (Nota 26.3)	10.746	6.613	(10.193)	7.166
Otras provisiones	3.393	4.305	(280)	7.418
	<b>137.596</b>			<b>146.086</b>
<b>2019</b>				
Provisión mantenimiento aeronaves	2.406	3.043	(1.245)	4.204
Provisión por obligación de devolución de las aeronaves arrendadas	79.688	39.901	(336)	119.253
Provisión derechos emisión gases efecto invernadero (Nota 26.3)	5.939	10.252	(5.445)	10.746
Otras provisiones	3.691	621	(919)	3.393
	<b>91.724</b>			<b>137.596</b>

**19.1 Provisión por mantenimiento de aeronaves**

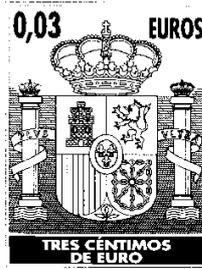
Este epígrafe corresponde a la provisión para mantenimientos programados de aeronaves en relación con las unidades auxiliares de potencia y los sistemas de inversión de empuje de los motores de las aeronaves. Esta provisión se calcula en base a la mejor estimación del coste y calendario de los futuros eventos de mantenimiento y considerando los contratos de mantenimiento suscritos.

**19.2 Otras provisiones**

Este epígrafe corresponde principalmente a provisiones constituidas para cubrir riesgos diversos.

**20. INGRESOS DIFERIDOS**

Este epígrafe corresponde a los billetes y servicios complementarios vendidos pero cuyo vuelo no se ha realizado. Se reconocen en el estado de resultados consolidado cuando se presta el servicio.



001254939

CLASE 8.<sup>a</sup>

## 21. ACREEDORES COMERCIALES Y OTRAS CUENTAS A PAGAR

El detalle de los acreedores comerciales y otras cuentas a pagar a 31 de diciembre es el siguiente:

Miles de euros	2020	2019
Proveedores	113.900	31.274
Provisiones	35.727	52.788
Otros acreedores comerciales	5.531	13.383
Otras deudas con las administraciones públicas	3.607	3.415
Otras cuentas a pagar	1.101	3.048
	<b>159.866</b>	<b>103.908</b>

### Provisiones

Este epígrafe corresponde principalmente al importe de facturas pendientes de recibir por importe de 23.533 miles de euros (31.858 miles de euros a 31 de diciembre del 2019) y también incluye la provisión de mantenimiento de aeronaves a corto plazo (Nota 19) por importe de 0 miles de euros (407 miles de euros a 31 de diciembre 2019), la provisión por obligación de devolución de las aeronaves arrendadas a corto plazo por importe de 1.544 miles de euros (6.383 miles de euros a 31 de diciembre 2019) (Nota 19), las remuneraciones pendientes de pago a los empleados por importe de 3.484 miles de euros (3.394 miles de euros a 31 de diciembre del 2019), y la provisión por derechos de emisión de gases de efecto invernadero por importe de 7.166 miles de euros (10.746 miles de euros a 31 de diciembre del 2019) (Nota 19).

## 22. MONEDA EXTRANJERA

El detalle de los activos y pasivos monetarios denominados en moneda extranjera al 31 de diciembre es el siguiente:

Miles de euros	Dólar estadounidense	Libras esterlina	Total
<b>2020</b>			
Activos			
Depósitos indisponibles	21.507	-	21.507
Depósitos y otros activos financieros	37.773	8	37.781
Deudores varios	13.223	85	13.308
Efectivo	10.654	-	10.654
	<b>83.157</b>	<b>93</b>	<b>83.250</b>
Pasivos			
Pasivos por arrendamiento	52.065	-	52.065
Proveedores y acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	29.040	(888)	28.152
	<b>81.105</b>	<b>(888)</b>	<b>80.217</b>



001254940

CLASE 8.<sup>a</sup>

Miles de euros	Dólar estadounidense	Libras esterlina	Total
<b>2019</b>			
Activos			
Depósitos indisponibles	7.371	-	7.371
Depósitos y otros activos financieros	37.786	8	37.794
Deudores varios	4.630	57	4.687
Efectivo	12.862	-	12.862
	<b>62.649</b>	<b>65</b>	<b>62.714</b>
Pasivos			
Pasivos por arrendamiento	126.590	-	126.590
Proveedores y acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	41.256	(507)	40.749
	<b>167.846</b>	<b>(507)</b>	<b>167.339</b>

El detalle de las transacciones realizadas en moneda extranjera es el siguiente:

Miles de euros	Dólar estadounidense	Libra esterlina	Total
<b>2020</b>			
Combustible	5.387	-	5.387
Arrendamientos de aeronaves y motores	32.969	-	32.969
Mantenimiento y otros costes	32.133	231	32.364
	<b>70.489</b>	<b>231</b>	<b>70.720</b>
<b>2019</b>			
Combustible	17.058	-	17.058
Arrendamientos de aeronaves y motores	38.530	-	38.530
Mantenimiento y otros costes	18.810	608	19.418
	<b>74.398</b>	<b>608</b>	<b>75.006</b>

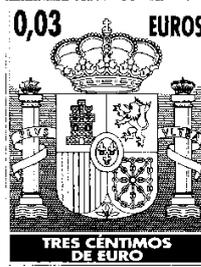
El detalle de las diferencias de cambio reconocidas en el estado de resultados consolidado es el siguiente:

Miles de euros	2020	2019
Por transacciones liquidadas en el ejercicio	1.016	21
Por transacciones pendientes de liquidar al cierre del ejercicio	7.303	(2.485)
	<b>8.319</b>	<b>(2.464)</b>

Las transacciones pendientes de liquidar al cierre del ejercicio 2020, incluyen 7.386 miles de euros de diferencias positivas de cambio correspondientes a la conversión a euros de los pasivos por arrendamiento denominados en dólares estadounidenses (2.572 miles de euros de diferencias negativas de cambio en el ejercicio 2019) (Nota 23).



CLASE 8.ª



001254941

### 23. PASIVOS POR ARRENDAMIENTO

Los contratos de arrendamientos más significativos del Grupo corresponden a los arrendamientos de aeronaves y motores. A 31 de diciembre de 2020 la Sociedad tiene arrendadas 4 aeronaves Boeing B717-200 y 20 aeronaves Airbus A319-100 (14 y 17, respectivamente, en el ejercicio 2019). Adicionalmente, a 31 de diciembre de 2020 el Grupo tiene arrendados 2 motores para los Boeing B717-200 y 1 motor más una pieza auxiliar de energía para los Airbus A319-100 (dos motores para los Boeing B717-200, un motor para los Airbus A319-100 y una pieza auxiliar de energía para un Airbus A319-100 a 31 de diciembre de 2019).

A 31 de diciembre de 2020 la media de años para la finalización de los contratos de arrendamiento de las 31 aeronaves que conforman la flota del Grupo a dicha fecha es de 5 años (4,3 años a 31 de diciembre de 2019). El vencimiento de los contratos de arrendamiento de aeronaves (tanto las arrendadas como las comprometidas) es como sigue:

Flota	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	Posterior	Total
<b>31.12.2020</b>									
B717-200	-	-	4	-	-	-	-	-	4
A319-100	-	-	-	-	5	3	5	7	20
A320-200	-	-	-	8	-	-	2	5	15

Flota	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	Posterior	Total
<b>31.12.2019</b>									
B717-200	4	2	8	-	-	-	-	-	14
A319-200	-	-	-	-	5	5	6	3	19

A 31 de diciembre de 2020 y 2019, los arrendamientos de aeronaves y motores se han registrado conforme a lo indicado en la Nota 2.4.i). Concretamente, dichos contratos de arrendamiento son reconocidos en el activo como un derecho de uso y su reconocimiento implica el registro de un pasivo por arrendamiento.

Asimismo, el Grupo alquila aeronaves por periodos inferiores a 6 meses, para cubrir la estacionalidad de su actividad en el tercer trimestre del ejercicio. El gasto por alquiler de dichas aeronaves en el ejercicio 2020 ha ascendido a 1.926 miles de euros (450 miles de euros en el ejercicio 2019), habiendo sido registrado como un gasto por alquiler en el epígrafe "Alquiler de aeronaves" del estado de resultados consolidado. Adicionalmente, el Grupo ha registrado en el epígrafe "Otros gastos de explotación" del estado de resultados consolidado, otros arrendamientos a corto plazo o de valor individual no significativo por importe de 1.263 miles de euros (869 miles de euros en el ejercicio 2019).



001254942

**CLASE 8.<sup>a</sup>**

En el transcurso de la segunda mitad del ejercicio 2020, en el marco de las operaciones de reestructuración descritas en la Nota 2.3, la Sociedad ha llevado a cabo un proceso de renegociación de las condiciones de sus contratos de arrendamiento de aeronaves y motores con los diferentes arrendadores implicados. Como resultado de estas negociaciones, el Grupo ha acordado indemnizaciones por cancelar anticipadamente dichos contratos, por importe de 6.863 miles de euros. Como resultado de dichas cancelaciones, así como de otras decisiones sobre la utilización de la flota, el Grupo se ha dado de baja activo de mantenimiento por importe de 8.870 miles de euros y los pasivos de mantenimiento asociados por importe de 14.363 miles de euros, asimismo se ha registrado deterioros por importe de 5.442 miles de euros (Nota 12).

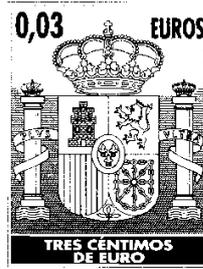
Adicionalmente, en relación con la mayor parte de los arrendamientos de las aeronaves Airbus A319-100, se ha acordado con los diferentes arrendadores una nueva distribución de las rentas futuras, que supone una reducción significativa respecto a las rentas que se estaban pagando hasta el momento. Igualmente, esta reducción de las rentas ha ido acompañada en algunos casos por extensiones de la duración de los contratos existentes. Estos acuerdos han tenido un impacto en el valor del activo por derecho de uso y en el pasivo registrado en relación a los aviones, el cual ha significado una reducción de ambos a 31 de diciembre de 2020 por importe de 23 millones de euros (Nota 12).

Los importes reconocidos en el estado de situación financiera consolidado al 31 de diciembre son los siguientes:

<b>Miles de euros</b>	<b>2020</b>	<b>2019</b>
Derecho de uso (Nota 12)		
Aeronaves	88.085	128.589
Motores	71	2.799
	<b>88.156</b>	<b>131.388</b>
Pasivo por arrendamiento (Nota 14.2)		
Pasivo no corriente	77.064	117.727
Pasivo corriente	19.623	36.181
	<b>96.687</b>	<b>153.908</b>

Los importes reconocidos en el estado de resultados consolidados son los siguientes:

<b>Miles de euros</b>	<b>2020</b>	<b>2019</b>
Amortización de derecho de uso (Nota 12)		
Aeronaves	30.214	1.110
Motores	770	629
	<b>30.984</b>	<b>16.739</b>
Gasto financiero (Nota 9.3)		
Aeronaves	5.797	6.689
Motores	128	215
	<b>5.925</b>	<b>6.904</b>



001254943

**CLASE 8.<sup>a</sup>**

Adicionalmente, las cuotas de arrendamiento de las aeronaves y motores se pagan mayoritariamente en dólares estadounidenses de acuerdo con los contratos de arrendamiento en vigor. Debido a la depreciación del dólar estadounidense frente al euro en el ejercicio 2020, el Grupo ha reconocido en el estado de resultados consolidado del ejercicio 2020 un resultado positivo por diferencias de cambio positivas no realizadas por importe de 7.466 miles de euros (2.572 miles de euros de diferencias de cambio negativas no realizadas en el ejercicio 2019) (Nota 22).

El vencimiento de los pasivos por arrendamiento a 31 de diciembre de 2019 es el siguiente:

Miles de euros	Pagos futuros mínimos	Valor actual pagos futuros
<b>2020</b>		
Hasta un año	22.531	19.544
Entre uno y cinco años	69.384	64.660
Más de cinco años	17.229	15.832
	<b>109.144</b>	<b>100.036</b>
<b>2019</b>		
Hasta un año	41.711	36.181
Entre uno y cinco años	108.475	101.088
Más de cinco años	18.107	16.639
	<b>168.293</b>	<b>153.908</b>

**24. COMPROMISOS Y ACTIVOS PIGNORADOS****24.1 Compromisos por arrendamientos**

A 31 de diciembre de 2020 no se habían suscrito contratos para el arrendamiento de aeronaves con entrega prevista para 2021. No obstante, la Sociedad había suscrito los siguientes acuerdos de intenciones con los siguientes arrendadores:

- (i) La Sociedad Dominante suscribió (i) en fecha 9 de diciembre de 2020 un acuerdo de intenciones con la sociedad GE Capital Aviation Services Limited ("GECAS") para el arrendamiento de 1 aeronave Airbus A320-214 (MSN 2658) con entrega prevista durante el ejercicio 2021, y (ii) en fecha 12 de diciembre de 2020 un acuerdo de intenciones con GECAS para el arrendamiento de 1 aeronave Airbus A320-214 (MSN 2123) con entrega prevista también durante el ejercicio 2021. El acuerdo de intenciones para la aeronave con MSN 2658 se concretó en un contrato de arrendamiento firmado en fecha 14 de enero de 2021, y el acuerdo de intenciones para la aeronave con MSN 2123 se concretó en un contrato de arrendamiento firmado en fecha 12 de febrero de 2021. La aeronave con MSN 2658 ha sido entregada a la Sociedad en fecha 26 de enero de 2021 y para la aeronave con MSN 2123 está prevista la entrega durante el mes de mayo de 2021.



**CLASE 8.<sup>a</sup>**



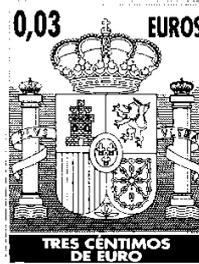
001254944

Asimismo, en fecha 21 de enero de 2021 la Sociedad Dominante suscribió un acuerdo de intenciones con GECAS para el arrendamiento de 2 aeronave Airbus A320-214 (MSN 3511 y MSN 3597) con entrega prevista durante el ejercicio 2021. Ambos acuerdos de intenciones se concretaron en sendos contratos de arrendamiento firmados ambos en fecha 12 de febrero de 2021. Ambas aeronaves tienen prevista su entrega durante el mes de marzo de 2021.

- (ii) En fecha 13 de noviembre de 2020 la Sociedad Dominante suscribió un acuerdo de intenciones con los arrendadores SASOF III (A4) AVIATION IRELAND DAC y SASOF III (A9) AVIATION IRELAND DAC para el arrendamiento de 2 aeronaves Airbus A320-214 (MSN 2616 y 2740, respectivamente) con entrega prevista para el ejercicio 2021. El acuerdo de intenciones se concretó en los contratos de arrendamiento firmados en fecha 18 de febrero de 2021 para la aeronave con MSN 2616 y en fecha 2 de marzo de 2021 para la aeronave con MSN 2740. La aeronave con MSN 2616 ha sido entregada a la Sociedad en fecha 4 de marzo de 2021. Para la
- (iii) aeronave con MSN 2740 está prevista la entrega durante el mes de marzo de 2021.
- (iv) En fecha 15 de octubre de 2020 la Sociedad Dominante suscribió un acuerdo de intenciones con el arrendador DAE Group Holdings LTD y DAE (Ireland) Limited para el arrendamiento de 3 aeronaves Airbus A320-214 (MSN 3931, 3949 y 3786) con entrega prevista para el ejercicio 2021. El acuerdo de intenciones se concretó en los contratos de arrendamiento firmados en fecha 1 de marzo de 2021 para la aeronave con MSN 3786 y en fecha 16 de marzo de 2021 para las aeronaves con MSN 3931 y 3949. La aeronave con MSN 3786 ha sido entregada a la Sociedad en fecha 3 de marzo de 2021. Las aeronaves con MSN 3949 y MSN 3931 tienen prevista su entrega durante el mes de marzo de 2021.
- (v) En fecha 24 de diciembre de 2020 la Sociedad Dominante suscribió un acuerdo de intenciones con la sociedad Air Lease Corporation para el arrendamiento de 1 aeronave Airbus A320-200 (MSN 3576) con entrega prevista para el ejercicio 2021. El contrato de arrendamiento de la aeronave se encuentra actualmente en fase final de negociaciones y está previsto su firma durante el mes de marzo de 2021. La entrega de la aeronave está prevista durante el mes de abril de 2021.
- (vi) En fecha 22 de diciembre de la Sociedad Dominante suscribió un acuerdo de intenciones con la sociedad German Operating Aircraft & Leasing GmbH & Co. KG ("GOAL) para el arrendamiento de 3 aeronaves Airbus A320-216 (MSN 3765, 3963 y 4035) con entrega prevista en el ejercicio 2021. Los contratos de arrendamiento de las aeronaves se encuentran actualmente en fase final de negociaciones, y están previstas sus firmas durante el mes de marzo de 2021. Las entregas de las aeronaves están previstas durante los meses de abril y mayo de 2021.
- (vii) En fecha 18 de noviembre de 2020 la Sociedad Dominante suscribió un acuerdo de intenciones con la sociedad DCAL 3 Leasing Limited para el arrendamiento de 1 aeronave Airbus A320-214 (MSN 1571) con entrega prevista para el ejercicio 2021. El contrato de arrendamiento de la aeronave se encuentra actualmente en fase final de negociaciones y está previsto su firma durante el mes de marzo de 2021. La entrega de la aeronave está prevista durante el mes de abril de 2021.



CLASE 8.<sup>a</sup>



001254945

- (viii) En fecha 11 de febrero de 2021 la Sociedad Dominante suscribió un acuerdo de intenciones con la sociedad Castlake Aviation Holdings (Ireland) Limited para el arrendamiento de 1 aeronave Airbus A320-214 (MSN 2633) con entrega prevista en el ejercicio 2021. El contrato de arrendamiento de la aeronave se encuentra actualmente en fase final de negociaciones, y está previsto su firma durante el mes de marzo de 2021. La entrega de la aeronave está prevista igualmente durante el mes de marzo de 2021.

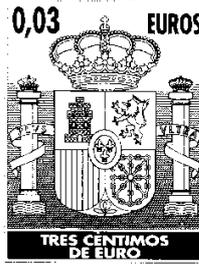
A 31 de diciembre de 2019 no se habían suscrito contratos para el arrendamiento de aeronaves con entrega prevista para 2020. No obstante, la Sociedad Dominante había suscrito, (i) en fecha 15 de octubre de 2019 un acuerdo de intenciones con la sociedad Stellar Aircraft Trading 1 Limited para el arrendamiento de 1 aeronave Airbus A319-111 (MSN 2870) con entrega prevista para el ejercicio 2020, y (ii) en fecha 1 de agosto de 2019 un acuerdo de intenciones con la sociedad DCAL 3 Leasing Limited para el arrendamiento de 1 aeronave Airbus A319-112 (MSN 3346) con entrega prevista para el ejercicio 2020. Los acuerdos de intenciones suscritos con las sociedades DCAL 3 Leasing Limited y Stellar Aircraft Trading 1 Limited se concretaban en dos contratos de arrendamiento firmados el 5 de marzo 2020 y el 9 de marzo 2020, respectivamente. La aeronave con MSN 2870 ha sido entregada a la Sociedad en fecha 10 de junio de 2020, mientras que el contrato de arrendamiento de la aeronave MSN 3346 ha sido cancelado, y dicha aeronave no ha sido entregada en el transcurso del ejercicio 2020.

#### 24.2 Activos en garantía

En el epígrafe "Depósitos indisponibles", el Grupo tiene depósitos en entidades financieras por importe de 38.468 miles de euros a 31 de diciembre de 2020 que no son de libre disposición (9.773 miles de euros a 31 de diciembre de 2019).

Dichos depósitos se han constituido, principalmente, como garantía de deuda con entidades de crédito (Nota 14.2) y para garantizar avales bancarios ante terceros para el pago futuro del alquiler de la flota de aeronaves, alquiler futuro de aeronaves y compromisos de pago futuros a otros proveedores, como los proveedores de combustible.

A 31 de diciembre de 2020, el Grupo tiene avales bancarios y garantías por importe de 33.802 miles de euros (42.742 miles de euros a 31 de diciembre de 2019). Dichas garantías corresponden principalmente a avales presentados frente diversos arrendadores de aeronaves como garantía del pago del alquiler, garantías presentadas a proveedores de combustible, garantías a los arrendadores de aeronaves por eventos futuros de mantenimiento, y garantías a aeropuertos por tasas aeroportuarias.



001254946

CLASE 8.<sup>a</sup>

## 25. OPERACIONES CON PARTES VINCULADAS

Las partes vinculadas con las que el Grupo ha realizado transacciones durante los ejercicios 2020 y/o 2019, o mantiene saldos a 31 de diciembre de 2020 y/o 2019, así como la naturaleza de dicha vinculación, es la siguiente:

	<b>Naturaleza de la vinculación</b>
Volotea Holding Europe, S.L.	Sociedad dependiente
Alaeo Partnership, S.à.r.l.	Accionista directo
Administradores	Consejeros
Alta dirección	Directivos

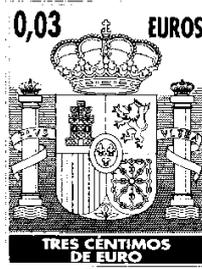
A 31 de diciembre de 2020 y 2019 los saldos mantenidos con entidades vinculadas corresponden a un crédito a largo plazo otorgado a la sociedad Alaeo Partnership, S.à.r.l. por un importe de 50 miles de euros (Nota 14.1).

El detalle de las remuneraciones devengadas por los miembros del Consejo de Administración y de la alta dirección del Grupo es el siguiente:

<b>Miles de euros</b>	<b>2020</b>	<b>2019</b>
Administradores		
Sueldos	451	424
Dietas	55	140
Otros gastos sociales	8	5
	514	569
Alta dirección		
Sueldos	1.560	1.908
Otros gastos sociales	41	25
	1.601	1.933
	<b>2.115</b>	<b>2.502</b>

Los miembros del Comité Ejecutivo del Grupo se consideran alta dirección (10 miembros en 2020 y 2019).

A los efectos del artículo 217.3 de la Ley de Sociedades de Capital y de conformidad con lo previsto en el artículo 16 de los Estatutos de Volotea, S.L. la remuneración anual de los consejeros independientes y el Presidente del Consejo de Administración fue fijada en 20.000 euros para cada uno en concepto de asignación fija, más un importe adicional de 5.000 euros en concepto de dietas de asistencia, para cada una de las reuniones del Consejo de Administración y para cada uno de los mencionados consejeros asistentes.



001254947

**CLASE 8.ª**

Dada la situación del ejercicio 2020, los miembros del Consejo de Administración han renunciado voluntariamente a sus remuneraciones fijas durante parte del ejercicio, e igualmente tampoco han percibido algunos de los importes por dietas de asistencia a juntas, ya que la mayor parte de éstas se han llevado a cabo únicamente de manera virtual.

Al 31 de diciembre de 2020 y 2019 no había obligaciones contraídas en materia de pensiones respecto al personal de alta dirección y a los miembros anteriores o actuales del Consejo de Administración.

Al 31 de diciembre de 2020 existen anticipos y créditos concedidos a miembros del Consejo de Administración por un importe conjunto de 1.781 miles de euros (1.681 miles de euros a 31 de diciembre de 2019), y anticipos y créditos a diversos miembros de la alta dirección por un importe conjunto de 681 miles de euros (668 miles de euros a 31 de diciembre de 2019).

A 31 de diciembre de 2020 y 2019 no existen obligaciones asumidas por cuenta de miembros del Consejo de Administración o de la alta dirección a título de garantía.

Durante el ejercicio 2020 se han satisfecho primas de seguros de responsabilidad civil de los Administradores y miembros del Comité Ejecutivo de la Sociedad por daños ocasionados en el ejercicio del cargo por importe de 29 miles de euros (26 miles de euros en el ejercicio 2019).

Ninguna sociedad del Grupo es persona jurídica administradora en los órganos de administración de ninguna sociedad.

En relación con el artículo 229 de la Ley de Sociedades de Capital, los Administradores han comunicado que no tienen situaciones de conflicto con el interés del Grupo.

**26. OTRA INFORMACIÓN****26.1 Personal**

El detalle de las personas empleadas por el Grupo distribuidas por categorías es el siguiente:

2020	Número de personas empleadas al final del ejercicio 2020			Número medio de personas empleadas en el ejercicio 2020
	Mujeres	Hombres	Total	
Alta Dirección	1	9	10	8
Pilotos	11	290	301	183
Auxiliares de vuelo	327	186	513	256
Personal soporte administrativo	23	19	42	36
Personal soporte operaciones	55	115	170	127
Personal ventas y marketing	22	22	44	35
Personal de handling	16	24	40	43
	<b>455</b>	<b>665</b>	<b>1.120</b>	<b>688</b>



001254948

**CLASE 8.<sup>a</sup>**

2019	Número de personas empleadas al final del ejercicio 2019			Número medio de personas empleadas en el ejercicio 2019
	Mujeres	Hombres	Total	
Alta Dirección	1	9	10	10
Pilotos	11	253	264	302
Auxiliares de vuelo	294	173	467	489
Personal soporte administrativo	27	28	55	53
Personal soporte operaciones	51	110	161	153
Personal ventas y marketing	17	17	34	34
Personal de handling	21	24	45	49
	<b>422</b>	<b>614</b>	<b>1.036</b>	<b>1.090</b>

En el ejercicio 2020 el Grupo ha empleado tres personas con discapacidad igual o superior al 33% (dos personas en el ejercicio 2019).

A la fecha de formulación de las presentes cuentas anuales consolidadas, el Consejo de Administración está formado por 9 personas, de las cuales 8 son hombres y 1 mujer (9 personas en el ejercicio 2018, de las cuales eran 8 hombres y 1 mujer).

**26.2 Honorarios de auditoría**

Los honorarios por la auditoría de las cuentas anuales individuales y consolidadas del ejercicio 2020 han ascendido a 85 miles de euros y no ha habido honorarios por otros servicios de auditoría (110 y 50 miles de euros respectivamente en el ejercicio 2019). Asimismo, los honorarios por otros servicios prestados por la sociedad de auditoría han ascendido a 27 miles de euros (51 miles de euros en el ejercicio 2019).

**26.3 Información sobre aspectos medioambientales**

El Grupo no ha incurrido en gastos medioambientales significativos en el ejercicio 2020, excepto por los consumos durante el ejercicio de los derechos de emisión de gases de efecto invernadero por importe 6.613 miles de euros (10.252 miles de euros en el ejercicio 2019) (Nota 19).

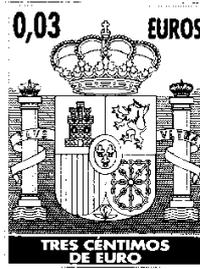
**26.4 Información sobre el periodo medio de pago a proveedores. Disposición adicional tercera "Deber de información" de la Ley 15/2010, de 5 de julio**

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

	2020	2019
<b>(Días)</b>		
Plazo de pago medio a proveedores	54	38
Ratio de operaciones pagadas	41	36
Ratio de operaciones pendientes de pago	112	73
<b>(Miles de euros)</b>		
Total de pagos realizados	283.401	550.590
Total de pagos pendientes	60.205	29.997



**CLASE 8.<sup>a</sup>**



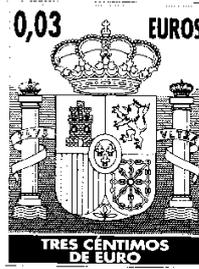
001254949

## **27. HECHOS POSTERIORES AL CIERRE**

Desde la fecha de cierre del ejercicio hasta el momento de formulación de las presentes cuentas anuales no se ha producido ningún hecho relevante que pueda afectar de manera significativa a estas cuentas consolidadas.



CLASE 8.ª



001254950

## **VOLOTEA, S.L. Y SOCIEDAD DEPENDIENTE**

**Informe de gestión consolidado correspondiente al ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2020**

### **1. EVOLUCIÓN DEL NEGOCIO Y SITUACIÓN DE LA SOCIEDAD**

Volotea inició su actividad en abril del 2012, con un modelo de negocio innovador que facilita la conexión directa entre ciudades medianas y pequeñas de Europa mediante vuelos directos con tarifas accesibles y una buena experiencia de viaje.

El Grupo inició el 2020 con fuerte crecimiento en los primeros meses del ejercicio, y expectativas de continuar incrementando su actividad y aumentando sus operaciones.

En este sentido, el 6 de marzo de 2020, Volotea comunicó que había alcanzado un principio de acuerdo con IAG, sociedad matriz del Grupo Iberia, por el que Iberia cedería varias rutas y slots en aeropuertos españoles para facilitar la aprobación por parte de la Comisión Europea (CE) de su adquisición de Air Europa. Relacionado con este acuerdo, Volotea abrirá entre dos y cuatro nuevas bases en España para la implementación del acuerdo preliminar (MoU) firmado con IAG.

No obstante, el pasado 11 de marzo de 2020 la Organización Mundial de la Salud elevó la declaración de emergencia de salud pública ocasionada por el brote del coronavirus (Covid-19) a la categoría de pandemia internacional. La propagación de la enfermedad a escala mundial provocó una importante crisis sanitaria que, desde entonces, ha generado cambios profundos en el entorno macroeconómico y en el desarrollo habitual de las actividades económicas en múltiples sectores, con una relevante repercusión en la movilidad de las personas a nivel nacional y especialmente internacional. Desde entonces, se ha producido una disminución general del tráfico aéreo mundial que también ha afectado al mercado intra europeo, y que ha provocado una reducción significativa en la actividad y la rentabilidad del Grupo durante el ejercicio 2020.

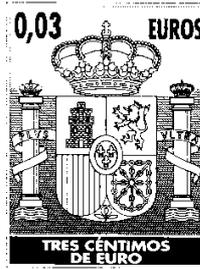
Tanto por la reducción de la demanda, como por las restricciones a la circulación promulgadas por los gobiernos de Italia, Francia, Grecia, España y otros países europeos, Volotea decidió interrumpir su actividad entre el 18 de marzo de 2020 y el 17 de junio de 2020, suprimiendo todos los vuelos programados ("hibernación") durante este periodo.

A partir de esa fecha, Volotea reanudó su actividad adaptando su programa de vuelos a las condiciones establecidas por las normativas nacionales, europeas, sanitarias y de seguridad aérea, y teniendo en cuenta la situación de la demanda,

En este sentido, Volotea comunicó el 20 de mayo de 2020 la apertura de 40 nuevas rutas en Italia, Francia, España y Grecia, para ofrecer nuevos vuelos domésticos, de los que 15 fueron conexiones exclusivas. Asimismo, el 28 de mayo de 2020, Volotea comunicó nuevos procedimientos y el refuerzo de las medidas de higiene para volar de una manera saludable en cumplimiento de las regulaciones internacionales tras la crisis del Covid-19.



**CLASE 8.ª**



001254951

Gracias a esta rápida adecuación a las nuevas condiciones de mercado, Volotea mantuvo un buen nivel de actividad durante el verano de 2020, logrando niveles de ocupación y resultados operativos y comerciales superiores a otros operadores. En el tercer trimestre, Volotea consiguió un nivel de ocupación medio del 90,1% y 2,4 millones de asientos vendidos, tras operar un 83% de la capacidad del mismo trimestre del año anterior. Estos datos situaron a Volotea como líder por volumen en cinco de sus bases (Asturias, Génova, Verona, Nantes y Estrasburgo).

Asimismo, en el mes de julio de 2020, Volotea celebró en Venecia sus 30 millones de pasajeros transportados desde el inicio de sus operaciones en 2012, e inauguró oficialmente su sexta base italiana en la ciudad de Nápoles.

No obstante, en los meses de octubre, noviembre y diciembre de 2020, diversos países europeos establecieron nuevas medidas restrictivas de la movilidad de sus ciudadanos con mayor o menor grado de intensidad, que siguen vigentes a día de hoy.

Por este motivo, Volotea ha seguido prestando mayor atención a las rutas domésticas, ofreciendo una capacidad adaptada a un escenario en el que la evolución de la enfermedad ha dado lugar a restricciones cambiantes en la movilidad, un entorno macroeconómico débil y una demanda inferior a la existente antes del inicio de la crisis sanitaria.

En conjunto, durante 2020 Volotea operó un total de 285 rutas, de las cuales 70 fueron nuevas respecto al ejercicio precedente. En 2020, Volotea transportó un total de 3,8 millones de pasajeros en más de 30.600 vuelos en los que registró un nivel medio de ocupación de 90,7%, frente a los 7,6 millones de pasajeros en cerca de 60.000 vuelos del ejercicio 2019.

El ingreso por asiento y kilómetro se redujo en un 9,9% debido a un entorno de consumo más débil. En consecuencia, y atendiendo también a la reducción de capacidad mencionada, el Volotea redujo sus ingresos totales (prestación de servicios y otros ingresos de explotación) pasando de 440.523 miles de euros en 2019 a 192.800 miles de euros en 2020, lo que supone un decremento del 56%, si bien esta evolución es significativamente más favorable que la obtenida por otras compañías aéreas europeas.

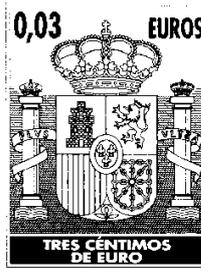
Esto es consecuencia de la estrategia comercial llevada a cabo a lo largo del ejercicio, el sistema multicanal de ventas, la flexibilidad ofrecida para la elección de servicios adicionales ("ancillaries") y la amplitud y diversidad de destinos y propuestas de viaje adaptadas a la situación del mercado durante el ejercicio.

En relación con los costes de la actividad, Volotea ha ajustado su estructura a la situación de la demanda y a su nivel de actividad, reduciendo significativamente los costes fijos, lo cual ha permitido que los gastos unitarios se hayan incrementado únicamente en un 24,3% comparativamente con el año anterior, principalmente debido a la fuerte reducción de capacidad ofertada.

En conjunto, las operaciones de Volotea en 2020 registraron un resultado de explotación negativo de 66.633 miles de euros, mientras que el resultado neto del ejercicio 2020 ha sido negativo por 122.076 miles de euros, como consecuencia, fundamentalmente, de añadir los costes de los procesos de reestructuración llevados a cabo durante el ejercicio por importe de 48.766 miles de euros.



CLASE 8ª



001254952

Estos procesos de reestructuración incluyen el resultado de acuerdos con entidades con las que el Grupo mantiene contratadas coberturas de fuel, para la adaptación de las condiciones de liquidación de dichas coberturas, y la extensión en algunos casos de su liquidación a ejercicios posteriores, así como una profunda reestructuración de su flota de aeronaves con objeto de mantener su capacidad de crecimiento e incrementar la eficiencia de sus operaciones y la rentabilidad actual y futura de su modelo de negocio.

Asimismo, para compensar la reducción de liquidez derivada de la situación de mercado, el Grupo acudió a los mercados financieros, obteniendo diferentes créditos, avales y recursos financieros a corto y largo plazo. Estas fuentes de financiación han permitido incrementar la liquidez del Grupo en 2020 por un importe total de 174.560 miles de euros, ayudando con ello a paliar los efectos económicos de la crisis sanitaria en las actividades del Grupo.

En concreto, a través de la Línea de Avales del Estado del Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital, regulada por el Real Decreto-ley 8/2020 de 17 de marzo de 2020, como hecho más significativo, el Grupo firmó un préstamo sindicado por un importe de 144.666 miles de euros, concedido por un conjunto de entidades financieras españolas y con la participación del Instituto de Crédito Oficial (ICO). Este préstamo sindicado firmado el 27 de julio de 2020, tiene un periodo de carencia de dos años y una duración total de cinco. El Real Decreto Ley 34/2020 de 17 de noviembre permite que el Grupo pueda solicitar la ampliación de su vencimiento hasta en tres años adicionales.

Adicionalmente, y vinculados al préstamo sindicado mencionado, Volotea, S.L. y su sociedad dependiente Volotea Flight Academy, S.L., han firmado sendos préstamos a largo plazo por un importe conjunto de 5.000 miles de euros concedidos por el Institut Català de Finances (ICF).

Por último, el Grupo tiene concedidos otros préstamos pendientes de disposición por un importe total de 2.106 miles de euros, y dispone igualmente de pólizas de crédito no dispuestas por un importe total de 5.000 miles de euros, con vencimiento en abril 2022 (3.500 miles de euros) y abril 2025 (1.500 miles de euros). El préstamo sindicado y los préstamos bilaterales cuentan con la garantía del Instituto de Crédito Oficial (ICO) e Institut Català de Finances (ICF), respectivamente.

Por otro lado, el 4 de diciembre de 2020, Volotea S.L. realizó con éxito una emisión de pagarés por la totalidad de los 20.000 miles de euros de su programa registrado por BME en el Mercado Alternativo de Renta Fija (MARF). Esta emisión está vinculada al Contrato Marco suscrito con fecha 25 de noviembre de 2020 de acuerdo con lo previsto en el Acuerdo del Consejo de Ministros del 5 de mayo de 2020 para acogerse al Programa de Avales Pagarés MARF ICO COVID.

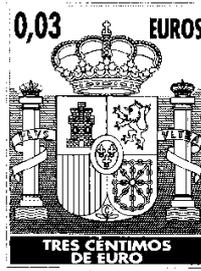
En conjunto, a 31 de diciembre de 2020, el Grupo tenía un saldo de tesorería disponible de 98.382 miles de euros.

## 2. EVOLUCIÓN PREVISIBLE

En la actualidad en la mayoría de los países europeos se está iniciando un proceso masivo de vacunación de la población con el fin de detener la expansión de la pandemia. Es prematuro, no obstante, estimar la duración de este proceso, así como valorar la efectividad de estos tratamientos para la erradicación de la enfermedad, y por tanto cuantificar sus efectos en las actividades aéreas.



**CLASE 8.ª**



001254953

Las estimaciones publicadas por IATA el 29 de septiembre de 2020 apuntan a que el número global de pasajeros de la aviación comercial no regresará a niveles anteriores a la crisis sanitaria provocada por el Covid-19 hasta el ejercicio 2024. Se espera, no obstante, que los viajes de corta distancia se recuperen antes que los de largo radio, y que el número de pasajeros en este segmento vuelva a niveles de 2019 en el ejercicio 2023. En este sentido, la actividad del Grupo, concentrada en el segmento de viajes de ocio y familiares, aeropuertos de tamaño medio y operaciones intra-europea y doméstica, se encuentra en el segmento más estable del mercado, el más resiliente a las fluctuaciones de la demanda y una expectativa de recuperación más rápida.

El Consejo de Administración del Grupo tiene una expectativa razonable de que el Grupo disponga de suficiente liquidez para el futuro próximo, y asimismo pueda recuperar la situación de sus fondos propios previa a la crisis sanitaria, y en consecuencia ha adoptado el principio de empresa en funcionamiento en la preparación de estas cuentas anuales consolidadas.

De todas formas, debido a la incertidumbre creada por la crisis sanitaria provocada por el Covid-19, que incluye múltiples factores que se encuentran fuera del control del Grupo, el riesgo de futuras oleadas de la pandemia y el impacto en las restricciones de viaje y/o la demanda, el Consejo de Administración del Grupo no puede proporcionar la certeza de que no podría haber escenarios negativos más severos que los ya considerados, incluyendo las sensibilidades en relación con la capacidad operada, el resultado y las mitigaciones de costes y liquidez alcanzables, en cuyo caso sería necesario asegurar liquidez adicional a la descrita previamente, que incluirían renegociaciones de acuerdos de financiación existentes y la obtención de nueva financiación a largo plazo.

Volotea espera seguir desarrollando su oferta comercial en los países en los que opera, incorporando aviones adicionales a su flota, abriendo nuevas bases, añadiendo nuevas rutas y ofreciendo nuevas propuestas de valor para sus pasajeros.

El Grupo Volotea estima que los acuerdos de reestructuración llevados a cabo a lo largo del ejercicio 2020 darán lugar a incrementos significativos de la capacidad y la rentabilidad de su actividad en los próximos ejercicios, y supondrán una importante transformación para obtener una mejora de su eficiencia operativa, que se verá asimismo incrementada con la actividad derivada del acuerdo preliminar (MoU) firmado con IAG, en virtud del cual Volotea pasaría a operar determinadas rutas en aeropuertos españoles actualmente cubiertas por Iberia y/o Air Europa. Este acuerdo se enmarca en el contexto de la adquisición por parte de Iberia del 100% de Air Europa y está sujeto a la aprobación por parte de la Dirección General de Competencia de la Comisión Europea, cuya resolución se espera en el transcurso del ejercicio 2021.

### **3. POLÍTICA Y GESTIÓN ACTIVA DE RIESGOS**

El Consejo de Administración y el equipo directivo del Grupo llevan a cabo una gestión proactiva de los principales riesgos operativos y financieros a los que Volotea está expuesta.

Entre ellos el riesgo de tipo de cambio dólar/euro, y la exposición a los mercados de commodities (Jet Fuel). Para controlar los citados riesgos, durante 2020 el Grupo ha hecho uso de mecanismos de cobertura, (forwards y swaps), según la política definida y aprobada por el Consejo de Administración. Si bien estos instrumentos han sido afectados por la reducción de actividad derivada de la crisis sanitaria, el Consejo de Administración considera que las medidas tomadas cumplieron eficazmente su cometido de limitar el riesgo dentro de parámetros aceptables prefijados.



CLASE 8.<sup>a</sup>



001254954

La exposición del Grupo al riesgo de crédito es moderada, debido a la escasa concentración de su base de clientes y al hecho que las instituciones financieras con quienes el Grupo tiene acordados contratos de cobertura son de la más alta calificación crediticia. Finalmente, el Grupo lleva a cabo una gestión activa de su liquidez, mediante el aseguramiento, expansión y apertura de nuevas líneas de crédito y de liquidez y el mantenimiento de suficientes saldos de caja para hacer frente a sus obligaciones de pago en todo momento.

#### 4. IMPACTOS POSITIVOS EN EL ENTORNO

La actividad de Volotea en el mercado del transporte aéreo en Europa permite unir ciudades no conectadas anteriormente de forma directa a precios asequibles ofreciendo una experiencia positiva de viaje. Este modelo incrementa la conectividad y estimula la demanda en estas ciudades europeas de tamaño medio, generando negocio, turismo y creación directa de empleo.

A pesar de las dificultades impuestas por la pandemia del Covid-19, el Grupo Volotea ha seguido contribuyendo a la creación de empleo y contratación, alcanzando una plantilla al cierre del ejercicio 2020 de 1.120 empleados, frente a los 1.036 empleados alcanzados al cierre del ejercicio 2019, lo que supone un hecho muy significativo teniendo en consideración el entorno, especialmente en el sector aéreo, al suponer una creación de empleo de 84 puestos de trabajo adicionales. No obstante, la media de empleados durante el ejercicio ha sido en 2020 inferior a la cifra alcanzada en 2019, pasando de 1.090 empleados en el ejercicio 2019 a 688 empleados de media en 2020. Ello es debido a que, para el cálculo del número medio de personas empleadas en el ejercicio 2020, se han ponderado las suspensiones parciales o totales de empleo de la mayor parte de los empleados durante el ejercicio derivados del período de “hibernación” de la actividad aérea del Grupo (entre el 18 de marzo y el 17 de junio de 2020) y de la adaptación de la capacidad a la demanda en los meses subsecuentes.

Por tipología de posiciones, la plantilla media del Grupo en el 2020 tuvo la siguiente composición:

- 183 pilotos
- 256 personal de cabina
- 249 personal de oficina y otros

Los procesos de selección y desarrollo profesional de Volotea respetan y fomentan la igualdad de oportunidades, la diversidad y la inclusión de personas de diferente sexo, procedencia étnica, edad, estilo, etc. Asimismo, Volotea realiza procesos de selección en el entorno geográfico donde desarrolla su actividad de negocio, fomentando el desarrollo de empleo en el entorno más próximo a las bases donde opera.

Volotea promueve igualmente la formación, la gestión del desempeño, la salud y seguridad laboral y el bienestar y la conciliación laboral de su plantilla. El Grupo se gobierna por un código ético basado en principios de honestidad, integridad, transparencia, meritocracia y equidad.

Desde los inicios de la actividad, Volotea tiene presente el impacto en el medioambiente que pueda tener su actividad y mantiene una política medioambiental y una gestión y consumo de recursos que pretende promover la economía circular y la protección de la biodiversidad. Durante 2020 ha mantenido en vigor su programa de ahorro de combustible y minoración de impacto en emisiones de CO<sub>2</sub>. Desde 2019 Volotea participa en un proyecto a largo plazo de desarrollo de un avión de pasajeros híbrido-eléctrico que tiene como objetivo reducir el 50% de las emisiones de combustible.



001254955

## CLASE 8.ª

Asimismo, Volotea patrocina proyectos culturales y deportivos de relevancia para las comunidades locales donde opera colaborando activamente con las principales instituciones sociales y culturales de estas ciudades en actividades que aportan valor a su población en estos ámbitos.

### 5. APOYO CONTINUADO DE LOS SOCIOS

El Consejo de Administración del Grupo quiere constatar su compromiso y apoyo continuado al proyecto empresarial de Volotea, y reitera su respaldo al plan de negocio. En el entorno en el que se ha desarrollado la actividad del Grupo en 2020, el Consejo de Administración destaca la excelente adaptación de las actividades comerciales y operativas de Volotea a los retos que ha supuesto en 2020 la crisis sanitaria internacional y la satisfactoria consecución de los acuerdos de reestructuración que deben permitir el refuerzo de la eficiencia y rentabilidad en los próximos ejercicios para dar cumplimiento a las proyecciones financieras recogidas en el plan estratégico del Grupo, y reflejan la solidez de la oferta comercial que el Grupo propone en los mercados en los que opera, a los que aporta un segmento de actividad plenamente adecuado a las necesidades de éstos y con amplia capacidad de crecimiento.

Asimismo, el Consejo de Administración destaca el continuado esfuerzo, dedicación y contribución al éxito conseguido por parte de los empleados de Volotea, así como de los aeropuertos con los que coopera, instituciones, entidades financieras, socios comerciales y proveedores, y muestra su convicción de que podrá continuar contando con su apoyo en 2021, para conseguir la consolidación de Volotea como la compañía aérea de los vuelos directos entre ciudades de tamaño mediano y pequeño de Europa.

### 6. ACTIVIDADES EN MATERIA DE INVESTIGACIÓN Y DESARROLLO

El Grupo no ha ejecutado ninguna actividad de investigación y desarrollo.

### 7. PARTICIPACIONES PROPIAS

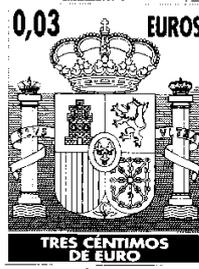
El Grupo no detenta participaciones propias a 31 de diciembre del 2020, ni ha realizado operaciones con participaciones propias en el ejercicio 2020.

### 8. ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA

El Estado de Información No Financiera del ejercicio 2020, mediante el cual se cumple con los requisitos de la Ley 11/2018, de 28 de diciembre en materia de información no financiera y diversidad (por la que se modifica el Código de Comercio, el texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital aprobado por el Real Decreto Legislativo 1/2010, de 2 de julio, y la Ley 22/2015, de 20 de julio, de Auditoría de Cuentas) se presenta en un informe separado denominado "Informe de Responsabilidad Social Corporativa 2020 de Volotea", que forma parte del Informe de Gestión consolidado de Volotea, S.L. y Sociedad Dependiente del ejercicio 2020.



**CLASE 8.ª**



001254956

#### **9. HECHOS POSTERIORES AL CIERRE**

Desde la fecha de cierre del ejercicio hasta el momento de formulación de las presentes cuentas anuales consolidadas no se ha producido ningún hecho relevante que pueda afectar de manera significativa a estas cuentas.



Ernst & Young, S.L.  
Edificio Sarrià Fórum  
Avda. Sarrià, 102-106  
08017 Barcelona

Tel: 933 663 700  
Fax: 934 053 784  
ey.com

## **INFORME DE VERIFICACIÓN INDEPENDIENTE DEL ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA CONSOLIDADO**

A los socios de Volotea, S.L.:

De acuerdo al artículo 49 del Código de Comercio hemos realizado la verificación, con el alcance de seguridad limitada, del Estado de Información No Financiera Consolidado adjunto (en adelante EINF) correspondiente al ejercicio anual finalizado el 31 de diciembre de 2020, de Volotea, S.L. y su sociedad dependiente (en adelante, el Grupo) que forma parte del Informe de Gestión Consolidado del Grupo.

El contenido del EINF incluye información adicional a la requerida por la normativa mercantil vigente en materia de información no financiera que no ha sido objeto de nuestro trabajo de verificación. En este sentido, nuestro trabajo se ha limitado exclusivamente a la verificación de la información identificada en la Tabla "Contenidos Ley 11/2018" incluida en el EINF adjunto.

---

### **Responsabilidad de los Administradores**

La formulación del EINF incluido en el Informe de Gestión Consolidado del Grupo, así como el contenido del mismo, es responsabilidad de los Administradores de Volotea, S.L. El EINF se ha preparado de acuerdo con los contenidos recogidos en la normativa mercantil vigente y siguiendo los criterios de los *Sustainability Reporting Standards* de *Global Reporting Initiative* (estándares GRI) seleccionados, así como aquellos otros criterios descritos de acuerdo a lo mencionado para cada materia en la Tabla "Contenidos Ley 11/2018" del citado Estado.

Esta responsabilidad incluye asimismo el diseño, la implantación y el mantenimiento del control interno que se considere necesario para permitir que el EINF esté libre de incorrección material, debida a fraude o error.

Los administradores de Volotea, S.L. son también responsables de definir, implantar, adaptar y mantener los sistemas de gestión de los que se obtiene la información necesaria para la preparación del EINF.

---

### **Nuestra independencia y control de calidad**

Hemos cumplido con los requerimientos de independencia y demás requerimientos de ética del Código de Ética para Profesionales de la Contabilidad emitido por el Consejo de Normas Internacionales de Ética para Profesionales de la Contabilidad (IESBA, por sus siglas en inglés) que está basado en los principios fundamentales de integridad, objetividad, competencia y diligencia profesionales, confidencialidad y comportamiento profesional.

Nuestra firma aplica la Norma Internacional de Control de Calidad 1 (NICC 1) y mantiene, en consecuencia, un sistema global de control de calidad que incluye políticas y procedimientos documentados relativos al cumplimiento de requerimientos de ética, normas profesionales y disposiciones legales y reglamentarias aplicables.

El equipo de trabajo ha estado formado por profesionales expertos en revisiones de Información no Financiera y, específicamente, en información de desempeño económico, social y medioambiental.

---

## Nuestra responsabilidad

Nuestra responsabilidad es expresar nuestras conclusiones en un informe de verificación independiente de seguridad limitada basándonos en el trabajo realizado. Hemos llevado a cabo nuestro trabajo de acuerdo con los requisitos establecidos en la Norma Internacional de Encargos de Aseguramiento 3000 Revisada en vigor, "Encargos de Aseguramiento distintos de la Auditoría o de la Revisión de Información Financiera Histórica" (NIEA 3000 Revisada) emitida por el Consejo de Normas Internacionales de Auditoría y Aseguramiento (IAASB) de la Federación Internacional de Contadores (IFAC) y con la Guía de Actuación sobre encargos de verificación del Estado de Información No Financiera emitida por el Instituto de Censores Jurados de Cuentas de España.

En un trabajo de seguridad limitada los procedimientos llevados a cabo varían en su naturaleza y momento de realización, y tienen una menor extensión, que los realizados en un trabajo de seguridad razonable y, por lo tanto, la seguridad que se obtiene es sustancialmente menor.

Nuestro trabajo ha consistido en la formulación de preguntas a la Dirección, así como a las diversas unidades del Grupo que han participado en la elaboración del EINF, en la revisión de los procesos para recopilar y validar la información presentada en el EINF y en la aplicación de ciertos procedimientos analíticos y pruebas de revisión por muestreo que se describen a continuación:

- Reuniones con el personal del Grupo para conocer el modelo de negocio, las políticas y los enfoques de gestión aplicados, los principales riesgos relacionados con esas cuestiones y obtener la información necesaria para la revisión externa.
- Análisis del alcance, relevancia e integridad de los contenidos incluidos en el EINF del ejercicio 2020 en función del análisis de materialidad realizado por el Grupo y descrito en el apartado "Grupos de interés de Volotea", considerando contenidos requeridos en la normativa mercantil en vigor.
- Análisis de los procesos para recopilar y validar los datos presentados en el EINF del ejercicio 2020.
- Revisión de la información relativa a los riesgos, las políticas y los enfoques de gestión aplicados en relación a los aspectos materiales presentados en el EINF del ejercicio 2020.
- Comprobación, mediante pruebas, en base a la selección de una muestra, de la información relativa a los contenidos incluidos en el EINF del ejercicio 2020 y su adecuada compilación a partir de los datos suministrados por las fuentes de información.
- Obtención de una carta de manifestaciones de los Administradores y la Dirección.

---

## Conclusión

Basándonos en los procedimientos realizados en nuestra verificación y en las evidencias que hemos obtenido no se ha puesto de manifiesto aspecto alguno que nos haga creer que el EINF del Grupo correspondiente al ejercicio anual finalizado el 31 de diciembre de 2020 no ha sido preparado, en todos sus aspectos significativos, de acuerdo con los contenidos recogidos en la normativa mercantil vigente y siguiendo los criterios de los estándares GRI seleccionados, así como aquellos otros criterios descritos de acuerdo a lo mencionado para cada materia en la Tabla "Contenidos Ley 11/2018" del citado Estado.



**Building a better  
working world**

3

### **Uso y distribución**

Este informe ha sido preparado en respuesta al requerimiento establecido en la normativa mercantil vigente en España, por lo que podría no ser adecuado para otros propósitos y jurisdicciones.

Este informe se  
corresponde con el  
sello distintivo  
nº 20/21/02650  
emitido por el  
Col·legi de Censors  
Jurats de Comptes  
de Catalunya

ERNST & YOUNG, S.L.

Antonio Capella Elizalde

26 de abril de 2021

# **INFORME DE RESPONSABILIDAD SOCIAL CORPORATIVA 2020 VOLOTEA**

**VOLOTEA** 



<b>1</b>	<b>SOBRE ESTE INFORME</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>HITOS DEL 2020</b>	<b>5</b>
<b>3</b>	<b>VOLOTEA: UNA COMPAÑÍA QUE TIENE MUCHA PISTA POR DELANTE</b>	<b>6</b>
3.1	Quiénes somos	6
3.2	De dónde venimos	6
3.3	Una hibernación forzada	7
3.4	Cómo nos organizamos	9
3.5	Hacia dónde queremos ir	10
3.6	Nuestras cifras económicas	11
<b>4</b>	<b>VOLAMOS CON VALORES</b>	<b>12</b>
4.1	Ética e integridad: nuestro Código Ético	12
4.1.1	Visión, Misión y valores	13
4.1.2	Grupos de interés de Voletea	14
4.2	Lidiamos con los riesgos	17
<b>5</b>	<b>NUESTROS PASAJEROS</b>	<b>21</b>
5.1	Seguridad, ante todo	21
5.2	Garantizando la calidad en nuestro servicio	22
5.3	Volar como en casa	22
<b>6</b>	<b>NUESTRO EQUIPO</b>	<b>25</b>
6.1	Las personas Voletea	25
6.2	Diversidad e igualdad de oportunidades	32
6.3	Atracción, desarrollo y retención del talento	32
6.3.1	Gestión del desempeño	33
6.3.2	Formación	34
6.4	Salud y seguridad	35
6.5	Bienestar	38
6.5.1	Conciliación laboral	38
6.5.2	Un buen recibimiento	38
6.5.3	Escuchamos a nuestros trabajadores	39
<b>7</b>	<b>VOLOTEANDO POR EL MEDIO AMBIENTE</b>	<b>40</b>
7.1	Política Medioambiental	40
7.2	Gestión y consumo de recursos	42
7.2.1	Energía	42
7.2.2	Agua	43
7.2.3	Economía circular	44
7.3	Medidas para la protección de la biodiversidad	47
<b>8</b>	<b>NUESTRO COMPROMISO SOCIAL</b>	<b>48</b>
8.1	Fomentamos el desarrollo en las comunidades locales	48
8.2	Responsabilidad social y colaboraciones con entidades sin ánimo de lucro	49

**CONTENIDOS LEY 11/2018.....51**

## 1 Sobre este informe

El presente Informe de Responsabilidad Social Corporativa constituye el Estado de Información No Financiera que forma parte del Informe de Gestión Consolidado del ejercicio 2020 de Volotea S.L. y su sociedad dependiente, que se ha elaborado para dar cumplimiento a los requisitos establecidos en la Ley 11/2018 de 28 de diciembre de 2018, por la que se modifica el Código de Comercio, el texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital aprobado por el Real Decreto Legislativo 1/2010, de 2 de julio, y la Ley 22/2015, de 20 de julio, de Auditoría de Cuentas, en materia de información no financiera y diversidad.

En su elaboración se han seguido los requisitos establecidos en la Ley 11/2018 y lo establecido en los Estándares de *Global Reporting Initiative* (Estándares GRI). Asimismo, se han tenido en cuenta las Directrices sobre la presentación de informes no financieros de la Comisión Europea (2017/C 215/01) derivadas de la Directiva 2014/95/UE.

En la elaboración de este informe y selección de sus contenidos se han tenido en cuenta los aspectos materiales identificados por Volotea en 2018 con una revisión para incluir el impacto de la pandemia de la COVID sobre nuestros grupos de interés. De esta manera, en el presente estado de información no financiera se indica, para cada cuestión de la Ley 11/2018, el grado de relevancia de esos aspectos para la compañía, las políticas asociadas, los riesgos relacionados y los indicadores de referencia utilizados para su seguimiento y evaluación.

Finalmente, tal como indica la Ley 11/2018 de información no financiera y diversidad, el presente estado de información no financiera está sometido a verificación por parte de un prestador independiente de servicios de verificación.

## 2 Hitos del 2020

En 2020 la actividad de Volotea se ha visto totalmente condicionada a las restricciones e impactos derivados de la pandemia COVID, que empezaron en marzo y a 31 de diciembre aún continúan.

La aviación ha sido uno de los sectores más afectados. Asimismo, el día 18 de marzo de 2020 interrumpimos nuestra actividad y suspendimos todos los vuelos programados en los diferentes países en los que operamos. En junio restablecimos parcialmente la actividad. Esta situación, a fecha de 31 de diciembre, sigue vigente. La entendemos como una *hibernación forzada* que ha influido en el número de pasajeros y vuelos realizados en 2020, y, sobre todo, en nuestras cifras de ventas.

No obstante, en 2020 hemos abierto nuevas rutas y bases, lo cual, a su vez, nos permitirá estar más preparados para cuando se normalice la actividad aérea.

- Pasajeros
  - o Volotea celebra en Venecia sus 30 millones de pasajeros transportados desde el inicio de sus operaciones en 2012.
- Rutas y bases
  - o Hemos introducido 70 rutas nuevas, de las cuales 40 se introdujeron en verano y las otras 30, ya estaban previstas como apertura en el año 2020. En Italia, Francia, España y Grecia, Volotea ofrece nuevos vuelos domésticos, de los que 15 son conexiones exclusivas.
  - o Tenemos un total de 285 rutas entre noventa ciudades aproximadamente y quince bases
  - o En julio inauguramos nuestra sexta base italiana en la ciudad de Nápoles.
- Vuelos
  - o Durante el ejercicio de 2020 se ha utilizado una flota de 36 aviones.
- Empleados
  - o Con la apertura de las bases en Hamburgo y Nápoles, hemos alcanzado los 1.120 empleados a 31 de diciembre, lo que supone una creación de empleo de 84 puestos de trabajo adicionales respecto a la misma fecha de 2019.
- Cifra de ventas
  - o En 2020, la cifra de ventas ha sido de 192,8 millones de €, siendo un 56% inferior a la de 2019. En 2019 fue de 441 millones €, un 11% adicional a 2018.

## 3 Volotea: una compañía que tiene mucha pista por delante

### 3.1 Quiénes somos

**Volotea somos una compañía aérea de bajo coste (low cost o LCC).** Prestamos servicios de transporte aéreo en rutas cortas y medias sin escalas a través de 14 países de Europa.

Volotea fue fundada con la intención de diferenciarse de otras aerolíneas de bajo coste que operan en Europa, con la estrategia de atender a la demanda de vuelos directos entre ciudades de tamaño mediano y pequeño. **Con los pies en la tierra y con la visión de fomentar lo pequeño, lo descentralizado, lo peculiar y lo natural,** en Volotea nos proponemos acercar la oportunidad de volar a la población europea que no vive en grandes urbes, con vuelos directos a precios competitivos, seguros, cómodos y convenientes.

Con esta visión de descentralización disponemos de quince bases repartidas por toda Europa<sup>1</sup>, abriendo procesos de selección en cada una de ellas. Nuestras oficinas centrales se encuentran en Barcelona.

El 3 de julio de 2020, Volotea inauguró su sexta base italiana en la ciudad de Nápoles e inauguró oficialmente la base operativa de Hamburgo para el servicio *shuttle*. Más allá de los aviones que operamos como aerolínea comercial, también ofrecemos vuelos chárter. En noviembre de 2019 firmamos un acuerdo con la compañía líder en fabricación de aviones Airbus, para operar el servicio de *shuttle* que une sus dos sedes principales en Toulouse y Hamburgo. Se trata de un contrato de cinco años, durante los cuales Volotea transportará los empleados de Airbus entre estas dos fábricas. En 2020 este contrato no se ha visto afectado.

Sujeto a las condiciones de movilidad y tráfico aéreo, está prevista la apertura de la base de Lyon en mayo 2021.

#### Bases operativas en 2020:

España	Francia	Italia	Grecia	Alemania
- Asturias	- Nantes	- Venecia	- Atenas	- Hamburgo
- Bilbao	- Burdeos	- Palermo		
	- Estrasburgo	- Verona		
	- Toulouse	- Génova		
	- Marsella	- Cagliari		
		- Nápoles		

#### Bases anunciadas de próxima apertura:

##### Francia

- Lyon
- Olbia (base de verano)

### 3.2 De dónde venimos

- › **Nacimiento y despegue, 2011 y 2012:** Carlos Muñoz (Consejero Delegado) y Lázaro Ros (Director General) fundan Volotea. Nacimos con una base en Venecia y el 5 de abril de 2012 realizamos nuestro primer vuelo.
- › **Expandiéndonos en pequeño, 2013 y 2014:** Conseguimos crear un equipo de casi 390 personas. Transportamos un total de 1,4 millones de pasajeros. Ofertamos 100 rutas y contamos con 4 bases operativas: Venecia, Nantes, Palermo y Burdeos. Cerramos el año 2014 con 15 aviones Boeing 717.

---

<sup>1</sup> En nuestra web existe un mapa interactivo donde se indican los aeropuertos donde operamos y nuestras rutas

- › **Recomendados, 2015:** Abrimos tres bases nuevas en Asturias, Estrasburgo y Verona. Somos la compañía *low cost* con un mayor crecimiento en Europa en *Available Seat Kilometres* (ASK). Disponemos de 19 Boeing 717, transportamos a más de 2,5 millones de pasajeros, de los cuales el 90% recomendarían la aerolínea a sus amigos y familiares. Ganamos el premio al Mejor Servicio de Atención al Cliente del año.
- › **La llegada del Airbus A319, 2016:** Recibimos la prestigiosa certificación de seguridad y calidad de IOSA. Incorporamos 4 Airbus A319 a la flota de aviones. Abrimos la octava base en Toulouse y alcanzamos los 10 millones de pasajeros acumulados transportados. Cerramos el 2016 como la 4ª compañía *low cost* más puntual del mundo<sup>2</sup>.
- › **Estamos en el radar, 2017:** Abrimos la novena base en Génova, creamos 150 nuevos puestos de trabajo (875 en total), alcanzamos los 14 millones de pasajeros acumulados y obtenemos el premio TripAdvisor *Travellers' Choice* 2017.
- › **Superándonos cada año, 2018:** Alcanzamos los 20 millones de pasajeros transportados y los 1.000 trabajadores, abriendo 58 nuevas rutas y 3 bases en Atenas, Bilbao y Marsella.
- › **2019, otro año volando alto.** Abrimos 41 nuevas rutas. En total operamos 319 rutas entre más de 80 ciudades medianas y pequeñas de 14 países. Alcanzamos nuestro máximo anual superando los 7,6 millones de pasajeros. Además, renovamos la certificación de calidad y seguridad IOSA.
- › **2020, una hibernación forzada:** Como consecuencia de la situación provocada por la pandemia de la COVID y la normativa promulgada, con repercusiones directas en la movilidad de los ciudadanos europeos, decidimos el día 18 de marzo de 2020 la interrupción de nuestra actividad y la suspensión de todos los vuelos programados en los diferentes países en los que operamos ("hibernación"), adaptando así nuestras operaciones a la caída de la demanda, con objeto de preservar la liquidez a corto plazo, mantener su fortaleza corporativa y garantizar nuestra capacidad de crecimiento.

### 3.3 Una hibernación forzada

La pandemia de la COVID, que empieza en China a finales de 2019, entró con fuerza en Europa a principios de 2020. El número de personas infectadas iba aumentando gradualmente, los grandes eventos se iban suspendiendo y, finalmente, los países, que fueron aceptando la situación, tomaron medidas cada vez más restrictivas para parar la pandemia.

La movilidad internacional se paralizó. En consecuencia, el sector de la aviación, y en concreto el de las aerolíneas de pasaje, fue uno de los más afectados. El tránsito aéreo de personas prácticamente se suspendió en toda Europa, por lo que el 18 de marzo de 2020 nos vimos obligados a interrumpir nuestra actividad y suspender todos los vuelos programados en los diferentes países en los que operamos. **Entrábamos en una fase de "hibernación forzada"**.

El 13 de mayo de 2020, la Comisión Europea propuso un enfoque gradual y coordinado para reestablecer la libertad de circulación y levantar los controles en las fronteras interiores dentro de la Unión Europea. Ante la mejora de la situación sanitaria, el 11 de junio de 2020 la Comisión Europea recomendó a los Estados miembros que suprimieran las restricciones en vigor con fecha 15 de junio de 2020, momento en el que reanudamos nuestras operaciones en los diferentes mercados en los que operamos. En concreto, reiniciamos nuestras operaciones el 17 de junio en Francia, el 18 de junio en Italia y Grecia y el 25 de junio en España.

Además, durante el periodo de hibernación, hemos puesto en marcha un programa de medidas en todos los ámbitos de nuestra actividad, con objeto de minimizar el impacto de esta situación sobre

---

<sup>2</sup> [www.flightstats.com](http://www.flightstats.com)

nuestras operaciones, y hemos aprovechado para incorporar todos los protocolos de prevención de riesgo ante la COVID y formar a nuestros empleados.

Las medidas tomadas en relación a nuestras operaciones han prestado especial atención a la liquidez, que han sido adicionalmente reforzadas con las siguientes acciones:

- › Extensión de la estructura invernal durante el período de “hibernación”, para la reducción de los costes variables derivados de las operaciones.
- › Adaptación de nuestro programa de vuelos de verano a las condiciones establecidas o previsibles de actividad en cumplimiento con las normativas nacionales, europeas, sanitarias y de seguridad aérea, y teniendo en cuenta la demanda estimada.
- › Acuerdo con los arrendadores de aeronaves para aplazar parte de las incorporaciones de nuevas aeronaves inicialmente previstas para el 2020, y para modificar las condiciones contractuales de algunos de los contratos de arrendamiento, con el objetivo de flexibilizar los importes de las cuotas fijas, y disminuir su cuantía, y con extensiones de la duración de los contratos en algunos casos.
- › Incorporación de la plantilla a los mecanismos habilitados en cada país para la preservación del empleo (especialmente aquéllos directamente dedicados a la actividad aérea): Expediente de Regulación Temporal de Empleo (ERTE) por causa de fuerza mayor en España, “Chômage Partiel” en Francia, “Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria” en Italia, o la suspensión de contratos laborales debido a la COVID en Grecia.
- › Negociaciones con proveedores para conseguir aplazamientos y extensiones de los plazos de pago de las facturas pendientes, y renegociación de parte de los contratos de suministros existentes, para ajustarlos a las nuevas necesidades requeridas.
- › Negociación con las sociedades con las que mantenemos contratadas coberturas de fuel para ajustar las condiciones de liquidación de dichas coberturas, y para extender, en algunos casos, su liquidación hasta el ejercicio 2021 y siguientes.
- › Paralización o reducción significativa de actividades no esenciales de marketing, mantenimiento, e inversiones de capital.
- › Aumento y extensión de los instrumentos, créditos y líneas bancarias de financiación a medio y largo plazo, e incremento de las pólizas disponibles de financiación a corto plazo, incluyendo el acceso a créditos otorgados por entidades financieras españolas a través de la Línea de Avaless del Estado del Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital, canalizados por el Instituto de Crédito Oficial (ICO) y regulados por el Real Decreto-ley 8/2020 de 17 de marzo de 2020 para facilitar el mantenimiento del empleo y paliar los efectos económicos de la crisis sanitaria.
- › Acuerdo alcanzado con Boeing para acelerar, a finales del 2020, la sustitución de todos los B717 que teníamos arrendados con esta sociedad. Estos contratos vencían entre 2021 y 2022 y los hemos cancelado anticipadamente con efecto contable a 31/12/2020. Podemos concluir que esto reducirá costes, mejorará eficiencia y aumentará capacidad, puesto que los aviones que los sustituirán serán aviones de mayor capacidad.
- › En julio de 2020, Volotea firma un préstamo sindicado por un importe de 150 millones de euros, con la participación de las 8 entidades financieras más importantes de España, incluida la participación y el aval del Instituto de Crédito Oficial (ICO). De esta manera, conseguimos preservar la liquidez e incrementar la solidez financiera de nuestra compañía.

Para maximizar nuestras operaciones ante el nuevo contexto de crisis sanitaria y económica causada por la COVID, en Volotea adaptamos nuestra oferta durante el verano de 2020, actualizando la red de rutas con mayor atención a las rutas domésticas. **En 2020, hemos concentrado nuestra actividad en las rutas domésticas de los países principales en los que operamos, modificando sustancialmente nuestra oferta comercial y ofreciendo cuarenta rutas nuevas, no operadas anteriormente.** En este sentido, en el verano de 2020 la inauguración y ejecución de los vuelos ofrecidos en estas 40 nuevas rutas nos permitieron mantener un 83% de la actividad entre los meses de julio y septiembre (respecto a la capacidad ofrecida en el mismo período del año precedente), además de mantener niveles de ocupación superiores al 90% durante

el tercer trimestre de 2020, el período más relevante desde el punto de vista de volumen de operaciones y rentabilidad para Volotea. Adicionalmente, en este período, y para reanudar las operaciones previstas, el 3 de julio de 2020, Volotea inauguró su sexta base italiana, en la ciudad de Nápoles.

### 3.4 Cómo nos organizamos

Al lado de nuestros fundadores Carlos Muñoz y Lázaro Ros, actualmente Consejero Delegado y Director General respectivamente, en Volotea hemos conseguido reunir a un equipo de inversores y profesionales de primer nivel y con amplia experiencia en el sector aéreo que nos permiten avanzar decididos en este proyecto.

El Consejo de Administración de Volotea está formado por Carlos Muñoz y Consejeros con amplia experiencia en el sector del transporte aéreo. La mayoría de sus miembros han ocupado cargos de responsabilidad en compañías aéreas españolas, europeas o norteamericanas con anterioridad a su incorporación a Volotea y cuentan con reconocimiento y prestigio profesional en el sector. Algunos de los miembros cuentan también con experiencia en el sector de *private equity*. Además, y como muestra adicional del compromiso de Volotea con la transparencia, dos de nuestros Consejeros son totalmente externos a la empresa, con lo que aportan una visión objetiva e independiente en nuestra gobernanza.

El Comité Ejecutivo tiene contacto con los asuntos de relevancia fiscal de la compañía. También tenemos un equipo dedicado al asesoramiento y al *compliance* fiscal que, con la asistencia de asesores externos, trabajan en coordinación con los departamentos de legal, finanzas y contabilidad para la gestión de la fiscalidad de la empresa en todos los países.

En la siguiente tabla se presentan los miembros del Consejo de Administración y el cargo que ocupan:

Nombre	Cargo
David Siegel	Presidente, Vocal (dominical)
Carlos Muñoz	Vice-presidente, Vocal (ejecutivo)
Bret Pearlman	Vocal (dominical)
Antoine Munfakh	Vocal (dominical)
Joshua Black	Vocal (dominical)
Mark Dunkerley	Vocal (independiente)
Adriana Oller	Vocal (independiente)
Alfonso Álvarez Casal	Vocal (dominical)
Rijn Capital BV (representada por Maarten Weiss)	Vocal (dominical)

A partir del Consejo de Administración de Volotea S.L., se crearon tres comisiones delegadas con funciones diversas:

- 1) Comisión de Finanzas y Estrategia:** se ocupa de las finanzas y la estrategia en general (exceptuando únicamente aquellos asuntos que, de acuerdo con la Ley, no puedan ser delegados por el Consejo de Administración).
- 2) Comisión de Remuneraciones:** analiza y toma decisiones dentro del área de remuneración de los ejecutivos y el personal del grupo (exceptuando únicamente aquellos asuntos que, de acuerdo con la Ley, no puedan ser delegados por el Consejo de Administración).
- 3) Comisión de Auditoría:** sirve de apoyo al Consejo de Administración en su supervisión de la función de información financiera y contabilidad. Entre otras funciones, esta Comisión supervisa la preparación e integridad de la información financiera de la Compañía y el grupo y la presenta al Consejo de Administración para su posterior presentación a la Junta General

de Accionistas; también supervisa las propuestas de selección, nombramiento, reelección y sustitución de auditores externos, así como las condiciones de sus contratos.

### **Estructura societaria**

En 2019 la Junta General Extraordinaria de socios de Volotea Holding Europe, S.L. acordó la fusión por absorción de Volotea, S.A.U. (sociedad absorbente) y Volotea Holding Europe, S.L. (sociedad absorbida), con efecto contable 1 de enero de 2019. En el marco de esta operación de fusión, se transformó Volotea, S.A.U. en sociedad de responsabilidad limitada, con idéntico objeto social, domicilio y duración, **pasando a denominarse Volotea, S.L.** Como consecuencia de la fusión, los antiguos socios de Volotea Holding Europe, S.L. pasaron a serlo directamente de Volotea. Durante el ejercicio de 2020 se ha mantenido esta estructura societaria.

La fecha de efectos de la Reestructuración se retrotrae al momento de la presentación de la escritura pública de Reestructuración ante el Registro Mercantil de Asturias, esto es, al 13 de diciembre de 2019. La sede social de Volotea S.L. es en Barcelona.

## **3.5 Hacia dónde queremos ir**

### **Seguimos firmes con nuestra misión de conectar por aire ciudades europeas medianas y pequeñas, apoyando así el desarrollo local.**

Nuestros principales objetivos son:

- › Ampliar nuestra red de vuelos directos sin escalas para mejorar la conectividad entre sí de las ciudades medianas y pequeñas de Europa.
- › Incorporar 15 nuevos aviones A320, con mayor capacidad, costes unitarios más reducidos y mayor eficiencia.
- › Incrementar el número de pasajeros y la ocupación de los aviones.
- › Ofrecer un servicio de calidad, amable y cercano. Mantener o aumentar nuestros niveles de recomendación siempre en el entorno del 90%.
- › Convertirnos en el segundo operador de ciertas rutas europeas mediante el acuerdo con Iberia de operar algunas de sus rutas (propuesta a la Dirección General de Competencia de la Comisión Europea, vinculada a la solicitud de aprobación de la compra de Air Europa por parte de Iberia).

El cese de operaciones de aerolíneas europeas con modelos de negocio más frágiles a lo largo de 2019 y la paralización de las operaciones en el primer trimestre de 2020 conllevará que los operadores que mantenemos un modelo de negocio más eficiente, estable y cercano a las necesidades de los territorios en los que operamos, refuercen su situación en el mercado durante las etapas subsiguientes de normalización de las operaciones aéreas, mediante la programación de servicios más rentables. Los crecimientos de actividad de Volotea en la nueva base de Nápoles se reforzarán con oportunidades adicionales que surgirán de los cambios en el sector derivados de las paralizaciones de vuelos y las nuevas condiciones de mercado y de seguridad y rentabilidad de las operaciones. En este sentido, esperamos inaugurar una nueva base operativa en Lyon en mayo de 2021 y, recientemente, hemos anunciado la apertura de una base de verano en Olbia (Italia).

Durante 2020, hemos acelerado la salida anticipada de los aviones B717, que formaron parte de nuestra flota desde el inicio de nuestras actividades en abril de 2012 y que se devolverán a su proveedor durante los primeros meses de 2021. Simultáneamente hemos llegado a acuerdos con los propietarios de 15 aeronaves Airbus A320 para incorporarlas a la flota durante el próximo ejercicio. De esta manera, logramos anticipar la unificación de la flota en modelos Airbus, con la consiguiente eliminación de duplicidades y la generación de sinergias en nuestras operaciones. Esta mejora, incluye también un incremento de la capacidad y se beneficiará de las operaciones adicionales que operemos gracias al acuerdo firmado con Iberia, que está pendiente de la aprobación de las autoridades europeas de competencia. Actualmente, están gestionadas por Iberia o Air Europa.

En Volotea también promovemos, a través de nuestras propias iniciativas y de las que apoyamos, como la asociación *Airlines for Europe* de la que somos miembros, la implantación de diferentes propuestas destinadas a incrementar la eficiencia en la gestión del tráfico aéreo, en beneficio de los pasajeros y de la sostenibilidad de las operaciones. En este entorno seguirán siendo relevantes las mejoras de las condiciones medioambientales de las conexiones aéreas en el espacio europeo; todas las grandes compañías del sector ya han anunciado iniciativas relevantes, tanto individuales como sectoriales, que permitirán una mayor armonización de sus operaciones con los criterios de sostenibilidad que impulsan las principales instituciones europeas.

### 3.6 Nuestras cifras económicas

Volotea S.L., en cumplimiento de la normativa interna tributaria de cada jurisdicción, tiene reconocidos tres establecimientos permanentes ("EP") en Italia, Francia y Grecia, con el respectivo grupo de consolidación fiscal.

Ejercicio 2020	España	Francia	Italia	Grecia	Alemania*	Total
Beneficios obtenidos antes de impuestos (miles €)	-16.818	-50.994	-53.719	-5.487	-1.371	<b>-128.389</b>
Impuestos sobre beneficios pagados (miles €)	0	0	0	0	0	<b>0</b>
Gasto por impuesto de sociedades (miles €)	2.107	-3.760	-4.101	-559	0	<b>-6.313</b>

Ejercicio 2019	España	Francia	Italia	Grecia	Alemania*	Total
Beneficios obtenidos antes de impuestos (miles €)	-5.231	-7.090	4.176	148	166	<b>-7.831</b>
Impuestos sobre beneficios pagados (miles €)	0	416	0	378	0	<b>794</b>
Gasto por impuesto de sociedades (miles €)	-329	-43	271	10	0	<b>-91</b>

\*Se incluye la cifra de beneficios obtenidos en Alemania por tratarse de un país donde Volotea tiene base operativa pero no es un país en el que la compañía tiene sucursal ni establecimiento permanente a efectos de impuestos sobre beneficios.

Los impuestos sobre beneficios pagados de Volotea SL fueron de 0 miles de euros durante el ejercicio 2020 y de 794 miles de euros durante el ejercicio 2019.

Para el ejercicio de 2020 se han otorgado a Volotea S.L **200.136 toneladas** de derechos de emisión (Comisión Europea<sup>3</sup>), al ser participante en el Régimen de Comercio de Derechos de Emisión de la Unión Europea (RCDE UE). A fecha de 31/12/2020 el precio<sup>4</sup> de cada tonelada de CO<sub>2</sub> era de 32,54€/t CO<sub>2</sub>. Por tanto, se considera que Volotea S.L. ha percibido como subvención **6,5 millones de euros** en derechos de emisión. La subvención obtenida en 2019 en derechos de emisión fue de 4,9 millones de euros. Fuera de esto, Volotea no ha recibido ningún otro importe que pueda ser considerado como subvención tanto en 2020 como en 2019.

<sup>3</sup> EUROPA - Environment - Kyoto Protocol - European Union Transaction Log

<sup>4</sup> Precios CO<sub>2</sub> - Sendeco2

## 4 Volamos con valores

**La Responsabilidad Social Corporativa está cogiendo cada vez más relevancia en Volotea, conscientes de la importancia de funcionar sosteniblemente y de asumir responsabilidades hacia las expectativas de nuestros grupos de interés.**

### 4.1 Ética e integridad: nuestro Código Ético

El Código Ético recoge los principios y estándares que **todos los empleados** de Volotea, **con independencia de su cargo**, debemos aceptar y aplicar en nuestras actividades diarias y en la toma de decisiones. Contamos con la visión de ser una empresa exitosa y ética, llevando a cabo nuestra actividad con la máxima integridad y respeto posibles hacia todos nuestros grupos de interés: clientes, empleados, accionistas, proveedores, colaboradores u otros socios comerciales. Nos debemos a la sociedad y al medio ambiente.

En 2018 el Consejo de Administración de Volotea aprobó una actualización del Código Ético revisado y más detallado, en el que están recogidos todos los principios generales y las normas de conducta esenciales y que persigan las siguientes metas:

- › Respetar la legislación y los valores éticos.
- › Comprometer la aerolínea con los derechos humanos y las libertades públicas reconocidos por la Declaración Universal de Derechos Humanos de las Naciones Unidas.
- › Respetar la igualdad y la no discriminación en el lugar de trabajo.
- › Usar y proteger los activos de la empresa.
- › Garantizar la salud y la seguridad en el lugar de trabajo.
- › Mantener la integridad y prevenir los conflictos de intereses.
- › Mantener la confidencialidad de la información y ser transparentes.
- › Minimizar el impacto medioambiental de nuestras actividades.
- › Garantizar la máxima seguridad en las instalaciones y las operaciones.

Volotea es una compañía que presta, principalmente, sus servicios dentro de la Unión Europea. Asimismo, nos encontramos dentro de un sector donde los aspectos relacionados con el respeto de los derechos humanos están rigurosamente regulados, supervisados y controlados por las distintas Autoridades competentes de cada país donde operamos. Por ello, el riesgo de Volotea de infringir en materia de trabajo forzoso u obligatorio o de trabajo infantil es casi nulo, garantizando la promoción y cumplimiento de las disposiciones de los convenios fundamentales de la OIT, relacionadas con el respeto por la libertad y el derecho a la negociación colectiva.

Una norma de conducta de máxima relevancia es la destinada a mantener la integridad y prevenir los conflictos de intereses. En el Código Ético se describen las directrices de **anticorrupción para prevenir sobornos y acciones ilegales en general**, haciendo mención especial a los siguientes casos:

- › Evitar la recepción de regalos o invitaciones que puedan parecer influir en la opinión del destinatario a favor de un cliente, proveedor, consultor, etc.
- › Evitar realizar actividades económicas y/o personales de manera externa que puedan entrar en conflicto con sus funciones en la aerolínea.
- › No tener intereses financieros en competidores, clientes o proveedores en los que pueda influir o parecer que influye en sus acciones en nombre de Volotea.
- › No utilizar la influencia personal para alterar cualquier negociación con familiares o amigos que trabajen para empresas que quieran suministrar bienes o prestar servicios a Volotea.
- › No utilizar el nombre de Volotea ni su posición en la compañía para patrocinar o respaldar un partido político.

Además, tenemos implementadas diversas **medidas para la lucha contra el blanqueo de capitales, sobornos y la corrupción**, tales como:

- › Procesos establecidos dentro la organización para la aprobación de cualquier contrato con un proveedor o cliente. Dichos procesos requieren, previamente a la firma del contrato, el haber completado un flujo de aprobación interno dónde se encuentran involucradas varias áreas relevantes de la Compañía (Legal, Finanzas, consejero delegado, etc.).
- › Procesos de control y flujos de aprobación para la aprobación de órdenes de compra, así como pagos de facturas de proveedores.
- › Procesos específicos para la aprobación de contratos relevantes, ya sea por importe o por valor estratégico, a través de un comité de aprobación.
- › Procesos estrictos de validación y control de facturación y gasto.

El Código Ético prevé la nominación de un **Responsable de Ética** al que todos los empleados puedan dirigirse si detectan cualquier situación anómala o que vaya en contra de los principios descritos en el código.

#### **Difusión y cumplimiento del Código Ético**

Para asegurar que todos nuestros grupos de interés conocen nuestro Código Ético nos esforzamos en comunicar y difundirlo.

**El documento se entrega a todos los empleados de la aerolínea en su primer día de trabajo y se encuentra colgado en la intranet.** Para concretar el compromiso y su aceptación, todos los empleados deben leerlo y firmarlo.

Con respecto a nuestros socios comerciales, desde Volotea nos aseguramos de que nuestros **proveedores, contratistas, colaboradores y otros socios cumplen con las leyes y respetan los derechos humanos y libertades mediante la imposición de determinadas cláusulas contractuales en los contratos que la compañía considera de mayor relevancia.** Para las empresas que proporcionan los servicios *handling* en aeropuertos, por ejemplo, se imponen cláusulas estándar de antisoborno, antimonopolio, de relaciones laborales y cumplimiento general de leyes europeas y específicas del país en el que se opere.

La compañía promueve una cultura libre de prejuicios y cualquier tipo de discriminación o acoso. Volotea y sus empleados velarán por la integridad de las personas, rechazando cualquier tipo de conducta intimidatoria u ofensiva, cualquier manifestación de acoso sexual o moral y cualquier tipo de abuso de autoridad. Todos los empleados disponen de mecanismos para denunciar, de forma confidencial, cualquiera de las situaciones descritas anteriormente para que la empresa pueda tomar las medidas oportunas.

También nos comprometemos a tomar las medidas necesarias para que el Código Ético se cumpla y se pueda detectar cualquier tipo de violación del mismo. Para ello contamos con canales de comunicación para proporcionar información o resolver incidentes. Esperamos que **todos los empleados puedan elevar a la Alta Gerencia o a su superior cualquier incumplimiento o sospecha de incumplimiento de los principios del código con total confidencialidad y anonimato a través de una dirección de correo electrónico creada para este fin.**

El incumplimiento de cualquiera de los principios del código se analiza de acuerdo con los procedimientos internos, las regulaciones legales y los acuerdos vigentes y es **el Departamento de Recursos Humanos el que determina si se deben aplicar medidas disciplinarias y sanciones.** Ni en 2019 y tampoco en 2020 ha habido denuncias por vulneración de los derechos humanos.

#### **4.1.1 Visión, Misión y valores**

Nuestra visión, misión y valores que están recogidos en nuestro Código Ético marcan la estrategia de la compañía y nuestros principios de conducta con todos los grupos de interés. Orientan nuestras prioridades para tomar decisiones y también nos sirven de referencia ética y de comportamiento.

- › **Visión:** Volotea es la aerolínea de bajo coste que conecta ciudades europeas medianas y pequeñas proporcionando una buena experiencia de viaje.

- › **Misión:** Ofrecer vuelos directos entre ciudades medianas y pequeñas europeas a precios muy competitivos, con los más altos estándares de seguridad y puntualidad, además de con alta comodidad y conveniencia.
- › **Valores:** somos un equipo de profesionales comprometidos, con amplia experiencia, que disfrutamos con lo que hacemos, y todo ello sustentado en nuestros valores de seguridad, simplicidad, rápido aprendizaje, cuidado de las personas, y siempre teniendo en cuenta a nuestro cliente. Todos los empleados de Volotea deben mostrar los comportamientos profesionales que están definidos en los valores de la compañía.
  - **Seguridad:** Volotea transporta personas a más de diez mil metros de altura, por lo que nuestra prioridad es asegurar que todas lleguen a su destino de la forma más segura. Anteponeamos la seguridad a cualquier decisión.
  - **Simplicidad:** Buscamos la forma más sencilla de hacer las cosas, tanto en los procesos, organización, metodologías, productos y servicios, así como en la manera de comunicar.
  - **Orientación al cliente:** La especialidad de Volotea es ofrecer un servicio a ciudades europeas que estaban desatendidas hasta que empezamos a volar desde ellas.
  - **Aprendizaje rápido:** Aprender rápido forma parte del ADN de nuestros empleados. Se sienten cómodos afrontando desafíos complejos que los llevan a hacer lo que otros no se atreven. Todos prueban constantemente cosas nuevas para aprender de su propia experiencia y de sus errores.
  - **Cuidar a las personas:** La empatía es nuestro motor, escuchamos a nuestros clientes, empleados y demás socios para entender sus necesidades y prestarles el servicio que se merecen.

Los valores de la empresa orientan nuestras prioridades en la toma de decisiones y sirven de referencia ética y de comportamiento. Para consolidar nuestros valores entre los empleados de Volotea, tenemos el **Proyecto “viviendo nuestros valores” en el que ofrecemos galardones a los empleados que son un referente en su comunicación y consecución**. En 2019 en oficinas centrales entregamos 5 galardones (uno por valor) en una celebración anual y en las bases operativas entregamos quince galardones dos veces al año. En 2020 este programa ha entrado en hibernación como consecuencia de los ERTES y el teletrabajo, aspectos que dificultan cualquier actuación y celebración.

Otro programa relacionado con la promoción de nuestros valores es el **“Desayunos con el comité de Dirección”**. Aunque la COVID no nos ha permitido mantener la regularidad mensual prevista inicialmente hemos podido continuar con el proyecto. Los desayunos tienen como objetivos principales:

- › Informar de los resultados de la compañía y profundizar en sus objetivos y conocimiento, como herramienta de transparencia interna.
- › Organizar charlas sobre nuestros valores con personas externas invitadas específicamente para la ocasión. Por ejemplo, en febrero vino un representante de la organización ARET con la que colaboramos.

Vía nuestra *newsletter* y la comunicación periódica de nuestros fundadores, la *“Co-Founders letter”*, hemos mantenido a la compañía al corriente de la situación y de las medidas tomadas para hacer frente a la pandemia durante todo el tiempo de incertidumbre.

#### 4.1.2 Grupos de interés de Volotea

Nuestro Código Ético describe e identifica nuestros grupos de interés, la relación y el diálogo que mantenemos con ellos, puesto que se trata de aquellos grupos que, de alguna manera, son relevantes para Volotea.

Además, con tal de abordar todos los temas relacionados con nuestra actividad y gestionarlos de la mejor manera posible, hemos identificado aspectos que son de elevada importancia para cada uno de estos grupos de interés. Estos aspectos proporcionan una visión clara de las cuestiones

emergentes en nuestro sector, clarificando lo que es importante, asegurando que las necesidades de los diferentes grupos de interés se tienen en cuenta y constituyen la base de la respuesta a los requerimientos legales.

A continuación, se presenta una tabla con los aspectos materiales y una descripción de la relación y diálogo para cada uno de los grupos de interés de Volotea.

<b>ACCIONISTAS</b>	<p><b>ASPECTOS MATERIALES</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Informar de los resultados económicos y de la situación de la aerolínea</li> </ul> <p><b>RELACIÓN Y DIÁLOGO</b></p> <p>Informamos a nuestros accionistas de manera periódica sobre la evolución de nuestra compañía, aportando toda la información relevante sobre las operaciones, la situación de mercado y financiera y los resultados de la empresa. Se celebran anualmente cuatro reuniones presenciales del Consejo de Administración. En ellas, dependiendo del momento del año, se aporta la información sobre los resultados financieros anuales, el presupuesto del año siguiente, se revisan las operaciones del verano, y se informa de las nuevas rutas y el plan de flota del año siguiente. Adicionalmente, de forma mensual se envía información operativa y financiera, sobre la que se mantiene una reunión telefónica para comentar su evolución. Cumplimos así con los principios de buen gobierno corporativo aceptados internacionalmente.</p> <p>En periodo de pandemia y por las condiciones impuestas algunas de las reuniones presenciales se han substituido por reuniones virtuales.</p>
<b>CLIENTES</b>	<p><b>ASPECTOS MATERIALES</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Priorizar la salud y la seguridad</li> <li>- Brindar un servicio de máxima calidad</li> <li>- Atender desde la cercanía</li> <li>- Ofrecer un transporte satisfactorio</li> <li>- Ciberseguridad</li> </ul> <p><b>RELACIÓN Y DIÁLOGO</b></p> <p>Tenemos el objetivo de construir una buena relación con nuestros clientes, cumpliendo los principios de transparencia, fiabilidad y calidad, prestando servicios de valor en términos de seguridad, calidad y precio. Nuestra gestión está basada en una rigurosa seguridad. Los servicios se publican y comunican correctamente y con exactitud. Todos nuestros empleados se comprometen a actuar con honestidad y de forma responsable con los clientes.</p> <p>Como consecuencia de la COVID se ha dado especial importancia en la seguridad en el vuelo y en la atención y servicio al cliente para minimizar el impacto de las posibles cancelaciones (ofrecer alternativas, respuesta rápida, opciones de cambio gratuito, entre otras).</p>
<b>EMPLEADOS</b>	<p><b>ASPECTOS MATERIALES</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Colaborar para la consecución de las metas empresariales</li> <li>- Trabajar con valores éticos que respeten la diversidad y la igualdad de oportunidades</li> <li>- Contribuir al desarrollo personal de los trabajadores</li> <li>- Procurar por la salud y el bienestar de los empleados</li> <li>- Escuchar y ofrecer medidas de conciliación laboral, y en especial al teletrabajo.</li> </ul>

	<p><b>RELACIÓN Y DIÁLOGO</b></p> <p>Estamos totalmente comprometidos con la creación de un entorno de trabajo seguro y saludable. Mantenemos una relación de colaboración con nuestros empleados basada en los procedimientos de información y consulta.</p> <p>En la situación de COVID se ha hecho hincapié en salud y bienestar y conciliación familiar, promoviendo teletrabajo y adoptando medidas de higiene y seguridad en el trabajo. También se han buscado soluciones y compensaciones para reducir el impacto económico derivado de la COVID y la inestabilidad vivida.</p>
<b>PROVEEDORES Y SOCIOS COMERCIALES</b>	<p><b>ASPECTOS MATERIALES</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Colaborar para la consecución de las metas empresariales y respetar sus intereses independientes</li> <li>- Respetar y desarrollar las actividades de acuerdo con nuestros valores éticos</li> </ul> <p><b>RELACIÓN Y DIÁLOGO</b></p> <p>Apostamos por construir una relación de cooperación con nuestros proveedores y socios comerciales que busque el beneficio mutuo. Nuestras relaciones se basan en el respeto legítimo de los intereses comerciales de nuestros socios y esperamos de ellos que actúen en nuestras operaciones de acuerdo con lo establecido en nuestro Código Ético. En este sentido, todos los proveedores y socios comerciales siguen un proceso de selección abierto y competitivo y su selección está basada en la potencial contribución de su oferta al proyecto de Volotea en términos de calidad y seguridad, coste, servicio, responsabilidad corporativa, conveniencia, riesgo y agilidad.</p> <p>Se han establecido negociaciones con proveedores para encontrar soluciones en las relaciones comerciales afectadas por la COVID. El esfuerzo y el compromiso de nuestros proveedores para ayudarnos en estos momentos difíciles han sido notables, y han requerido sacrificios de todas las partes. No obstante, con ello hemos reforzado nuestras relaciones de futuro.</p>
<b>ADMINISTRACIONES PÚBLICAS</b>	<p><b>ASPECTOS MATERIALES</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Respetar las normas y leyes pertenecientes a todas las ciudades en las que operamos</li> </ul> <p><b>RELACIÓN Y DIÁLOGO</b></p> <p>Nuestra relación con la Administración Pública se basa en la total transparencia, respeto recíproco y en garantizar el cumplimiento total de la ley.</p>
<b>SOCIEDAD</b>	<p><b>ASPECTOS MATERIALES</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Impactar positivamente en las comunidades donde operamos</li> <li>- Apoyar al desarrollo de la cultura local</li> </ul> <p><b>RELACIÓN Y DIÁLOGO</b></p> <p>Aspiramos a ser una empresa creíble para la sociedad en general y, especialmente, para las personas que viven en las ciudades donde operamos, en las que queremos mejorar sus servicios y colaborar en su desarrollo.</p> <p>En época de emergencia social hemos realizado iniciativas adicionales para fomentar el soporte a personal sanitario y organizaciones que trabajan para reducir el impacto social de la pandemia.</p>

Además, hemos identificado una serie de aspectos materiales relacionados con el medio ambiente que son transversales a varios de los grupos de interés por el impacto que tienen:

- › Reducir las emisiones de gases de efecto invernadero
- › Reducir el consumo energético, de agua y materiales
- › Gestionar adecuadamente los residuos generados por la actividad
- › Minimizar el impacto sobre la biodiversidad

## 4.2 Lidiamos con los riesgos

Los **riesgos asociados a nuestra compañía incluyen riesgos relacionados con circunstancias económicas y políticas, aspectos regulatorios y fiscales, ataques informáticos, y la propia actividad de la compañía como las variaciones del precio de combustible, condiciones climatológicas adversas y otros eventos naturales que pueden interrumpir las operaciones**. Los sistemas y procedimientos en los que seguimos trabajando para la gestión y control de estos riesgos son los que se establecieron en 2016 y que focalizan tanto en el riesgo financiero como el no financiero.

En relación a la **seguridad de la información**, en Volotea realizamos una revisión anual de la Evaluación de los Riesgos existente, así como una evaluación general de la seguridad de la información cada 3 años. En esta revisión se define el **Plan Maestro de Seguridad** para los 3 años siguientes. Además, y de forma anual también, realizamos una auditoría interna para revisar el cuerpo normativo de nuestro SGSI.

Como resultado de la última evaluación de la seguridad de la información (realizada por una consultora externa), obtuvimos el actual Plan Maestro de Seguridad que abarca hasta finales del 2022.

En lo que se refiere a los **riesgos fiscales**, estos son monitorizados periódicamente siguiendo la normativa fiscal aplicable en cada uno de los países en los que la compañía tiene obligaciones fiscales.

Este año, además, nos hemos visto obligados a hacer un análisis de **impactos y riesgos derivados de la COVID**, en el que identificamos el riesgo de propagación de la pandemia y los riesgos sociales de nuestros empleados como los más relevantes. Como derivada de este análisis, hemos desarrollado el **manual 'Safe & Clean'** de procedimientos preventivos y de seguridad ante la pandemia aplicable en nuestras operaciones, y a todos los proveedores. Se trata de una política basada en las regulaciones de IATA e IASA, que ha sido auditada por **Bureau Veritas**. **Volotea ha sido una de las primeras empresas de transporte aéreo en Europa con certificación de implementación y cumplimiento de los estándares de seguridad e higiene ante la COVID**.

A consecuencia de la pandemia, los procedimientos internos operativos y no operativos de control de riesgo relacionados con la **ciberseguridad** también se han revisado y actualizado en base a los nuevos escenarios y amenazas. Un ejemplo de ello es el procedimiento de teletrabajo. La COVID ha hecho que el teletrabajo sea el método habitual de trabajo para nuestros empleados (o muchos de ellos) y, por tanto, se ha tenido que revisar dicho procedimiento asegurando y dimensionando la infraestructura tecnológica que lo hace posible. Además, indicar que se han establecido los controles oportunos para definir, mitigar y/o prevenir sus posibles riesgos. Cabe decir que nos encontramos en un entorno de continuo cambio, tanto desde un prisma de las amenazas cibernéticas como desde la propia pandemia, con lo que nos vamos adaptando periódicamente.

Por último, y entre otros, indicar que tuvimos que adaptarnos a la nueva reglamentación de EASA para el tratamiento de datos de nuestros pasajeros en referencia a la pandemia COVID.

En lo que respecta a la **gestión e identificación de riesgos laborales** dentro de la organización, ésta se realiza acorde a los procedimientos aprobados en el **Manual de Seguridad Operacional (SMS)**. Se realizan **evaluaciones de riesgo ad-hoc** o gestiones del cambio en el caso de un cambio identificado, acorde a lo descrito en SSM CH.8.9. La prevención de los impactos negativos significativos para la salud y la seguridad se realiza de forma reactiva o preventiva mediante la

cultura de reporte del personal de Volotea y/o de forma predictiva mediante el análisis de riesgos de diferentes procesos de la organización acorde a lo definido en SMSM.

Como **riesgos sociales** específicos de Volotea, relacionados también con la responsabilidad corporativa, hemos identificado las relaciones con **proveedores** y la **retención del talento** de los empleados. Este año la pandemia de la COVID ha introducido otro riesgo social derivado de la pérdida de poder adquisitivo de nuestros empleados en ERTE, y el incremento de la **vulnerabilidad socio-económica** de algunos de ellos. Internamente se han establecido mecanismos para identificar las personas más afectadas y buscar soluciones para reducir este impacto.

### **La pandemia internacional, un riesgo socio-económico**

El pasado 11 de marzo de 2020, la Organización Mundial de la Salud elevó la declaración de emergencia de salud pública ocasionada por el brote del coronavirus a la categoría de pandemia internacional. La rápida evolución de los hechos ha supuesto una importante crisis sanitaria a escala nacional, europea e internacional que ha tenido un impacto profundo en el entorno macroeconómico y en la evolución habitual de los negocios.

Los gobiernos europeos de Italia, Francia, Grecia, España, y otros en los que el Emisor tiene operaciones, aprobaron medidas urgentes extraordinarias para hacer frente al impacto sanitario, económico y social de la COVID. En concreto, el Gobierno de España procedió a la declaración del **estado de alarma**, mediante la publicación del Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo, y a la aprobación de medidas urgentes adicionales, mediante el Real Decreto-ley 8/2020, de 17 de marzo, así como sucesiva legislación posterior.

Pese al levantamiento de restricciones en determinados países durante el verano de 2020, se ha evidenciado una disminución general del tráfico aéreo mundial que también ha afectado al mercado intra-europeo, principal área de nuestra actividad.

Asimismo, en los meses de octubre, noviembre y diciembre de 2020 muchos países europeos (entre los que se encuentran Francia, Italia y España, nuestros principales mercados) han vuelto a instaurar nuevas medidas restrictivas de la movilidad de sus ciudadanos (con mayor o menor grado de intensidad) que siguen vigentes a día de hoy.

En la actualidad se está iniciando un proceso de vacunación masivo en la mayoría de los países europeos y se está a la espera de comprobar que esas vacunas son efectivas y se suministran a los ciudadanos europeos en tiempo y forma para detener la expansión de la pandemia. A la presente fecha, es prematuro realizar una valoración de la efectividad de estos tratamientos contra el virus, así como una estimación de la duración de su implantación y por tanto una cuantificación de los impactos que tendrá la situación provocada por la COVID.

Adicionalmente a los efectos macroeconómicos de la pandemia que todavía no es posible cuantificar, **según las estimaciones publicadas por IATA el 29 de septiembre de 2020, se prevé que el número global de pasajeros en 2020 disminuirá un 66% en comparación con 2019 y que no regresará a niveles anteriores a la pandemia hasta 2024.**

En estas mismas estimaciones se sigue esperando que los viajes de corta distancia se recuperen antes que los viajes de larga distancia. Como resultado, el número de pasajeros verá antes la recuperación y la vuelta a niveles anteriores a la COVID se retrasará hasta 2023.

En este sentido, las restricciones de movimientos de determinados territorios o colectivos, la situación macroeconómica, las recomendaciones de autoridades sanitarias nacionales, europeas u organismos sanitarios internacionales podrían conllevar una reducción mayor en el tráfico aéreo. No obstante, nuestra actividad, al estar concentrada en el segmento familiar, aeropuertos de tamaño medio y operaciones intra-europea y doméstica, se encuentra en el sector más estable del mercado y el más resistente a las fluctuaciones de la demanda.

### **Proveedores**

Al estar el sector de la aviación muy regulado y con niveles de certificación muy estrictos por parte de las autoridades, **los proveedores aeroportuarios deben contar con certificaciones que garanticen la calidad y seguridad de sus productos y servicios.**

El procedimiento para la contratación de nuestros proveedores de operaciones y la supervisión de sus actividades parte de la **política de contratación**, que se **rige según las normas EASA de obligado cumplimiento y marca requerimientos normativos, de seguridad y operacionales de los proveedores**. Una vez un proveedor ha sido aprobado, para asegurarnos que cumple con la política establecida y prevenir cualquier riesgo asociado a sus actividades o práctica ilícita, contamos con un Plan de Auditoría anual por el cual llevamos a cabo procedimientos internos y de seguimiento en nuestras bases. De acuerdo con este plan, en caso de que se identifiquen “oportunidades de mejora o desviación”, se exige la implementación de acciones concretas en un determinado espacio temporal, en relación con la categorización o nivel de severidad de la desviación detectada.

En 2020, se realizaron un total de 214 auditorías a proveedores de operaciones (181 en 2019). En estas auditorías se identificaron un promedio de 1,15 desviaciones por auditoría, siendo el promedio en 2019 de 1,62. Para todas aquellas desviaciones identificadas, Volotea exige acciones correctivas con diferentes opciones de tiempo para su resolución, en función del nivel de la desviación identificada.

Además, estamos adheridos voluntariamente a la prestigiosa certificación de seguridad y calidad aérea IOSA (*International Operational Safety Audit Program*), concedido por la Asociación Internacional del Transporte Aéreo (IATA) cuyo registro hemos renovado hasta 2021. La IATA es la asociación líder en auditorías de seguridad operacional a nivel internacional, y IOSA se ha convertido en un estándar global referente en el sector de las aerolíneas.

El programa IOSA evalúa bianualmente la gestión operativa y los sistemas de control de las compañías aéreas garantizando el cumplimiento de aproximadamente 940 requerimientos y prácticas recomendadas en seguridad y calidad operacional como el control de los vuelos, las operaciones de carga y las operaciones en cabina de pasajeros. De acuerdo con la certificación IOSA, los contratos con proveedores aeroportuarios incluyen un Acuerdo de Nivel de Servicio (SLA por sus siglas en inglés) que permite controlar el desempeño de nuestros proveedores mediante indicadores de seguimiento (KPIs), pudiendo ejecutar la cláusula de cancelación en caso de que fuera necesario. Las auditorías de nuestros proveedores según la certificación IOSA están previstas para abril 2021.

La política de contratación y los protocolos de auditoría (Plan de auditoría y IOSA) que realizamos a nuestros proveedores de operaciones están enfocados a garantizar la seguridad y calidad del servicio, disminuyendo los riesgos asociados, pero no incluyen requerimientos específicos en materia de medio ambiente y aspectos sociales más allá de la ley aplicable.

### **Ciberseguridad**

En los informes Globales de 2019 y 2020 que el Global Economic Forum<sup>5</sup> emite anualmente, los riesgos tecnológicos fueron percibidos como muy relevantes.

En Volotea hace más de cuatro años que tenemos un **Departamento específico de Ciberseguridad, encargado de conocer y gestionar los riesgos y amenazas digitales a las que nos enfrentamos**, así como los reglamentos a los que debemos dar cumplimiento para evitar posibles sanciones de los entes regulatorios.

Por el tipo de actividad que llevamos a cabo, la mayor parte de nuestras gestiones comerciales se llevan a cabo en internet. Por este motivo, debemos conocer los riesgos y amenazas digitales a las que nos enfrentamos, así como los reglamentos a los que debemos dar cumplimiento para evitar posibles sanciones de los entes regulatorios. Además, Volotea considera la información un activo esencial para el cumplimiento adecuado de sus funciones y, por tanto, asume la seguridad de la información como algo principal e innegociable.

**La Seguridad de la Información** (englobada dentro del área de Ciberseguridad de Volotea) **se basa en tres pilares fundamentales: confidencialidad, integridad y disponibilidad**. Todos ellos aplican, por supuesto, tanto a nuestros clientes como a empleados y proveedores.

---

<sup>5</sup> <https://www.weforum.org/reports/the-global-risks-report-2019>, <https://www.weforum.org/reports/the-global-risks-report-2020>

El departamento de Ciberseguridad tiene un **Sistema de Gestión de la Seguridad de la Información (SGSI) alineado con la ISO 27001** que permite la planificación, implementación, mantenimiento y mejora de la seguridad de la información en nuestra Organización.

Internamente, se disponen de diferentes directrices de seguridad, como, por ejemplo:

- › Organización y gestión de la seguridad.
- › Clasificación e inventario de la información.
- › Seguridad física y medioambiental.
- › Gestión de sistemas, comunicaciones y operaciones.
- › Control de acceso.
- › Gestión de incidentes de seguridad.
- › Continuidad de negocio.
- › Marco legal vigente, requisitos de seguridad de la información.
- › Violaciones de la Política de Seguridad y proceso disciplinario.

Para prevenir las violaciones de la seguridad de la información en Volotea llevamos a cabo acciones con nuestros empleados, como el envío de píldoras de concienciación en materia de ciberseguridad y protección de datos; y la realización de pequeñas sesiones de concienciación muy acotadas. Además, tenemos un Servicio de Atención al Usuario donde los empleados pueden contactar para informar sobre cuestiones relacionadas con seguridad de la información y así lo hacen.

Debido al aumento del grado de madurez de Volotea y, de cara a tener un mayor control en la gestión, se dispone de dos Oficinas para tratar la actividad del día a día en referencia a la seguridad y privacidad de la información:

- › **Oficina de Ciberseguridad:** dependiendo del *Head of Cybersecurity*. Esta oficina posee tres objetivos principales: llevar a cabo la realización de los proyectos de ciberseguridad contemplados en el Plan Maestro de Ciberseguridad a 3 años vista; gestionar el mantenimiento operativo de estos proyectos una vez terminados y, por último, dar respuesta a las necesidades del día a día que no están recogidas en el Plan Maestro. Los miembros de esta oficina pertenecen a una empresa externa especializada.
- › **Oficina de Privacidad o Protección de los Datos:** encargada de implementar medidas para hacer una correcta gestión de la multitud de datos personales con los que lidiamos diariamente y garantizar la protección de los datos de los clientes y empleados de Volotea. El equipo de esta oficina está formado por expertos del departamento legal y del departamento de ciberseguridad que se reúnen cada semana y cuentan, además, con el apoyo de una empresa externa especializada. Dicha oficina se rige por 10 ámbitos: Modelo de Gobierno, Registro de Tratamientos, Evaluación del impacto de privacidad (PIAs – Privacy Impact Assessment), Clausulados y consentimientos, Gestión de derechos, Transferencias internacionales de datos, Gestión de terceros, Gestión de Incidentes de Seguridad, Privacidad desde el diseño y por defecto y Formación. Por último, cabe indicar que Volotea dispone de un Delegado de Protección de Datos (DPO) correctamente/debidamente notificado a la Agencia Española de Protección de Datos (AEPD).

Existe un Comité de protección de datos que además de trasladar y asegurar el cumplimiento de la normativa vigente a toda la Compañía, configura programas anuales con objetivos concretos para ir evolucionando y mejorando.

## 5 Nuestros pasajeros

### 5.1 Seguridad, ante todo

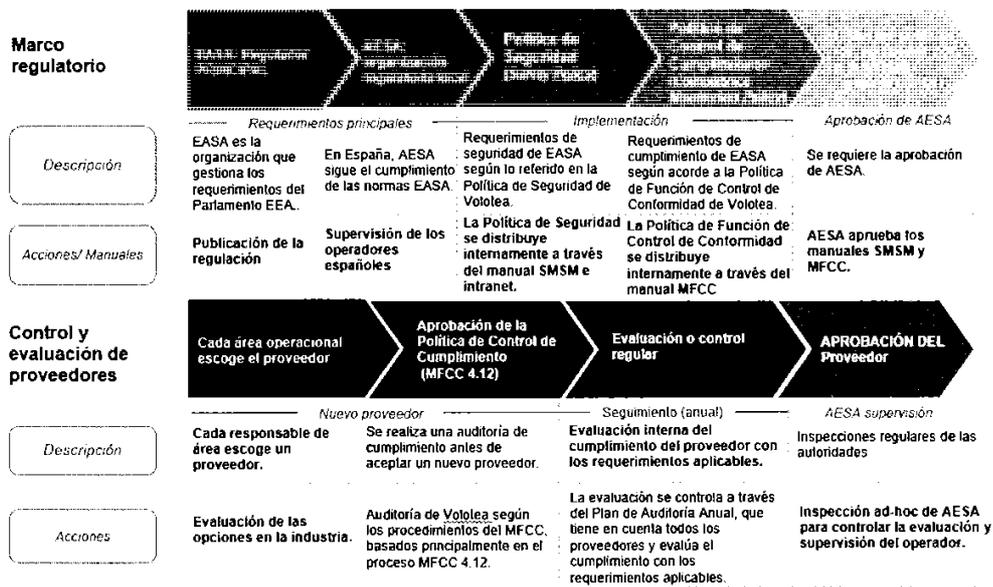
La seguridad es un factor clave en nuestro sector. Nuestro Código Ético recoge el compromiso de Volotea con el cumplimiento de la legislación aplicable en materia de seguridad. Con tal de garantizar que volamos con la máxima seguridad, todos los vuelos deben realizarse teniendo en cuenta lo mejor de cada una de las variables: **aviones seguros, equipos seguros y personal cualificado**.

En Volotea disponemos de una **Política de Seguridad** con la que todos nos comprometemos, y que marca las estrategias y procesos a seguir y mejorar para asegurar que **todas nuestras actividades de aviación se realizan con el nivel más alto de seguridad posible y, de esta forma, cumplir con los más elevados estándares legales de seguridad**. La política la firma el gerente y es una declaración de intenciones de la Compañía.

Las normas EASA de obligado cumplimiento marcan los requerimientos normativos de nuestra Política de Seguridad, la cual se basa en el **Manual de Sistema de Gestión de la Seguridad (SMSM)**, documento de referencia que describe cómo se gestiona la seguridad en Volotea y que es un instrumento clave para comunicar el enfoque de seguridad de la aerolínea a todo su personal. El SMSM documenta todos los aspectos de la gestión de la seguridad, los objetivos, los procedimientos y las responsabilidades de seguridad individuales.

### Políticas de Función Control de Conformidad y Seguridad

Volotea tiene dos políticas operacionales: Control de cumplimiento (*Compliance Monitoring*) y Seguridad operacional (*Safety*).



Políticas de Compliance, Monitoring and Safety de Volotea.

La seguridad se mejora con la colaboración de todos. Nuestros empleados están obligados a reportar todos los accidentes, incidentes, eventos, peligros, riesgos y otras informaciones que detecten y puedan comprometer la seguridad durante el desarrollo de nuestras operaciones. Lo hacen bajo protección explícita mediante el documento **Protecting of the Reporters** firmado por el Director General.

De la salud y el bienestar de nuestros pilotos y tripulación de cabina depende la salud y seguridad de nuestros pasajeros. Por este motivo, en Volotea **queremos evitar correr ningún riesgo**

**causado por el factor humano** y ponemos a disposición de pilotos y tripulación de cabina una serie de **procedimientos a seguir en caso de no estar en condiciones de pilotar y en caso de fatiga**. En estos casos, la persona afectada queda desprogramada automáticamente del vuelo y **no es reprogramada para volar otra vez hasta que el Departamento de Safety and Flight Operations evalúe internamente la situación**. Complementariamente, y como elementos más de garantía, disponemos del **compendio de normas de seguridad Volobook, específico para los pilotos, a los que también realizamos test de alcohol y drogas**. Con estas medidas logramos **que todos los empleados sepan y sientan que la seguridad en el vuelo es el aspecto más importante**. El test de alcohol y drogas es una iniciativa de la aerolínea que pasará a ser obligatoria a partir de febrero de 2021.

En lo que respecta a la seguridad empleada por nuestros **socios comerciales encargados de la asistencia de nuestros aviones en tierra**, disponemos de **cláusulas contractuales** que les obliga a cumplir **todas las regulaciones aplicables en seguridad** de AESA, AIR-OPS, ICAO, IATA y otras regulaciones locales e internacionales.

## 5.2 Garantizando la calidad en nuestro servicio

Desde el año 2013, disponemos de un **Manual de Calidad y de una Política de Calidad** complementarios a la Política de seguridad mencionada y su manual SMSM (ver figura anterior). Para asegurar su implementación y control en **Volotea disponemos de un Departamento de Calidad** encargado de desarrollar el **Programa de Aseguramiento de la Calidad**. Este programa está destinado a verificar que todas las operaciones, procesos de mantenimiento y estándares de las actividades de enseñanza se están realizando conforme a todos los requisitos, normas, procedimientos y cualquier otro estándar adicional concretado por Volotea.

En lo que respecta a la calidad, Volotea **cumple con toda la normativa aplicable y procedimientos incluidos en el Manual de la Función de Control de la Conformidad (FCC)**. Este incluye todas las regulaciones sobre cómo se deben realizar las operaciones aéreas y de mantenimiento y, además, estándares de enseñanza según las Autoridades (AESA y EASA). Consecuentemente, el mismo FCC prevé el programa de auditorías y control para verificar que dichas operaciones y acciones se cumplen debidamente. Este Plan de Auditorías identifica una hoja de ruta para realizar estas auditorías durante el año de ejercicio, se establece con respecto a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) e incluye un Plan de Inspecciones.

Más allá de la relación calidad-seguridad necesaria en nuestro sector, la atención al cliente es otro aspecto fundamental a tener presente. Trabajamos continuamente para mejorar la experiencia de nuestros clientes. En 2020 hemos renovado nuestra web, para hacerla más atractiva y facilitar la navegabilidad a los usuarios.

## 5.3 Volar como en casa

**Volar plácidamente es una cuestión de seguridad, comodidad y puntualidad. En Volotea, queremos que nuestros pasajeros viajen cómodamente y pasen menos tiempo en el avión y más tiempo en el destino.**

Invertimos en mejorar la puntualidad e intentamos que la gran mayoría de nuestras tripulaciones sean locales. De este modo, conseguimos que el entendimiento entre tripulante y pasajero sea el máximo y que durante el vuelo el servicio sea familiar, cercano y de calidad. En conjunto, buscamos mejorar la atención y satisfacción de nuestros pasajeros día a día.

En 2020 la puntualidad de nuestros vuelos ha mejorado sustancialmente, y con ella la satisfacción de los pasajeros, que también están muy complacidos con los protocolos de higiene y salud implementados en vuelo (nuestra política de *Safe & Clean*). La puntualidad de nuestros vuelos ha incrementado respecto al año pasado en parte gracias a la reducción del tráfico aéreo y descongestión en aeropuertos.

Puntualidad <sup>1</sup> (en %)	2020	2019
OTP 15	91,7	77,1
OTP 60	97,6	94,4
OTP 180	99,7	99,5

<sup>1</sup> Primer año que se reporta. Calculado como el % de vuelos anuales que llegan con un retraso inferior a 15, 60 o 180 minutos.  
OTP=On-time Performance

Después de cada vuelo se lanza una encuesta a los pasajeros, cuya tasa de respuesta en 2020 ha sido del 12.8%. Los valores de los indicadores de satisfacción recogidos siguen subiendo, lo que nos muestra que nuestros clientes siguen satisfechos con nuestro servicio.

Valores medios anuales	2020	2019
Tasa de recomendación	90,5%	86,6%
Satisfacción del cliente <sup>1</sup>	8,1	7,6

<sup>1</sup> Escala de puntuación del 1 al 10

De todos modos, si hablamos de la satisfacción de los pasajeros que no han podido volar o han sufrido cambios en el programa de vuelos, evidentemente la pandemia ha afectado enormemente.

Nuestros viajeros más frecuentes tienen la posibilidad de formar parte de nuestro programa de fidelidad y convertirse en clientes Mega Volotea. En el marco de este programa ofrecemos descuentos y promociones especiales y otro tipo de gestos que mejoran la experiencia de nuestros pasajeros. A todos los que miembros Megavolotea o Megavolotea Plus en abril (en plena cuarentena) se les ofreció que cuando les caducase la suscripción, si renovaban, les regalaríamos dos meses de suscripción. Es decir, a la gente que le ha caducado la suscripción en 2020 desde abril, si renuevan se llevan 14 meses en vez de 12.

Además, en general hemos ofrecido flexibilidad en todas las reservas a los clientes.

Para cualquier tipo de **reclamación, felicitación o sugerencia**, en Volotea disponemos de un formulario web de contacto en la página web corporativa. Con el mismo fin, también ponemos a disposición del cliente nuestro **Facebook, Twitter, Whatsapp, chat y número de teléfono**, facilitando así cinco canales de comunicación distintos.

La legislación europea vigente sobre compensación y asistencia a los pasajeros nos obliga responder a las quejas y reclamaciones de nuestros clientes en un tiempo inferior a 6 semanas. Nos esforzamos en mejorar estos tiempos de respuesta para asegurar una atención de calidad a tiempo, por lo que contamos con una herramienta que monitoriza las reclamaciones y nos permite realizar una atención personalizada de cada una de ellas. Una vez que se recibe una reclamación, ésta se clasifica y analiza y se decide cuál es la resolución para emprender, dando la mejor respuesta posible a nuestros pasajeros. Nuestro *call center* y nuestra web son los canales a disposición del cliente para tramitar sus reclamaciones.

Las quejas y reclamaciones recibidas se clasifican en cinco categorías: retraso de los vuelos (menos de 5 horas o más de 5 horas), daño o pérdida en el equipaje, cambio de horario en los vuelos, cancelación y *overbooking*. En la siguiente tabla se presenta el porcentaje de quejas recibidas según categoría e idioma. Debido a la COVID, en 2020 nos encontramos ante una situación muy poco común, puesto que más del 90% de las reclamaciones en todos los países donde operamos son debidas a cancelación de vuelos.

### Quejas y reclamaciones recibidas en 2020

Categoría de reclamación*	Francés	Griego	Italiano	Español	Inglés	Total
Retraso	3%	5%	3%	4%	7%	4%
Cancelación**	92%	93%	91%	92%	90%	91%
Overbooking	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Equipaje extraviado	3%	2%	3%	2%	2%	3%
Otros	1%	0%	3%	2%	0%	2%

\*No incluye consultas.

\*\*Las reclamaciones de cambios programados, entraron todos como cancelaciones.

### Quejas y reclamaciones recibidas en 2019

Categoría de reclamación*	Francés	Griego	Italiano	Español	Inglés	Total
Retraso	37%	1%	22%	14%	26%	42%
Cambios programados	24%	2%	22%	24%	28%	1%
Cancelación	47%	1%	15%	8%	29%	17%
Overbooking	24%	1%	41%	12%	22%	9%
Equipaje	45%	0%	23%	10%	22%	17%
Otros	28%	0%	32%	20%	20%	14%

\* No incluye consultas.

En general el volumen de reclamaciones de 2020 ha multiplicado por 4 el de 2019 debido a las cancelaciones y la política de reembolsos. Así, en 2019 se gestionamos 41.000 reclamaciones y **en 2020 se han recibido en torno a 150.000, a las cuales hemos dado respuesta en su totalidad.**

La cancelación masiva de vuelos debido a la pandemia de la COVID ha hecho que el volumen de contactos recibidos de clientes con reservas se haya multiplicado, que los tiempos de respuesta hayan sido más largos de lo habitual y que durante algunas semanas no pudiéramos atender los volúmenes recibidos. Por ejemplo, el volumen de llamadas recibidas entre junio y julio de 2020 (185K) fue superior al doble de lo recibido en el mismo periodo de 2019 (91K) y nos adaptamos lo más rápido que pudimos.

En cuanto vimos que bajaban los niveles de servicio, tomamos acciones para ampliar recursos en el *call center*, tanto ampliación de horas como de personal, pero al ver que no era suficiente, lanzamos una licitación para contratar un nuevo *call center* de apoyo, el cual tuvimos funcionando en menos de 1 mes y nos permitió asumir el incremento de reclamaciones y gestiones a realizar a causa de la pandemia y restablecer la normalidad de niveles de servicio en agosto.

Asimismo, hemos invertido en desarrollar herramientas de autogestión para facilitar la solicitud del reembolso y otras opciones que ofrecemos a través de nuestro web, a raíz de vuelos cancelados o modificaciones de horario debido a la COVID. Se ha permitido a los clientes escoger entre reembolso en efectivo, en crédito Volotea o en bono descuento por importe superior al valor del vuelo, con todos los cambios técnicos que esto ha requerido.

A nivel de canales de interacción con nuestros clientes, no se han introducido cambios importantes, seguimos potenciando los canales de respuesta inmediata como son las redes sociales, el WhatsApp y el chat.

## 6 Nuestro Equipo

Volotea ha ido creciendo y creando empleo siempre con vistas a contribuir en el desarrollo económico de las localidades donde operamos. Los equipos de cada base están mayoritariamente formados por empleados locales, hecho que mejora la calidad del trabajo de nuestros empleados y el entendimiento entre pasajeros y tripulaciones.

### 6.1 Las personas Volotea

El año 2020 está marcado por la pandemia COVID que nos obligó a suspender por completo nuestra actividad entre marzo y junio. Desde entonces hemos ido recuperando parte de nuestro funcionamiento, paulatinamente, pero aún no de forma completa.

Con la suspensión de la actividad aérea, Volotea solicitó la suspensión o paralización de la actividad laboral y una parte importante de la plantilla, en cada uno de los países de operación, se acogió al Expediente de Regulación Temporal de Empleo. A fecha de 31 de diciembre aún no se ha restablecido la normalidad de nuestra actividad laboral y parte de nuestros empleados continúan en ERTE. Debido a esta situación cabe mencionar que ha habido cambios en las remuneraciones de nuestra plantilla de empleados.

A final de 2020, nuestra plantilla se había incrementado en un 8% con respecto al final de 2019. En Italia se ha contratado personal tras la apertura de la base Nápoles; parte de la plantilla que trabaja en la nueva base del *shuttle* de Airbus reside en Francia; y finalmente España aumentó el número de vuelos en diciembre para compensar parte de lo que no se voló el resto del año. Además, hubo cambio de rutas, con lo cual contratamos más gente para cubrir los descansos de *handling* y tripulación. En Alemania los empleados del *shuttle* están contratados externamente y no tenemos empleados propios. La idea era internalizarlos en 2020, pero se ha pospuesto.

Actualmente, el 41% de nuestra plantilla está representada por mujeres y el 59% por hombres, porcentajes similares al 2019.

A continuación, se presenta el **número total de empleados de Volotea a 31 de diciembre de 2020**, desglosado según sexo y clasificados por país de trabajo, edad y categorías profesionales.

EMPLEADOS POR SEXO Y PAÍS	2020	2019
<b>Mujeres</b>	<b>455</b>	<b>422</b>
España	142	128
Francia	140	136
Italia	169	145
Grecia	4	13
<b>Hombres</b>	<b>665</b>	<b>614</b>
España	205	206
Francia	190	171
Italia	264	229
Grecia	6	8
<b>Total</b>	<b>1.120</b>	<b>1.036</b>
España	347	334
Francia	330	307
Italia	433	374
Grecia	10	21

<b>EMPLEADOS POR SEXO Y EDAD</b>	<b>2020</b>	<b>2019</b>
<b>Mujeres</b>	<b>455</b>	<b>422</b>
18-35	374	345
>35	81	77
<b>Hombres</b>	<b>665</b>	<b>614</b>
18-35	364	341
>35	301	273
<b>Total</b>	<b>1.120</b>	<b>1.036</b>
18-35	738	686
>35	382	350

<b>EMPLEADOS POR SEXO Y CATEGORÍA PROFESIONAL</b>	<b>2020</b>	<b>2019</b>
<b>Mujeres</b>	<b>455</b>	<b>422</b>
Comité Ejecutivo y Directores	4	4
Managers	26	28
Técnicos y empleados	87	85
Pilotos – Comandantes	1	1
Pilotos – Segundos pilotos	10	10
Tripulación de Cabina	327	294
<b>Hombres</b>	<b>665</b>	<b>614</b>
Comité Ejecutivo y Directores	21	23
Managers	37	37
Técnicos y empleados	128	128
Pilotos – Comandantes	160	141
Pilotos – Segundos pilotos	133	112
Tripulación de Cabina	186	173
<b>Total</b>	<b>1.120</b>	<b>1.036</b>
Comité Ejecutivo y Directores	25	27
Managers	63	65
Técnicos y empleados	215	213
Pilotos – Comandantes	161	142
Pilotos – Segundos pilotos	143	122
Tripulación de Cabina	513	467

<b>EMPLEADOS POR MODALIDAD DE CONTRATO DE TRABAJO</b>	<b>2020</b>	<b>2019</b>
<b>Total</b>	<b>1.120</b>	<b>1.036</b>
Indefinido	980	908
Temporal	140	128

EMPLEADOS POR MODALIDAD DE JORNADA LABORAL	2020	2019
<b>Total</b>	<b>1.120</b>	<b>1.036</b>
Tiempo Completo	778	744
Tiempo Parcial	342	292

En las siguientes tablas se presenta el **promedio anual<sup>6</sup> (PA) de empleados de 2020 y 2019** desglosado según la modalidad de contrato y clasificados por edades, tipo de jornada, género y categoría profesional:

PA DE EMPLEADOS POR EDADES Y TIPO DE CONTRATO	2020	2019
<b>Indefinido</b>	<b>960</b>	<b>828</b>
18-35	602	504
>35	358	324
<b>Temporal</b>	<b>127</b>	<b>262</b>
18-35	109	207
>35	18	55
<b>Total</b>	<b>1.087</b>	<b>1.090</b>
18-35	711	711
>35	376	379

PA DE EMPLEADOS POR EDADES Y TIPO DE JORNADA LABORAL	2020	2019
<b>Tiempo Completo</b>	<b>765</b>	<b>812</b>
18-35	464	502
>35	301	310
<b>Tiempo Parcial</b>	<b>322</b>	<b>278</b>
18-35	247	209
>35	75	69

PA DE EMPLEADOS POR TIPO DE JORNADA Y CONTRATO	2020	2019
<b>Indefinido</b>	<b>960</b>	<b>828</b>
Jornada completa	654	569
Jornada reducida	306	259
<b>Temporal</b>	<b>127</b>	<b>262</b>
Jornada completa	111	243
Jornada reducida	16	19
<b>Total</b>	<b>1.087</b>	<b>1.090</b>
Jornada completa	765	812
Jornada reducida	322	278

<sup>6</sup> El promedio anual de los empleados se ha calculado a partir de los datos de personal contratado el último día de cada mes, dividido en doce meses.

PA DE EMPLEADOS POR GÉNERO Y TIPO DE CONTRATO	2020	2019
<b>Indefinido</b>	<b>960</b>	<b>828</b>
Mujer	375	316
Hombre	585	512
<b>Temporal</b>	<b>127</b>	<b>262</b>
Mujer	63	126
Hombre	64	136
<b>Total</b>	<b>1.087</b>	<b>1.090</b>
Mujer	438	442
Hombre	649	648

PA DE EMPLEADOS POR TIPO DE JORNADA Y GÉNERO	2020	2019
<b>Tiempo Completo</b>	<b>765</b>	<b>812</b>
Mujer	288	317
Hombre	477	495
<b>Tiempo Parcial</b>	<b>322</b>	<b>278</b>
Mujer	150	125
Hombre	172	153

PA DE EMPLEADOS POR CATEGORÍA PROFESIONAL Y TIPO DE CONTRATO	2020	2019
<b>Indefinido</b>	<b>960</b>	<b>828</b>
Comité Ejecutivo y Directores	27	28
Managers	66	62
Técnicos y empleados	176	143
Pilotos – Comandantes	149	138
Pilotos – Segundos pilotos	126	109
Tripulación de Cabina	416	348
<b>Temporal</b>	<b>127</b>	<b>262</b>
Comité Ejecutivo y Directores	0	0
Managers	0	0
Técnicos y empleados	47	66
Pilotos – Comandantes	7	24
Pilotos – Segundos pilotos	12	31
Tripulación de Cabina	61	141
<b>Total</b>	<b>1.087</b>	<b>1.090</b>
Comité Ejecutivo y Directores	27	28
Managers	66	62
Técnicos y empleados	223	209
Pilotos – Comandantes	156	162
Pilotos – Segundos pilotos	138	140
Tripulación de Cabina	477	489

En Volotea, como en la mayoría de las aerolíneas, la actividad laboral es muy estacional. Existe un pico de actividad durante los meses de julio y agosto, por lo que la compañía necesita más efectivos durante esta temporada, de ahí el elevado número de contratos temporales.

PA POR TIPO DE JORNADA Y CATEGORÍA PROFESIONAL	2020	2019
<b>Tiempo completo</b>	<b>765</b>	<b>812</b>
Comité Ejecutivo y Directores	27	28
Managers	66	62
Técnicos y empleados	191	185
Pilotos – Comandantes	113	125
Pilotos – Segundos pilotos	116	111
Tripulación de Cabina	252	301
<b>Tiempo parcial</b>	<b>322</b>	<b>278</b>
Comité Ejecutivo y Directores	0	0
Managers	0	0
Técnicos y empleados	32	24
Pilotos – Comandantes	43	37
Pilotos – Segundos pilotos	22	29
Tripulación de Cabina	225	188

#### Remuneración media

En las siguientes tablas se presentan **las remuneraciones medias, en miles de €** (incluyendo todos los tipos de remuneración) y desagregadas por sexo, edades y clasificación profesional y brecha salarial:

POR RANGO DE EDAD	2020	2019
<b>Edades</b>	<b>Promedio k€</b>	
18-35	33,02	28,52
>35	75,15	71,13
<b>Promedio</b>	<b>48,53</b>	<b>44,55</b>

POR CATEGORÍA PROFESIONAL	2020	2019
<b>Categorías</b>	<b>Promedio k€</b>	
Comité Ejecutivo y Directores	119,27	122,41
Managers	53,24	52,20
Técnicos y empleados	28,80	28,74
Pilotos – Comandantes	90,80	102,83
Pilotos – Segundos pilotos	42,53	37,79
Tripulación de Cabina	24,49	23,87
<b>Promedio</b>	<b>59,86</b>	<b>44,55</b>

POR CATEGORÍA PROFESIONAL Y RANGO DE EDAD		2020	2019
Categorías	Edades	Promedio k€	
Comité Ejecutivo y directores	18-35	100,91	99,73
	>35	151,18	125,90
Managers	18-35	51,91	48,57
	>35	55,82	55,19
Técnicos y empleados	18-35	26,31	26,09
	>35	35,54	35,58
Pilotos – comandantes	18-35	89,65	84,68
	>35	104,28	103,78
Pilotos – Segundos pilotos	18-35	40,77	36,39
	>35	45,05	40,06
Tripulación de Cabina	18-35	24,29	23,69
	>35	25,49	25,20

POR CATEGORÍA PROFESIONAL Y GÉNERO		2020	2019
Mujeres		Promedio k€	
Comité Ejecutivo y Directores		80,05	98,05
Managers		48,21	48,85
Técnicos y empleados		27,53	26,40
Pilotos – Comandantes <sup>1</sup>		-	-
Pilotos – Segundos pilotos		42,88	39,54
Tripulación de Cabina		24,28	23,74
Hombres			
Comité Ejecutivo y Directores		158,50	127,28
Managers		58,26	54,66
Técnicos y empleados		30,06	30,25
Pilotos - Comandantes		103,47	103,15
Pilotos – Segundos pilotos		42,18	37,68
Tripulación de Cabina		24,70	24,10

<sup>1</sup>Al haber solamente una mujer piloto-comandante se omite el dato por motivos de confidencialidad.

### Brecha salarial

La brecha salarial se ha calculado mediante la siguiente fórmula:

$$\frac{\text{Promedio salario hombres} - \text{promedio salario mujeres}}{\text{Promedio salario hombres}} \times 100$$

En las categorías profesionales de Pilotos y Tripulación de Cabina, los ingresos están determinados por tabla salarial, y en ningún caso se diferencia por razón de género. Las diferencias que existen son porque el tripulante realiza funciones adicionales además del vuelo, como por ejemplo funciones de seguridad o de formación, por la cantidad de horas voladas y su ubicación geográfica.

Es importante destacar que en el sector aeronáutico históricamente ha existido un porcentaje mucho más alto de hombres que de mujeres en puestos de carácter técnico (pilotos, ingenieros, mecánicos). Volotea no hace ningún tipo de diferencia en sus procesos de selección, pero la oferta de candidatos masculinos es mayor para la mayoría de las posiciones. Además, en el área de dirección tenemos trabajadores con larga experiencia y, por lo tanto, con salarios más elevados.

BRECHA	2020	2019
Comité Ejecutivo y Directores	49%	23%
Managers	17%	11%
Técnicos y empleados <sup>1</sup>	8%	13%
Pilotos – Comandantes <sup>2</sup>	-	-
Pilotos – Segundos pilotos	-2%	-5%
Tripulación de Cabina	17%	2%

<sup>1</sup>Las condiciones salariales de mujeres en esta categoría profesional incrementan, aunque proporcionalmente menos que en los hombres dado que en 2019 se incorporan mecánicos certificados especialistas en aviones, con un salario significativamente más alto que el promedio de la categoría.

<sup>2</sup>Al haber solamente una mujer piloto-comandante se omite el dato por motivos de confidencialidad.

En global, en 2020 la brecha salarial de Volotea fue de un 52%, siendo el promedio de salario de las mujeres 28,18 mil euros y el promedio de salario de los hombres 58,19 mil euros. En 2019 fue de un 50%, siendo el promedio de salario de las mujeres 27,47 mil euros y el promedio de salario de los hombres 54,58 mil euros. Esta brecha existe debido a que el colectivo de Pilotos y el área de Operaciones en las oficinas centrales están compuestos en su gran mayoría por hombres. Esta composición como ya se ha comentado anteriormente es un derivado directo del mercado laboral, donde la predominancia histórica de candidatas es masculina.

Por otra parte, en cuanto a la remuneración media de consejeros y directivos, de los miembros del Consejo de Administración solo tres han recibido remuneración tanto en 2020 como en 2019 por parte de Volotea, S.L. La remuneración media anual percibida por estos ha sido 57.111€ en 2020 y 63.222€ en 2019 (no se reporta la remuneración media por sexo tanto en 2020 como en 2019 por motivos de confidencialidad ya que solamente hay una mujer consejera). La remuneración media percibida por los directivos de Volotea, S.L. en 2020 ha sido 177.887€, siendo 184.608€ para los directivos hombres. No se reporta la remuneración media de las mujeres en 2020 por motivos de confidencialidad ya que solamente ha habido una mujer con cargo directivo. En 2019 la remuneración media fue de 176.907€, siendo 165.090€ para directivos hombres y 137.629€ para directivos mujeres.

## Despidos

En la siguiente tabla, se muestra el **número de despidos** clasificados por rango de edades, género y categoría profesional:

NÚMERO DE DESPIDOS		2020		2019	
Categoría profesional	Edades	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres
Comité Ejecutivo y Directores	18-35	0	0	0	0
	>35	1	0	1	0
Managers	18-35	1	0	0	0
	>35	0	0	0	0
Técnicos y empleados	18-35	0	0	2	1
	>35	0	1	1	1
Pilotos – Comandantes	18-35	0	0	0	0
	>35	0	1	0	3
Pilotos – Segundos pilotos	18-35	0	0	0	0
	>35	0	0	0	0
Tripulación de Cabina	18-35	0	1	9	3
	>35	1	0	0	0
<b>Total</b>		<b>3</b>	<b>3</b>	<b>13</b>	<b>8</b>

## 6.2 Diversidad e igualdad de oportunidades

**En Volotea promovemos una cultura libre de prejuicios, acoso o cualquier tipo de discriminación basada esencialmente en la meritocracia y las normas establecidas por las autoridades aeronáuticas. Entre nuestros empleados conviven más de 50 nacionalidades.**

Nuestro Código Ético pone foco en el empeño de la compañía por evitar discriminación de cualquier tipo. En 2020 hemos finalizado la redacción y aprobación del **Plan de Igualdad** de Volotea, que publicamos en Intranet el pasado mes de septiembre para hacerlo accesible a todos nuestros empleados en España. A estos efectos, y en virtud de lo establecido en los artículos 45 y 46 LOIHM, el presente Plan de Igualdad pretende ser un conjunto ordenado de medidas, adoptadas después de realizar un diagnóstico de situación, tendentes a alcanzar en la empresa la igualdad de trato y de oportunidades y a eliminar la discriminación por razón de género. Así, **el presente Plan fijará los objetivos concretos de igualdad a alcanzar, las estrategias y prácticas a adoptar para su concreción, así como el establecimiento de sistemas eficaces de seguimiento y evaluación de los objetivos fijados.**

En este sentido, Volotea tiene un firme compromiso en el establecimiento y desarrollo de políticas que integren la igualdad de trato y oportunidades entre mujeres y hombres, sin discriminar directa o indirectamente por razón de género, así como el impulso y fomento de medidas para conseguir la igualdad real en el seno de la empresa, estableciendo la igualdad de oportunidades entre mujeres y hombres como un principio estratégico de nuestro Plan de Igualdad, de acuerdo con la definición de dicho principio que establece la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva entre mujeres y hombres (en adelante, la "LOIHM"). El plan se ha redactado en vistas a las nuevas directrices nacionales recogidas en el Real Decreto 902/2020, de 13 de octubre, de igualdad retributiva entre mujeres y hombres, y Real Decreto 901/2020, de 13 de octubre, sobre registro y depósito de convenios y acuerdos colectivos de trabajo.

En todos y cada uno de los ámbitos en que se desarrolla la actividad de esta empresa, desde la selección a la promoción, pasando por el salario, la formación, las condiciones de trabajo y empleo, la salud laboral, la ordenación del tiempo de trabajo y la conciliación, asumimos el principio de igualdad de oportunidades entre mujeres y hombres, atendiendo de forma especial a la discriminación indirecta, entendiéndola por ésta *"La situación en que una disposición, criterio o práctica aparentemente neutros, pone a una persona de un sexo en desventaja particular respecto de personas del otro sexo"* (art. 6 LOIHM). Así, en Volotea reclutamos y empleamos en base al mérito individual y las calificaciones directamente relacionadas con las capacidades necesarias para ocupar el puesto. Además, hemos adaptado todas nuestras oficinas para asegurar la accesibilidad de las personas con discapacidad.

Cumplimos con la Ley de Integración Social de Minusválidos; tenemos tres empleados con discapacidad, uno más que el año anterior, y colaboramos con centros especiales de empleo y fundaciones de integración como Prevent, Auria o Seeliger.

Para la implementación del plan de igualdad se requiere la creación de un Comité de Igualdad con representación de los trabajadores, los sindicatos y la empresa. Durante el 2020, hemos creado un comité de empresa en Oviedo.

## 6.3 Atracción, desarrollo y retención del talento

**Volotea se caracteriza en la industria aérea europea por ser una compañía que da posibilidad de promoción a sus empleados, con lo que se fomenta la motivación individual ante nuevos retos y oportunidades profesionales.**

Es relevante comentar que debido a la situación de pandemia sufrida en 2020 los procesos de promoción se han visto afectados, aunque sí se han cubierto plazas vacantes con personal interno y se ha intentado retener el equipo profesional que conforma la empresa.

### 6.3.1 Gestión del desempeño

La compañía tiene varios procesos de seguimiento del desempeño que permiten generar espacios de conversación de calidad entre la capa de gestión y los empleados e identificar necesidades formativas específicas.

En oficinas centrales se realiza anualmente el proceso de **evaluación del desempeño** con los cargos directivos (Comité de Dirección, directores y managers) y el colectivo de jóvenes graduados. El resto de empleados también tienen la oportunidad de hacer el proceso, aunque no es obligatorio. El resultado queda plasmado y firmado en la herramienta *Success Factors* para poderlo ir revisando. En febrero iniciamos el proceso de evaluación que se tuvo que parar por la irrupción de la COVID en marzo. Nuestra previsión es reanudar este proceso lo antes posible en 2021.

Para compensar la situación, la compañía ha priorizado otro tipo de comunicación interna, con cadenas directas y una evaluación centrada en el rendimiento personal, dejando en segundo plano la consecución de los objetivos de la empresa. **Esta evaluación se ha visto recompensada económicamente con el 'Thank you pay'**. Adicionalmente, se recompensó a todo el personal de oficina con una gratificación extraordinaria en el mes de diciembre como reconocimiento del esfuerzo realizado durante toda la pandemia.

Para el colectivo de tripulaciones de cabina se ha implementado un método de **evaluación de desempeño competencial**. Cada jefe de cabina de las bases grandes tiene que hacer un mínimo de cinco evaluaciones por mes y en las bases pequeñas un mínimo de tres. Los responsables de la base tienen que asegurar que todos los tripulantes tienen una conversación de evaluación al menos una vez cada dos meses. En el caso de las tripulaciones, las evaluaciones sirven también para tomar decisiones de promoción de carrera.

En el colectivo de pilotos, la compañía realiza una evaluación dos veces al año para aquellos pilotos que están toda la temporada y una vez al año para aquellos pilotos que están una parte de la temporada.

#### **Retención de talento**

**Volotea es una de las aerolíneas que dan una carrera más rápida a sus tripulaciones y empleados en general, ofreciendo la oportunidad de promoción interna y retener, así, el talento interno.**

La compañía ha decidido centrar esfuerzos en la retención del talento. No obstante, muchas de las iniciativas planteadas en 2019 no se han podido desarrollar debido a la situación de crisis COVID vivida. Para dar un empuje en esta cuestión, tenemos previsto la contratación de expertos externos que nos ayuden a diseñar un plan que será implementado a partir de 2021.

Para tripulación y tripulación en cabina, en Volotea tenemos desarrollados varios procesos de seguimiento del desempeño, donde el departamento de *Chief Pilot* y tripulación se reúnen semanalmente con los Jefes de base. En estas reuniones, se discuten aspectos relacionados con el programa *Performance Assessment*. Por otro lado, todas las tripulaciones realizan reuniones individuales de forma anual con sus respectivos jefes de base, en estas se hace una valoración del desempeño en la temporada y se proponen planes de carrera y crecimiento junto al departamento de Chief Pilot.

**A petición de nuestra tripulación de cabina** en la encuesta de satisfacción del 2019, en noviembre de 2020 cambiamos la metodología de promoción interna a sobrecargo, pasando de una promoción por designación directa a una promoción por desempeño, mediante un proceso de cuatro etapas.

### 6.3.2 Formación

La formación continuada es clave para el desarrollo del talento y la motivación personal necesarios para un buen desempeño profesional. En este sentido, la dirección de la compañía está totalmente comprometida con actualizar, consolidar y desarrollar los conocimientos y habilidades de los empleados.

**La llegada de la COVID en marzo tuvo un impacto sobre todo el programa de formación y su gestión. Así, este año no se han creado nuevos programas de entrenamiento y en muchos casos se suspendió la mayor parte de la formación programada.** Adaptamos la instrucción de todo el contenido teórico que se impartía presencialmente a modalidad online en un tiempo muy corto para poder mantener los plazos formativos marcados por Aviación y evitar la movilidad no esencial de los tripulantes que no estaban en base. Además, se solicitaron extensiones a la autoridad de todos aquellos entrenamientos que caducaban en los meses de marzo, abril, mayo y junio. Estos entrenamientos se aplazaron al mes de Julio.

Las personas de tripulación (pilotos y tripulantes de cabinas) siguen la formación descrita en el Manual de Operaciones establecido por Aviación Civil. En función de su categoría, experiencia y horas de vuelo, los tripulantes tienen que realizar diferentes formaciones. Se trata de una formación anual muy reglada compuesta por entrenamiento en tierra, vuelo y simulador, que tiene un esqueleto formativo muy estable cuyo contenido actualizamos anualmente.

#### Pilotos

Simulador- 3 sesiones de simulador anuales

Vuelo- *Familiarization flight* y *Line Check*

Tierra- Entrenamiento recurrente anual (*Ground + elearning*)

#### Tripulantes de cabina

Vuelo- *Familiarization flight* y *Line Check*

Tierra- Entrenamiento recurrente anual (*Ground + elearning*)

En 2020 el entrenamiento teórico se ha adaptado a una modalidad online, limitando el número de desplazamientos no necesarios y se ha reducido el aforo máximo de todos los entrenamientos prácticos con el objetivo garantizar la distancia de separación mínima aconsejada por distintos ministros de sanidad de la UE.

En 2020 hemos añadido un día de curso para introducir aspectos corporativos en la formación de nuestra tripulación, como por ejemplo la gestión de los pasajeros, medidas COVID, servicio a bordo y revisión de protocolos internos.

En oficinas centrales se ofrece un plan de formación adaptado en el que los empleados pueden escoger dos formaciones de entre los cuatro bloques existentes: formación funcional, formación en comportamientos, conocimiento técnico, y conocimiento de Volotea. La pandemia ha alterado completamente el entrenamiento del personal de oficina previsto para 2020 que se ha visto aplazado. Se anuló la mayoría de los cursos formativos, a excepción de aquellos que son bonificados u obligatorios por ley, como los de seguridad y calidad. Nuestra previsión es recuperar y reestablecer el plan de formación lo antes posible.

En contrapartida, se ha aprovechado la plataforma de *e-learning* '*Success factor*' para ofrecer formación relacionada con aspectos de la COVID incluyendo medidas de teletrabajo, prevención COVID y riesgos asociados, tanto físicos como psicológicos, sobre todo al inicio de la pandemia. Concretamente, en oficinas se hizo una acción formativa a todo el personal que volvió a la oficina tras el confinamiento obligatorio impuesto por el estado de alarma.

### Horas de formación

En el año 2020 Volotea ha realizado un total de **136.264,5 horas de formación**. La mayor parte está concentrada en el colectivo de tripulaciones de cabina y pilotos que es donde hay más número de empleados.

Como situación excepcional, se aprovecharon los días de confinamiento y parada de la actividad de la compañía para reforzar el entrenamiento de pilotos y tripulación con cursos online. El incremento en horas de entrenamiento se debe a la repetición de parte de esta formación a la puesta en marcha en el mes de marzo y a la incorporación de nuevo personal de cabinas en 2020 por el aumento de aviones Airbus.

En oficinas centrales, debido a la pandemia, no se han realizado formaciones más allá de las de prevención de la COVID en la oficina, con una duración de 15 minutos.

En operaciones en tierra se realizaron los siguientes cursos: uno inicial de Procedimientos de la compañía Volotea, uno inicial de DCS Go Now, y cuatro formaciones recurrentes.

En la siguiente tabla se refleja el número de horas de entrenamiento:

	2020	2019
<b>Categoría profesional</b>	<b>Nº de horas de formación</b>	
Pilotos	72.541	65.656
Tripulación de Cabina	62.563	50.146
Oficinas centrales <sup>1</sup>	62,5	6.015
Operaciones en tierra <sup>2</sup>	1.098	-
<b>Total</b>	<b>136.264,5</b>	<b>121.817</b>

<sup>1</sup>Incluye Comité Ejecutivo, Directores, Managers y Técnicos y empleados.

<sup>2</sup> Primer año que se reporta.

## 6.4 Salud y seguridad

**En el Código Ético y en nuestra Política de Seguridad, reiteramos nuestro compromiso de garantizar la seguridad y la salud en el trabajo**, en consonancia con las leyes y los reglamentos nacionales e internacionales aplicables.

Volotea sigue las normas de Derecho Laboral, Prevención de Riesgos y Seguridad y Salud en el centro de trabajo aplicable en cada uno de los países dónde tiene centros de trabajo.

En cuanto a **Políticas de Prevención de Riesgos Laborales** (PRL) en Volotea cumplimos con la normativa vigente en cada país, por lo que disponemos de diferentes protocolos que se activan en el momento que surge una incidencia. En concreto, en todos los países donde estamos presentes hemos establecido los procedimientos normativos para las siguientes situaciones:

- › Coordinación de actividades empresariales
- › Vigilancia de la Salud
- › Accidente de trabajo (incluyendo en el extranjero)
- › Entrega de Equipos de Protección Individual (EPI) a los nuevos empleados, que firman una hoja de entrega conforme han recibido el material, y en caso de daños se sustituye por uno nuevo.
- › Planes Anuales de prevención de riesgos laborales
- › Plan anual de emergencia

Para vigilar el cumplimiento de todos los requisitos marcados por la ley en materia de prevención de riesgos, tenemos representantes y mecanismos en cada país donde operamos: en España hay un representante de prevención de riesgos en oficinas centrales, tripulaciones y personal de tierra; en Francia la compañía tiene establecido un régimen interno que regula las actividades de Prevención de riesgos laborales y código disciplinario; en Italia tenemos representantes que se ocupan de revisar con la compañía el cumplimiento de la norma; y en Grecia se siguen todas las indicaciones proporcionadas por el servicio de prevención contratado a efectos de cumplir con la legislación vigente.

Todos los empleados de Volotea deben cumplir con la legislación vigente estableciendo prácticas de trabajo que garanticen su salud y seguridad, y deben utilizar los equipos de seguridad que se exigen durante el curso habitual de sus labores. En relación con Seguridad y Salud en el puesto de trabajo, todos los trabajadores en el inicio de su contrato o una vez al año realizan un curso de primeros auxilios, tal y como contempla la legislación del país.

Emitimos **Boletines de Seguridad periódicos** que distribuimos entre el personal de la compañía, y también aquellos emitidos por AENA en cada aeropuerto. Anualmente evaluamos el ruido y vibraciones dentro de los aviones durante las fases de despegue, vuelo y aterrizaje y obligamos a los pilotos y técnicos de mantenimiento que usen dispositivos de protección auditiva cuando circulen debajo del avión con los motores encendidos, puesto que es una fuente de riesgo.

Además, **en Volotea realizamos anualmente revisiones médicas y formaciones de Prevención y Evaluación de Riesgos Laborales**. En 2020 no se han realizado las revisiones médicas porque la propia mutua ha sufrido una situación de colapso por la pandemia y nos han reasignado las citas a lo largo del 2021.

Otro aspecto importante es que en Volotea respetamos siempre los horarios de descanso y se intenta alternar la plantilla de tripulación para evitar fatiga en jornadas más intensivas, haciendo hincapié en temporada alta, especialmente en los meses de julio y agosto.

### **Medidas COVID**

**La pandemia COVID nos ha obligado a incorporar medidas de salud y seguridad adicionales en nuestras oficinas y operativa con el objetivo de garantizar la seguridad de empleados y clientes.**

- › Redistribución del espacio de oficinas para mantener la distancia de seguridad:
  - En ambas plantas se reorganizan los lugares de trabajo,
  - En la cocina se distanciaron las mesas y las máquinas de vending.
- › Incremento de los turnos de limpieza de oficinas y moquetas.
- › Incorporación de geles hidroalcohólicos e inclusión de cartelería informativa.
- › Entrega de:
  - Kits de higiene que contenían 10 mascarillas quirúrgicas, un paquete de pañuelos de papel y un bote de 100ml de antibacterial, al personal presente en oficinas centrales cuando fuese necesario.
  - Mascarillas FFP2 para reuniones y kits de higiene a los viajeros por trabajo.
  - Caja para guardar las mascarillas
- › Se han facilitado controles por PCR tras el confinamiento total cuando ha sido necesario.
- › Descripción de un protocolo de actuación en caso de que algún empleado de oficina fuera COVID positivo. Posibilidad de realizarse test PCR previa a la vuelta a la oficina.
- › Implementación de un manual de operaciones específico para tripulaciones en el que, entre otras situaciones, establece paso a paso las acciones a realizar en diferentes situaciones en las que se puede encontrar un tripulante.
- › Medidas de prevención de contagio por COVID:
  - restricción de visitas, paquetería, bloqueo de salas de reunión con poca ventilación de aire, etc.
  - Creación de un protocolo de oficina; utilización de neveras, cafeteras, microondas, salas de reunión.

### **Accidentes de trabajo**

Por lo que respecta a los posibles accidentes laborales, Volotea pone **a disposición de nuestros empleados un procedimiento de actuación en caso de accidente laboral**.

A continuación, se presentan los datos de accidentabilidad de 2020.

	2020	2019
<b>Género</b>	<b>Nº de accidentes*</b>	
Hombres	8	13
Mujeres	5	22
<b>Total</b>	<b>13</b>	<b>35</b>

\*Los accidentes reportados son accidentes laborales que han supuesto baja laboral. Incluye todos los países y toda la plantilla de Volotea, reportados según la información proporcionada por los proveedores de nómina

Enfermedad profesional	2020	2019
Hombres	2	0
Mujeres	0	1

A continuación, se presenta el índice de frecuencia de accidentes para hombres y mujeres calculado mediante la siguiente fórmula:

$$\frac{N^{\circ} \text{ de accidentes}}{N^{\circ} \text{ de horas trabajadas}} \times 1.000.000$$

	2020	2019
<b>Género</b>	<b>Índice de frecuencia de accidentes</b>	
Hombres	7,70	15,08
Mujeres	7,01	30,00

Mediante la siguiente fórmula se ha calculado el índice de gravedad de accidentes para hombres y mujeres:

$$\frac{N^{\circ} \text{ de jornadas perdidas}}{N^{\circ} \text{ de horas trabajadas}} \times 1.000$$

	2020	2019
<b>Género</b>	<b>Índice de gravedad</b>	
Hombres	0,06	0,09
Mujeres	0,28	0,15

En cuanto al absentismo, el número de horas de absentismo (incluyendo baja por accidente laboral, enfermedad común, enfermedad profesional, baja por maternidad y baja por paternidad) ha sido de **393.565 en 2020**. En 2019, las horas de absentismo supusieron un total de **78.590** horas.

La tasa de absentismo de 2020 resultante es de 22,5%, mientras que en 2019 la tasa de absentismo fue de 4,9%. Esta tasa se ha calculado mediante la siguiente fórmula:

$$\frac{N^{\circ} \text{ de horas de absentismo}}{N^{\circ} \text{ de horas trabajadas}} \times 100$$

Las causas de absentismo en el colectivo de tripulaciones son diversas. La más frecuente es la enfermedad o accidente no laboral, aunque también se consideran como absentismo las enfermedades o accidentes laborales.

En España, tanto tripulaciones como el personal de oficinas centrales, personal en el centro de trabajo de Palma de Mallorca, como personal técnico de mantenimiento de las aeronaves, se rigen por el Estatuto de los Trabajadores. En Francia, el personal de oficina y las tripulaciones se rigen

por el *Code du Travail*. La representación sindical está concentrada en las bases de Nantes y Estrasburgo. En Italia, tanto el personal de oficina, de tierra como tripulaciones se rigen por reglamentos internos a las características de cada colectivo. Los tres reglamentos, han sido aprobados y comunicados por las Autoridades competentes. Los representantes de los trabajadores están únicamente focalizados en cubrir los temas de prevención de riesgo tanto en tierra como en tripulaciones. En Grecia, tanto el personal de tierra como las tripulaciones están amparadas y reguladas bajo la legislación laboral griega.

Actualmente, el único colectivo de Volotea en todos los países que se rige por Convenio Colectivo es el colectivo de *Auto Handling* en España, formado por personal del sector de servicios de asistencia en tierra en aeropuertos (*auto-handling*), que está en las bases de Asturias y Bilbao. El volumen de empleados a 31 de diciembre 2020 que están bajo un convenio colectivo es 64, que representa un 9,8% de los trabajadores del país (en 2019 representaban el 12,5%).

## 6.5 Bienestar

### 6.5.1 Conciliación laboral

**La jornada laboral de los empleados se ciñe a lo establecido por la legislación laboral de cada país.** Dadas las características de nuestra actividad, únicamente los empleados de nuestras oficinas pueden disfrutar de flexibilidad en los horarios de entrada y salida del trabajo con jornadas de 8 horas diarias y jornada intensiva los viernes. Los empleados ubicados en las bases y las tripulaciones trabajan según lo establecido por la normativa de aviación civil. No disponemos de políticas específicas de desconexión laboral.

El bienestar de nuestros empleados está condicionado, entre otras cosas, a la posibilidad de encontrar un equilibrio entre la vida laboral y la familiar. Desde Volotea **impulsamos medidas de conciliación laboral** para facilitar y mejorar la flexibilidad horaria en el trabajo:

- › Posibilidad de disfrutar de tiempo libre extra no remunerado para los empleados en las oficinas centrales (*Unpaid leave*).
- › Conocemos las dificultades que tienen los pilotos para mantener el equilibrio entre su vida laboral y familiar y, es por este motivo, que desde Volotea los escuchamos y ofrecemos cambios de bases o realizar vuelos que les permitan dormir en su casa con sus familias.

### Teletrabajo

El teletrabajo era una práctica ya implantada en Volotea, que a consecuencia de la pandemia ha pasado a ser una forma de trabajo habitual y totalmente integrada a la empresa. Hemos pasado de hacer teletrabajo tres días al mes, a hacer dos días por semana (en oficinas).

Para garantizar la seguridad de nuestros empleados Volotea propuso el teletrabajo a sus trabajadores la semana de antes al confinamiento total que ocurrió en marzo. En septiembre fue cuando se propuso el modelo híbrido: 2 días en oficinas, 3 días en casa.

### 6.5.2 Un buen recibimiento

El programa **On-boarding** que iniciamos en 2019 también se ha visto afectado por la pandemia. Actualmente todo el proceso de *On Boarding* se hace de manera online. Los trabajadores firman la documentación a través de *signaturit* y reciben los beneficios a través del correo. También se les dedica un tiempo de entrevista para darles la bienvenida.

Asimismo, el proceso de selección de nuevos empleados en oficinas y el programa *welcome* se hace de forma totalmente telemática.

### 6.5.3 Escuchamos a nuestros trabajadores

Escuchar las sugerencias de nuestros trabajadores nos ha permitido aprender y continuar mejorando año tras año.

En abril de 2019 lanzamos la **Encuesta de Empleados a todos los colectivos de la compañía. El objetivo principal es dar un espacio al empleado para trasladarnos su opinión y sugerencias sobre varios temas de forma completamente anónima.** Los principales bloques que recoge la Encuesta de Empleados son **Liderazgo, Organización, Ambiente de trabajo, Mi trabajo, Comunicación y Salario y beneficios.**

En 2020 no se ha podido realizar la encuesta puesto que el mayor porcentaje de la plantilla se encontraba en situación de ERTE total. Se retomará en 2021, ya que esperamos que la plantilla de Volotea esté reincorporada a un porcentaje de jornada de entre el 80% y 90%.

En condiciones normales los resultados de la encuesta se presentan a los trabajadores de forma abierta y totalmente transparente con el fin de tomar medidas para mejorar aquellas categorías donde detectamos que hay margen de mejora para la vida y satisfacción de nuestros empleados. Un ejemplo es el cambio de la metodología de promoción interna de la tripulación de cabina ya mencionado.

En las oficinas centrales los Directores y Managers de las diferentes áreas organizan reuniones periódicas donde los empleados pueden comentar cualquier tema y el equipo de Recursos Humanos hace un seguimiento casi personal de todos los empleados. Para las tripulaciones se organizan dos veces al año los *Base Sponsors meetings*; reuniones en cada una de las bases Volotea que lideran miembros del Comité de Dirección. Cada miembro del comité es *Sponsor* de una base y también responsable de hacer seguimiento de las sugerencias o ambiente que se vive.

En lo que respecta a nuestros pilotos, ponemos a su disposición encuestas mensuales acerca del *roster* (organización de sus turnos de trabajo y del tiempo laboral) y adoptamos acciones para satisfacer sus demandas en la medida de lo posible.

#### **Comunicación interna**

En Volotea la comunicación con nuestros empleados se realiza principalmente por correo electrónico, pero también se realiza mediante la intranet y el sistema EFOS (Sistema de comunicación específico para tripulaciones), donde se publica toda la información relevante sobre la Encuesta de Empleados o políticas.

Este año, para promover la comunicación interna con los empleados en una situación de incertidumbre, ERTE y teletrabajo como la sufrida durante el primer semestre de 2020, se adaptó la plataforma jira para tener controlado el volumen de peticiones de los trabajadores y poder realizar Q&A en función de los temas que tenían más incidencias. También se promovió la comunicación interna a través de *People News*, donde se actualizaba mensualmente la situación de la empresa y las novedades laborales sobre ERTES, vacaciones, etc. También se ha seguido la comunicación interna acerca de los cambios mayores de la empresa: cambios en la organización (equipos), integraciones de nuevas personas, y transformación de la empresa (cambio de flota, comunicación del préstamo etc.).

Desde 2014, contamos con "*Volotea Times*", una *newsletter* con vocación trimestral en la que compartimos aquellos aspectos destacados de la compañía con todos los empleados de todas las bases y oficinas centrales. Desde octubre 2020, esta comunicación pasó a ser mensual.

También nos preocupa la comunicación con nuestros grupos de interés. Disponemos de unas **Brand Guidelines** que, entre otras, tienen la finalidad de establecer las pautas con las que todos los empleados deben comunicarse con pasajeros, socios comerciales y demás grupos de interés. Igualmente, disponemos de una **Política de Redes Sociales** con la que se pretende comprometer, concienciar y responsabilizar a todos los empleados en el uso de estos canales de comunicación.

## 7 Voloteando por el medio ambiente

La problemática medioambiental es hoy día uno de los retos principales al que se enfrenta nuestra sociedad. En nuestro Código Ético, recogemos nuestro compromiso de seguir progresando en la minimización de nuestro impacto medioambiental y contribuir a la sostenibilidad a largo plazo mediante la optimización de los recursos.

Para ello, no sólo reconocemos nuestra responsabilidad ante la sociedad, sino que trasladamos este compromiso a la totalidad de Volotea y a nuestros proveedores.

### 7.1 Política Medioambiental

Nuestra Política Medioambiental está enfocada en el cumplimiento de la legislación en materia medioambiental y en el aumento de la eficiencia energética y ecológica del producto final de nuestra compañía: el transporte de pasajeros y equipaje. En concreto, el objetivo principal es conseguir un incremento continuado de la eficiencia en el consumo de combustible en nuestra flota de aviones.

Para asegurar la conciencia ambiental dentro de la Compañía, el uso eficiente de recursos y el fomento de una cultura de reciclaje, distribuimos nuestra política a todos los empleados, y la ponemos disponible en la intranet. Actualmente no disponemos de certificación de tipo ambiental ni contamos con seguro de responsabilidad medioambiental ya que, de acuerdo con la legislación aplicable, no existe la obligatoriedad de disponer de uno.

En Volotea participamos en el Régimen de Comercio de Derechos de Emisión de la Unión Europea (RCDE UE o EU ETS, por sus siglas en inglés) y cumplimos con lo expuesto por la Directiva 2008/101/CE que ha introducido la aviación en el sistema, así como de aquella normativa española aplicable. Anualmente remitimos a las autoridades un informe de emisiones de CO<sub>2</sub> previamente verificado por una entidad acreditada, exponiendo los datos globales y evidenciando al mismo tiempo que el plan de seguimiento aprobado se cumple internamente asegurando una gestión adecuada.

En 2020, los recursos más relevantes dedicados a la prevención de riesgos medioambientales por parte de Volotea han sido los destinados a la compra de derechos de emisión de gases de efecto invernadero, que ascendieron a un total de 10,55 millones de euros. En 2019, la compra de derechos de emisión supuso un total de 10,25 millones de euros. Esta diferencia se debe, en parte, a la reducción de la operativa y también a la depreciación en el valor de las emisiones de CO<sub>2</sub> durante 2020.

#### Emisiones y cambio climático

El sector de la aviación está trabajando para reducir su contribución al cambio climático derivado, sobre todo, de las emisiones de CO<sub>2</sub>, el principal Gas con Efecto Invernadero (GEI) emitido por los aviones durante el proceso de combustión del fuel.

En Volotea nuestra Política Medioambiental recoge este aspecto como uno de los más importantes. Trabajamos directa e indirectamente para reducir nuestras emisiones de GEI, y más concretamente las de CO<sub>2</sub>.

Creemos que, con nuestro modelo de negocio de vuelos directos entre ciudades medianas, Volotea contribuye a la reducción global de GEI al eliminar las escalas, generando así un ahorro de combustible en el transporte aéreo europeo.

Nuestro Departamento de Ingeniería de Operaciones persigue la reducción continua de las emisiones de CO<sub>2</sub> asociadas a los vuelos de nuestros aviones mediante la mejora en la eficiencia del uso del combustible. Las metas de reducción de emisiones de gases efecto invernadero están vinculadas a los objetivos de reducción del consumo de combustible en los aviones especificado en el apartado de Energía, que en 2020 era del 3,2% respecto al año 2019.

En 2020, nuestros aviones tuvieron unas emisiones de **297.442 toneladas de CO<sub>2</sub>** (calculadas a partir del consumo de fuel del avión en tierra y en vuelo). Teniendo en cuenta el descenso de la

operativa durante la mayor parte de 2020 con motivo de la COVID, esto se ha traducido en una reducción de nuestras emisiones por avión de un 51,7% con respecto a 2019.

Emisiones de nuestros aviones	tCO <sub>2</sub> eq
2020	297.442
2019	616.037

En Volotea seguimos nuestro compromiso de mejora constante y queremos ser cada vez más transparentes. En 2020 nuestras emisiones en oficinas y bases de España fue de 129 tCO<sub>2</sub>eq, un 15% menos que el año pasado, que fueron de 152 tCO<sub>2</sub>eq. La reducción se debe principalmente a la disminución de nuestra actividad y al teletrabajo.

	2020	2019
<b>Emisiones de CO<sub>2</sub> de Oficinas y bases de España</b>	<b>Toneladas</b>	
Alcance 1 <sup>1</sup>	90,89	103,42
Consumo de gasóleo B de los equipos en tierra	70,73	103,42
Gases refrigerantes (R410A)	20,16	
Alcance 2 <sup>2</sup>	38,49	48,85
<b>TOTAL</b>	<b>129,38</b>	<b>152,27</b>

<sup>1</sup>Incluye consumo de fuel de los equipos en tierra de las bases operativas Asturias y Bilbao y los gases refrigerantes. Los factores de emisión utilizados han sido los que recoge el Registro de huella de carbono, compensación y proyectos de absorción de dióxido de carbono de MITECO en su versión de junio 2020 (Gasóleo B=2,708kgCO<sub>2</sub>eq/L.; R410A=2,088kgCO<sub>2</sub>eq/L.).

<sup>2</sup>Incluye consumos de electricidad en las oficinas de Barcelona, Asturias y Bilbao. Las emisiones del alcance 2 se han calculado utilizando los factores de emisión que recoge el Acuerdo sobre el etiquetado de la electricidad relativos a la energía producida en el año 2019 de CNMC en su versión de junio 2020 (Naturgy= 0,30 kg CO<sub>2</sub>eq/kWh; Fenie= 0 kg CO<sub>2</sub>eq/kWh; Endesa= 0,27 kg CO<sub>2</sub>eq/kWh). Emisiones calculadas mediante el método market-based.

### Apoyamos el desarrollo del avión eléctrico

Los objetivos de reducción de emisiones de CO<sub>2</sub> en la aviación se han establecido en un 50% en el 2050 respecto a los niveles netos del año 2005. Esto sólo es posible con un cambio radical en el diseño de los aviones. La introducción de plantas de propulsión alternativas a los motores convencionales (como turbopropulsores y turbohélices que equipan los aviones de pasajeros en la actualidad), es clave para conseguir tal objetivo.

Como parte de nuestro compromiso en la contribución a la lucha contra el cambio climático, en 2019 llegamos a un acuerdo de colaboración (que sigue vigente en 2020) con la compañía aeronáutica DANTE Aeronautical para participar en un proyecto a largo plazo de desarrollo de un avión de pasajeros híbrido-eléctrico. La idea es usar motores alimentados por electricidad, que a su vez es almacenada por baterías o generada a bordo con motores de combustión interna de alta eficiencia. El nuevo concepto reducirá significativamente tanto las emisiones de GEI mediante el uso como el ruido en vuelo, despegue y aterrizaje. Volotea también proporcionará a DANTE datos de análisis de mercado y datos técnicos. Además, hemos puesto a su disposición a nuestros ingenieros y a nuestro equipo comercial para desarrollar esta oportunidad de mercado y prestar apoyo técnico.

En 2020 no hemos podido avanzar como nos hubiera gustado con este proyecto. Lo mantenemos en hibernación hasta 2021.

### Otros tipos de contaminación

En el Manual de Operaciones de Volotea disponemos de un procedimiento a seguir para minimizar en lo posible el impacto al medio ambiente y evitar cualquier daño en la salud de las personas derivado de los posibles derrames de mercancías peligrosas. Adicionalmente, como prevención, contamos con un Plan de Auditorías de Combustible en el que se verifican los protocolos de actuación por parte de los proveedores conforme cuentan con procedimientos adecuados de formación, seguridad y actuación en caso de derrame.

En nuestras oficinas utilizamos gases refrigerantes regulados para nuestros equipos de aire acondicionado. En 2020 realizamos la recarga de dos equipos, sumando un total de 7,2 kg de gas R410, un valor significativamente inferior al de 2019 que fue de 12 kg.

El ruido de nuestros aviones se ha identificado como uno de los grandes impactos a nuestro personal de operaciones y a las comunidades donde volamos. Aplicamos medidas para atenuar el ruido causado durante las operaciones como, por ejemplo, el uso limitado de los motores auxiliares en los aeropuertos, la reducción de la utilización del freno por inversión del empuje o el seguimiento de las rutas establecidas por el control aéreo de entrada y salida de los aeropuertos. Por otra parte, todos nuestros aviones cuentan con un certificado de niveles de ruido conforme cumplen con la normativa correspondiente.

En lo que respecta a las emisiones, además del CO<sub>2</sub>, se emiten otros gases correspondientes a las maniobras de aterrizaje y despegue de las aeronaves por debajo de los 900 metros de altitud, denominados ciclos LTO (*Landing Take Off*). En estas maniobras se incluye la aproximación, ascenso, despegue y rodadura de aeronaves y se emiten óxidos de nitrógeno (NOx), monóxido de carbono (CO) e hidrocarburos sin combustionar (HC). Los estándares de emisiones de estos gases están fijados por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), que es la responsable de establecer límites de emisión de estos gases para los aviones.

## 7.2 Gestión y consumo de recursos

### 7.2.1 Energía

Nuestro principal consumo de combustible es el asociado al utilizado por nuestros aviones en tierra y durante el vuelo. Nuestro Departamento de Ingeniería de Operaciones es el encargado de impulsar la mejora continua de la eficiencia del uso del combustible, por lo que lleva un control detallado del consumo de combustible que, al mismo tiempo, permite detectar irregularidades y prácticas que conlleven un posible consumo excesivo.

Buscamos esta optimización en el cuidado y la actualización de la flota mediante la aplicación de programas de mantenimiento efectivo. Desde 2012, en Volotea hemos desarrollado un total de 37 iniciativas de ahorro de fuel. En este sentido, las iniciativas de reducción del consumo de combustible se centran en tres grandes medidas: eficiencia en el pilotaje del avión, planificación y reducción de la resistencia aerodinámica.

Gracias a estas iniciativas, en Volotea hemos conseguido optimizar el consumo de combustible en un 11,2% desde que empezamos a volar. En 2020, se han llevado a cabo 9 iniciativas de ahorro de consumo de combustible por vuelo, que han resultado en un total de 4,3% de ahorro respecto a 2019, teniendo en cuenta el total de combustible consumido en vuelo.

A estas iniciativas cabe añadir la progresiva renovación de la flota. La incorporación de los A319, que cuentan con tecnología de última generación para optimizar el consumo de combustible y reducir las emisiones de CO<sub>2</sub>, suponen un ahorro final por avión de un 17% de queroseno respecto a la flota del 2015. Nuestro objetivo es incorporar el A320, que es aún más eficiente y nos permitirá reducir más el consumo de combustible.

En 2020, el consumo de fuel en los aviones fue de **94.426 toneladas**, un 51,7% menos que en 2019, debido a la inactividad sufrida entre marzo y junio, y la poca actividad durante el resto del año.

	2020	2019
	<b>Fuel (t)</b>	
Total	94.426	195.567
	<b>Número de aviones</b>	
Total	36	36
	<b>Fuel relativo (t/avión)</b>	
Total	2.623	5.432

En nuestras bases de Asturias y Bilbao la energía que se suministra a los aviones cuando están en tierra procede de un equipo de transporte en tierra que va a gasoil. Los consumos de gasoil en 2020 han sido de 13.809 l y 12.312 l, respectivamente. Sumándolos, observamos que hemos pasado de

un consumo total de 31,5m<sup>3</sup> en 2019 a 26,1m<sup>3</sup> en 2020. La reducción se debe al parón ocasionado por la COVID desde el mes de marzo.

Por otra parte, la electricidad que consumimos en Volotea proviene de la red eléctrica de cada país en el que operamos. En oficinas centrales se consume un 41% de la energía de fuentes renovables.

El consumo de energía eléctrica en 2020 fue de **205.701 kWh**, un 18,2% menos que en 2019, debido principalmente a la situación de poca afluencia de personal en las oficinas durante el año 2020 debido a la pandemia COVID.

	2020	2019
Oficinas <sup>1</sup>	<b>Energía eléctrica (kWh)</b>	
Barcelona-Headquarters	174.895	220.036
Asturias	16.889	19.339
Bilbao	13.917	12.024
<b>Total</b>	<b>205.701</b>	<b>251.399</b>

<sup>1</sup> No se dispone de los consumos de electricidad de las bases de Francia, Italia y Grecia, puesto que son espacios muy pequeños sin medidores de consumo. La estimación de estos consumos se hace a partir del reparto de consumos del ente aeroportuario y no tiene en cuenta la actividad desarrollada. Es por ello no lo reportamos. Las oficinas y bases reportadas sí que tienen contador propio.

Asimismo, la pandemia nos ha impedido avanzar en el proyecto de mejora de la eficiencia energética definido a raíz de la auditoría energética de nuestras oficinas centrales realizada en 2019. Esperamos poder empezar en 2021, cuando la situación vuelva a recuperar cierta normalidad. No obstante, continuamos comprometidos con la reducción del consumo energético transmitiendo mensajes de buenas prácticas a toda la plantilla de oficinas como son el apagado de luces, ordenadores y aires acondicionados mientras estén en desuso y establecido un horario para cerrar el aire acondicionado y las luces con tal de evitar consumos innecesarios.

## 7.2.2 Agua

En conjunto, en Volotea hemos consumido **1.066,5 m<sup>3</sup>** de agua en 2020. Este consumo viene de nuestros aviones, 234,5 m<sup>3</sup>, por un lado, y del consumo de agua de nuestras oficinas de España (Barcelona y Asturias) por otro, 832 m<sup>3</sup>.

Consumo de agua (m <sup>3</sup> )	2020	2019
Oficinas Barcelona	819,0	1347
De aviones	234,5	407
Asturias	13	38
<b>Total</b>	<b>1.066,5</b>	<b>1.792</b>

En las oficinas, una de las medidas implantada para el ahorro de agua es la revisión periódica de los grifos para evitar el goteo de agua, difusores en los grifos o la doble cisterna en los baños. En 2020 no hemos avanzado en la reducción del consumo de agua, aunque la poca afluencia de persona a las oficinas ha ayudado a reducir consumos.

Para reducir el consumo de agua en los aviones sólo se llenan los depósitos de agua al 50% de su capacidad. De este modo, conseguimos reducir el peso del avión y ahorramos en el consumo de agua, y simultáneamente en el consumo de combustible.

En 2020 el consumo de agua de los 36 aviones en circulación ha sido de 234,5m<sup>3</sup>, un 42% menos que en 2019 debido básicamente a la reducción en el número de vuelos.

Flota	2020	2019
A319	194.267	241.800
B717	40.265	165.480
<b>Consumo Total (L)</b>	<b>234.532</b>	<b>407.280</b>

### 7.2.3 Economía circular

La Economía Circular se percibe internacionalmente como la nueva estrategia para reducir el consumo de materias primas y mejorar la gestión de residuos. En economía circular los residuos son recursos que deben ser aprovechados para evitar la extracción continuada y excesiva de materias primas.

La gestión de residuos en el sector de la aviación está altamente regulada por el contexto aeroportuario. Todos los residuos asociados a la asistencia en tierra de aeronaves son tratados y gestionados acorde a lo exigido por la directiva 97/68/CE del Parlamento Europeo y del consejo del 16 de diciembre de 1997.

En Volotea nos hemos propuesto reducir al máximo el consumo de materiales y reciclar absolutamente todo lo posible ya sea a través de empresas especializadas (gestores) o de los aeropuertos que nos proporcionan el servicio.

Una de las fuentes principales de consumo de materiales y generación de residuos gira en torno al mantenimiento de los aviones, ya que por seguridad la sustitución de algunas partes como ruedas, frenos, baterías o botellas de oxígeno cada cierto período de tiempo o en caso de detectar daños es obligatoria. No obstante, cabe mencionar que los componentes aeroespaciales, en el 90% de los casos, se mandan a reparar en un taller aprobado y una vez reparado se reinstalan en las aeronaves, participando, así en el fomento de una economía circular. La gestión de todo componente que no se pueda reparar pasa a ser responsabilidad del mismo taller, que se encarga de su destrucción o gestión. Asimismo, los residuos catalogados como peligrosos se tratan de forma específica por gestores autorizados, que son los responsables de su eliminación y/o valorización.

Los residuos generados en 2020 han sido muy bajos comparado con los años anteriores. Por motivos de la COVID hemos estado 4 meses sin operar, y, en consecuencia, sin ningún tipo de consumo.

Anualmente consumimos:

	2020	2019
<b>Tipo de materiales</b>	<b>Unidades</b>	
Ruedas	885	1.599
Frenos	96	185
Baterías	169	319
Botellas de oxígeno*	112	-

\* Es el primer año que se reporta el dato

En 2020, a raíz de la COVID, hemos cambiado nuestra filosofía de compra de materiales de mantenimiento, que ha pasado de una compra de 'stocks' a una compra de lo 'necesario'. Nuestro objetivo es reducir la cantidad de compra para adaptarla al consumo real del mantenimiento de nuestra aviación y evitar la acumulación de stocks y, en consecuencia, de residuos.

Residuos procedentes del mantenimiento de los aviones	Italia	Francia	Grecia	España
	2020			
Aceite (L)	2.887	5.163	199	297
Bombillas y Fluorescentes (kg)	105	75	8	12
Pilas (kg)	36	25	4	6
Otros Residuos <sup>1</sup> (kg)	270	310	25	60
	2019			
Aceite (L)	2.520	2.540	240	240
Bombillas y Fluorescentes (kg)	225	90	15	20
Pilas (kg)	37	22	2	4
Otros Residuos <sup>1</sup> (kg)	510	460	40	80

<sup>1</sup>Otros residuos son filtros, trapos sucios, etc.

Estos residuos son gestionados a través de gestores autorizados o a través de sistemas establecidos en los sistemas de los propios aeropuertos de donde se encuentran las bases.

En 2020 los residuos de aceite de los aviones que tenemos en la base francesa son más elevados que el resto y que el año pasado por varios motivos:

- › hemos volado menos en Italia y España que en Francia,
- › hemos volado mucho más este año desde Francia que el año pasado,
- › hubo cambios de motores que requieren el rellenado de aceite nuevo, y esto eleva mucho el consumo.
- › Finalmente, puede que los aviones operando en Francia, que son un poco más antiguos, gastasen más aceite.

A nivel de oficinas, desde Volotea realizamos una gestión adecuada de los residuos que generamos, aunque carecemos de una política específica. El año pasado creamos un equipo de voluntarios llamado **Sustainable Team** que se reúne de forma periódica para llevar a cabo iniciativas que mejoran nuestro espacio de trabajo y reducen nuestro impacto ambiental. Por ejemplo, entregamos una botella corporativa reutilizable a los nuevos empleados en su primer día, como parte de su *welcome pack*. También separamos papel, plástico, orgánico, material higiénico debido a la COVID y tóneres. En lo que refiere al fomento de estrategias de economía circular, trabajamos en el reciclaje de material de oficina y la reutilización de las cajas de empaquetado. En 2020 su actividad se ha visto reducida por la inactividad en las propias oficinas derivado de un aumento del teletrabajo.

En los aeropuertos de Bilbao y Asturias, tenemos subcontratado el servicio de limpieza de aeronaves y oficinas con la empresa Multiservicios Aeroportuarios. La gestión de los residuos se realiza de acuerdo con su **Programa de Control Ambiental (PCA)**, que describe cómo se separan los residuos y dónde se transportan para su posterior deshecho o reciclaje, y los procedimientos de prevención de vertidos de aguas residuales y de actuación en caso de derrame de sustancia peligrosa.

#### Elementos desechables derivados de la COVID

Un aspecto relevante derivado de la COVID, es que se nuestro personal de tierra y de cabina ha hecho un mayor uso de elementos desechables como guantes, mascarillas y demás que antes de la pandemia casi no se usaban. Para reducir la cantidad de material desechable usado, en oficinas

además se ha producido mascarillas de tela para los empleados. En concreto, en las oficinas y en los aviones de nuestras bases hemos usado<sup>7</sup>:

- › 75.000 mascarillas de celulosa
- › 110.000 guantes de vinilo
- › 7.500 paquetes de plástico de 30 unidades de toallitas de celulosa
- › 120 garrafas de plástico de 5L con gel desinfectante
- › 110 botellas de plástico de 500 ml de gel desinfectante

### **Medidas para impulsar la reducción de recursos de papel**

Nuestra actividad diaria en oficinas y en vuelo utiliza mucho papel, por lo que estamos incorporando medidas para optimizar esta situación, ya sea reduciendo el consumo de papel o buscando alternativas de papel más ecológico.

En 2019 empezamos un plan de ahorro de papel en vuelo que hemos implementado durante 2020. Se han sustituido todos los planes de vuelo en papel (96 páginas), por el dispositivo de gestión del plan de vuelo electrónico, *Electronic Flight Back* (EFB), una herramienta digital que ayuda a las tripulaciones de cabina desarrollar tareas de gestión de los vuelos de una manera más fácil y eficiente. Este cambio implica que de media se dejan de imprimir y usar 24 hojas de papel por vuelo. En 2020 hicimos 30.604 vuelos, así que ahorramos 734.496 hojas de papel. Si estimamos que cada hoja de papel DinA4 pesa 5g<sup>8</sup>, estimamos un ahorro total de 3.672,48 kg de papel en 2020. Este valor será muy superior cuando se termine la pandemia y se restablezca la normalidad en el sector.

Otra iniciativa destacada ha sido el cambio en el uso de papel blanco por el de papel reciclado para las impresoras de nuestras oficinas centrales. Para aquellas en las que todavía se utiliza papel blanco, este se compra con componente ecológico.

Consumo de papel	2020	2019
cajas	114	131
kg	1.396	1860

En nuestros centros operativos y en las oficinas centrales generamos documentación en papel que por normativa –como en el caso de la documentación aeroportuaria–, o por razones de confidencialidad de la información debe de ser destruida. En Volotea contamos con la ayuda de una empresa certificada que se encarga de la destrucción de estos documentos. En 2019, se generaron 19.398 kg de papel destruido y en 2020 5.528kg. La reducción drástica de papel destruido es nuevamente, la inactividad de nuestra operativa debido a la COVID. Por otro lado, hemos realizado una compra de 125 unidades de tóneres en 2020 respecto a los 89 comprados en 2019.

### **Medidas para la reducción del desperdicio alimentario**

En Volotea contamos con un servicio de venta de comida y bebidas durante el vuelo. Debido a las medidas de seguridad tomadas para prevenir el contagio de la pandemia, en 2020 no se propuso ninguna venta a bordo durante los meses de marzo a noviembre. En noviembre retomamos el catering de forma muy reducida: bebida caliente, dos snacks y botellas agua individuales.

En condiciones normales, en Volotea ofrecemos principalmente alimentos no perecederos como *snacks*, por lo que evitamos generar desperdicios alimentarios en el día a día. En el caso de los productos frescos, como bocadillos, al final del día se ofrecen estos productos al 50% de su precio para fomentar su consumo y como acción para combatir el desperdicio de alimentos.

<sup>7</sup> Datos calculados en base a lo que se ha comprado.

<sup>8</sup> Se ha utilizado un gramaje estándar de 80g. El peso de la hoja de 80gr nos indica que una hoja de 1 metro cuadrado pesaría 80 gramos. Es decir que una hoja A4 que tiene unas medidas de 210 x 297 mm, pesará 5gr.

Cabe comentar que para 2021 se está trabajando en la mejora de la sostenibilidad del cáterin a bordo de nuestros aviones. Estamos valorando el cambio de productos desechables por productos más eco-responsables. En 2020 hemos empezado a trabajar para eliminar el plástico y sustituirlo por material reciclado y/o reciclable. Estimamos que con este proyecto podremos suprimir 1 tonelada de residuos de plástico anual. Es un proyecto nuevo que esperamos poder desarrollar plenamente en 2021. No obstante, debido a la pandemia, en 2020 hemos suprimido todos los servicios de cáterin en nuestros vuelos, por lo que hemos reducido enormemente la cantidad de plástico generado.

### **7.3 Medidas para la protección de la biodiversidad**

Algunos de los aeropuertos en los que operamos se encuentran cerca de espacios protegidos de biodiversidad, como por ejemplo el de Barcelona. Colaboramos con los aeropuertos y entidades locales implementando medidas destinadas a desalojar comunidades de aves de las pistas de despegue y aterrizaje, para prevenir cualquier posible colisión.

Para ello en Volotea formamos parte del grupo de trabajo *Birdstrike Management Group* junto con otras tres compañías aéreas. El objetivo de este grupo es el de evitar posibles impactos de aves con los aviones cuando despegan o aterrizan, ya que además de impactar directamente sobre la población de aves puede suponer un riesgo en la seguridad de los aviones. Los miembros del grupo llevan a cabo auditorías en determinados aeropuertos que después ponen al acceso del grupo con tal de desarrollar Planes de Gestión de Peligro de Fauna Salvaje.

El proyecto ofrece una oportunidad para recibir orientación, apoyo y desarrollo para todo el personal que forma parte del grupo y se compromete a trabajar para transferir su riqueza de conocimiento y experiencia.

## 8 Nuestro compromiso social

**Nuestra actividad y las conexiones que establecemos entre las ciudades medianas y pequeñas favorecen las economías de sus regiones, pero queremos ir más allá y que las poblaciones de cada una de las ciudades en las que operamos nos sientan suyos. En Volotea, somos conscientes de la necesidad de un esfuerzo conjunto para afrontar los retos sociales y ambientales.**

### 8.1 Fomentamos el desarrollo en las comunidades locales

Para generar valor local y reducir nuestra contribución al cambio climático en nuestra política de compras **priorizamos la contratación de proveedores que sean locales y ofrezcan una buena calidad en el servicio**. Por ello, en la mayoría de los aeropuertos, contratamos empresas de la zona para que realicen determinadas operaciones de tierra. No obstante, nuestra política de compras no incluye cuestiones sociales, de igualdad de género ni ambientales.

En 2020 hemos valorado la contribución de nuestras compras en las comunidades locales. Los proveedores con los que hemos trabajado son<sup>9</sup>: un 32% de España, un 60% de Europa y un 8% de otros países del mundo.

Para asegurar una calidad excelente en los servicios proporcionados por nuestros proveedores, y el cumplimiento con los estándares de seguridad requeridos por la autoridad, disponemos de un procedimiento propio de aprobación de los subcontratistas.

Asimismo, en Francia, hemos llevado a cabo acuerdos de formación con Airbus y escuelas de pilotos para la selección y educación de jóvenes interesados en el sector aéreo a acceder a su desarrollo profesional mediante cursos específicos para su incorporación a una compañía que opera en su ciudad de residencia.

#### Patrocinios

Por otra parte, **nos implicamos patrocinando proyectos culturales y deportivos de gran relevancia para las comunidades locales donde estamos presentes**. Para seleccionar a entidades y actividades relevantes en las poblaciones en las que operamos, que sean permanentes, aporten valor a sus ciudadanos y estén totalmente enraizadas en las mismas disponemos de una **estrategia de patrocinio**, que se basa en los siguientes objetivos:

- › Compromiso con socios locales
- › Enfoque duradero
- › Intereses locales
- › Visibilidad todo el año
- › Habilidad para involucrar diferentes grupos de interés
- › Bases de datos y *newsletters* locales

Por ello, estamos activamente comprometidos con las principales instituciones sociales y culturales en las ciudades donde volamos. Las aportaciones incluyen la financiación de un amplio abanico de iniciativas en Francia, Italia, España y Grecia.

En 2020, debido a la COVID tuvimos que reducir nuestros acuerdos y renovar los patrocinios de los que obtenemos una mayor visibilidad, con socios estables, a largo plazo y comprometidos, contentos de apoyar a Volotea y de adaptar las condiciones a la situación actual. Por ello, en 2020, la cifra de patrocinios alcanzó un importe de **113.000€**, respecto a los 260.000 € de 2019, de entre los cuales destacamos los siguientes:

- › Patrocinio de Le MuCem en Marsella para difusión de actividades culturales y exposiciones centradas en las culturas del mar Mediterráneo

---

<sup>9</sup> Primer año que se reporta este desglose.



- › **UNHCR-ACNUR:** En Volotea pensamos que la labor de este organismo de las Naciones Unidas es fundamental para evitar más muertes en el Mediterráneo y poder dar un futuro a personas que lo han perdido todo al verse obligadas a abandonar sus hogares. Mantenemos la visibilidad del proyecto de educación a la infancia en campos de refugiados en países de primera acogida en nuestra web durante casi todo el año. Los clientes que lo desean pueden hacer un donativo junto con su reserva y nosotros nos encargamos de hacerlo llegar a UNHCR-ACNUR.
- › **Cruz Roja:** durante los meses más críticos de la pandemia participamos en la difusión de campañas locales de Cruz Roja para paliar los impactos de la COVID mediante difusión y recolección de donaciones de clientes a través de nuestra web. El importe recaudado se entregó íntegramente a las oficinas locales de Cruz Roja en Bilbao, Marsella, Véneto y Atenas.
- › **Campaña para la Vacunación Infantil:** Seguimos participando en la iniciativa público-privada Alianza Empresarial para la Vacunación Infantil, con una aportación económica mediante la cual se lucha contra la mortalidad infantil en 73 países en vías de desarrollo.
- › **Ópera Nacional de Burdeos:** Patrocinamos la temporada 2019/2020 de ópera de la Ópera Nacional de Burdeos.

Además, en Francia, hemos realizado aportaciones a **Association Jeremy, Aerocampus Aquitaine**, y **Les Ailes de la Ville y Airemploi**, todas ellas asociaciones sin ánimo de lucro que fomentan la capacitación entorno el ámbito de la aviación.

En 2020, nuestras colaboraciones con entidades sin ánimo de lucro sumaron un total de 38.270€, de las cuales 11.498€ se distribuyeron en Francia y 26.772€ en España. En 2019, el total fue de 32.254€, de las cuales 12.934€ se distribuyeron en Francia y 19.320€ en España.

**La cifra de contribuciones sociales**, teniendo en cuenta tanto los patrocinios como las aportaciones a entidades sin ánimo de lucro en 2020 es de **151.270€** (142.254€ en 2019).

Para concluir, es un gran placer para Volotea poder publicar nuestro tercer Informe de Responsabilidad Social Corporativa, en el que hemos tenido ocasión de presentar las medidas e iniciativas sostenibles que hemos estado desarrollando desde la creación de la compañía.

Volotea es una aerolínea en la que día a día se trabaja para crecer con responsabilidad, cumplir con todos los requisitos legales y satisfacer las necesidades de nuestros grupos de interés, mejorando nuestro servicio aéreo sin perder de vista nuestra contribución e impacto positivo en el entorno. Este año cabe destacar el crecimiento significativo de nuestra compañía en aspectos tan cruciales como el número de personas que forman parte de nuestro equipo, y el número de rutas donde operamos, a pesar de la situación de pandemia que en la que estamos inmersos.

Desde Volotea queremos terminar estas líneas agradeciendo a toda la familia Volotea por hacer de la compañía, una aerolínea cercana, preocupada por su entorno, sociedad y sus propios empleados, sin cada uno de los cuales la aerolínea no podría despegar. Merci, Grazie, Efharisto, Gràcies, Danke.

Para cualquier duda o aportación acerca de este informe, ponemos a disposición el formulario de contacto en el apartado Ayuda de nuestra web [volotea.com](http://volotea.com).

## CONTENIDOS LEY 11/2018

A través del informe, se recogen todos los aspectos identificados como materiales, alineados con los requerimientos contemplados por la Ley 11/2018 de Información No Financiera.

Requerimientos de la Ley	Criterio de reporting		Página(s)
Breve descripción del modelo de negocio del grupo, que incluirá: 1.) su entorno empresarial, 2.) su organización y estructura, 3.) los mercados en los que opera, 4.) sus objetivos y estrategias, 5.) los principales factores y tendencias que pueden afectar a su futura evolución.	GRI 102-1	Nombre de la Compañía	4, 10
	GRI 102-2	Actividades, marcas, productos y servicios	6
	GRI 102-3	Ubicación de la sede	Travessera de Gracia 56, piso 4. 08006, Barcelona.
	GRI 102-4	Ubicación de las operaciones	6
	GRI 102-6	Mercados servidos	6
	GRI 102-7	Tamaño de la organización	5, 25
Marco de Reporting utilizado	Estándares GRI	Marco de Reporting utilizado	4
Análisis de Materialidad	GRI 102-40 GRI 102-42 GRI 102-47	Lista de los grupos de interés Identificación Selección de los grupos de interés Lista de temas materiales	14-17
Una descripción de las políticas que aplica el grupo respecto a dichas cuestiones, que incluirá:  1.) los procedimientos de diligencia debida aplicados para la identificación, evaluación, prevención y atenuación de riesgos e impactos significativos 2.) los procedimientos de verificación y control, incluyendo qué medidas se han adoptado.	GRI 103-2	El enfoque de gestión y sus componentes	12, 17, 21-22, 32, 33-34, 35-36, 40, 48-49
Los resultados de esas políticas, debiendo incluir indicadores clave de resultados no financieros pertinentes que permitan: 1.) el seguimiento y evaluación de los progresos y 2.) que favorezcan la comparabilidad entre sociedades y sectores, de acuerdo con los marcos nacionales, europeos o internacionales de referencia utilizados para cada materia.	GRI 103-2	El enfoque de gestión y sus componentes	12-13, 19-20, 22-24, 32, 35, 37, 40-47, 48-50

Requerimientos de la Ley	Criterio de reporting		Página(s)
Los principales riesgos relacionados con esas cuestiones vinculados a las actividades del grupo, entre ellas, cuando sea pertinente y proporcionado, sus relaciones comerciales, productos o servicios que puedan tener efectos negativos en esos ámbitos, y Cómo el grupo gestiona dichos riesgos, Explicando los procedimientos utilizados para detectarlos y evaluarlos de acuerdo con los marcos nacionales, europeos o internacionales de referencia para cada materia. Debe incluirse información sobre los impactos que se hayan detectado, ofreciendo un desglose de los mismos, en particular sobre los principales riesgos a corto, medio y largo plazo.	GRI 102-15	Principales impactos, riesgos y oportunidades	17-20
<b>Global Medio Ambiente</b>			
1.) Información detallada sobre los efectos actuales y previsibles de las actividades de la empresa en el medio ambiente y en su caso, la salud y la seguridad	GRI 103-2	Enfoque de gestión de cada ámbito medioambiental	40
	GRI 102-11	Principio o enfoque de precaución	40
2.) Los procedimientos de evaluación o certificación ambiental; 3.) Los recursos dedicados a la prevención de riesgos ambientales; 4.) La aplicación del principio de precaución 5.) la cantidad de provisiones y garantías para riesgos ambientales.	GRI 201-2	Implicaciones financieras y otros riesgos y oportunidades derivados del cambio climático  Ley 26/2007 de Responsabilidad Medioambiental	40
<b>Contaminación</b>			
1.) Medidas para prevenir, reducir o reparar las emisiones de carbono que afectan <b>gravemente</b> el medio ambiente; Teniendo en cuenta cualquier forma de contaminación atmosférica específica de una actividad, incluido el ruido y la contaminación lumínica.	GRI 103-2	Enfoque de gestión de Contaminación.  La contaminación lumínica no se considera un aspecto material	40-42
<b>Economía circular y prevención</b>			
Economía circular. Medidas de prevención, reciclaje, reutilización, otras formas de recuperación y eliminación de desechos	GRI 103-2	Enfoque de gestión de Efluentes y residuos	44
	GRI 306-2	Residuos por tipo y método de eliminación	44-46
Acciones para combatir el desperdicio de alimentos	GRI 103-2	Enfoque de gestión de acciones para el desperdicio de alimentos	46-47
<b>Uso sostenible de los recursos</b>			
El consumo de agua y el suministro de agua de acuerdo con las limitaciones locales;	GRI 303-1 (2018)	Interacción con el agua como recurso compartido	43-44

Requerimientos de la Ley	Criterio de reporting		Página(s)
Consumo de materias primas y las medidas adoptadas para mejorar la eficiencia de su uso;	GRI 301-1	Materiales utilizados por peso o volumen	42, 44, 46
Consumo, directo e indirecto, de energía	GRI 302-1	Consumo energético dentro de la organización	42-43
Medidas tomadas para mejorar la eficiencia energética	GRI 302-4	Reducción del consumo energético	42-43
Uso de energías renovables.	GRI 302-1	Consumo energético dentro de la organización	43
<b>Cambio Climático</b>			
Los elementos importantes de las emisiones de gases de efecto invernadero generados como resultado de las actividades de la empresa, incluido el uso de los bienes y servicios que produce;	GRI 103-2	Enfoque de gestión de Emisiones	40-41
	GRI 305-1	Emisiones directas de GEI (alcance 1)	41
	GRI 305-2	Emisiones indirectas de GEI al generar energía (alcance 2)	41
Las medidas adoptadas para adaptarse a las consecuencias del cambio climático;	GRI 201-2	Implicaciones financieras y otros riesgos y oportunidades derivados del cambio climático	40-42
Las metas de reducción establecidas voluntariamente a medio y largo plazo para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y los medios implementados para tal fin.	GRI 305-5	Reducción de las emisiones de GEI	40
<b>Protección de la biodiversidad</b>			
Medidas tomadas para preservar o restaurar la biodiversidad; Impactos causados por las actividades u operaciones en áreas protegidas.	GRI 304-2	Impactos significativos de las actividades, los productos y los servicios en la biodiversidad	47
<b>Empleo</b>			
Número total y distribución de empleados por sexo, edad, país y clasificación profesional;	GRI 102-8	Información sobre empleados y otros trabajadores	25-26
	GRI 405-1	Diversidad en órganos de gobierno y empleados	26
Número total y distribución de modalidades de contrato de trabajo,	GRI 102-8	Información sobre empleados y otros trabajadores	26-27
Promedio anual de contratos indefinidos, de contratos temporales y de contratos a tiempo parcial por sexo, edad y clasificación profesional,	GRI 102-8	Información sobre empleados y otros trabajadores	27-29
	GRI 405-1	Diversidad en órganos de gobierno y empleados	28-29

Requerimientos de la Ley	Criterio de reporting		Página(s)
Número de despidos por sexo, edad y clasificación profesional;	GRI 401-1	Nuevas contrataciones de empleados y rotación de personal	31
Las remuneraciones medias y su evolución desagregados por sexo, edad y clasificación profesional o igual valor;	GRI 405-2	Ratio del salario base y de la remuneración de mujeres frente a hombres	29-30
<b>Brecha salarial</b> , la remuneración de puestos de trabajo iguales o de media de la sociedad,	(1)	Brecha salarial = (Promedio salario hombres-promedio salario mujeres) /promedio salario hombres	30-31
La <b>remuneración media de los consejeros y directivos</b> , incluyendo la retribución variable, dietas, indemnizaciones, el pago a los sistemas de previsión de ahorro a largo plazo y cualquier otra percepción <b>desagregada por sexo</b> ,	(1)	Criterio interno de reporting	31
Implantación de <b>políticas de desconexión laboral</b> ,	(1)	Criterio interno de reporting	38
Empleados con discapacidad.	GRI 405-1	Diversidad en órganos de gobierno y empleado	32
<b>Organización del trabajo</b>			
Organización del tiempo de trabajo	(1)	Criterio interno de reporting	38
Número de horas de absentismo	(1)	Criterio interno de reporting	37
<b>Medidas</b> destinadas a facilitar el disfrute de la conciliación y fomentar el ejercicio corresponsable de estos por parte de ambos progenitores.	(1) y GRI 401-3	Criterio interno de reporting y Permiso parental	38
<b>Salud y seguridad</b>			
Condiciones de salud y seguridad en el trabajo;	GRI 103-2	Enfoque de Gestión Salud y Seguridad en el trabajo	35-36
<b>Accidentes</b> de trabajo por sexo, índice frecuencia por sexo, índice de gravedad por sexo, enfermedades profesionales por sexo.	GRI 403-9 (2018)	Lesiones por accidente laboral	37
<b>Relaciones sociales</b>			
Organización del diálogo social, incluidos procedimientos para informar y consultar al personal y negociar con ellos;	GRI 103-2	Enfoque de Gestión Relaciones trabajador empresa	39
Porcentaje de <b>empleados cubiertos por convenio colectivo</b> por país;	GRI 102-41	Acuerdos de negociación colectiva	38

<b>Requerimientos de la Ley</b>	<b>Criterio de reporting</b>	<b>Página(s)</b>	
El <b>balance</b> de los convenios colectivos, particularmente en el campo de la salud y la seguridad en el trabajo.	GRI 403-4	Temas de salud y seguridad tratados en acuerdos formales con sindicatos.	38
<b>Formación</b>			
Las <b>políticas implementadas</b> en el campo de la formación;	GRI 103-2	Enfoque de Gestión Formación y enseñanza	32-34
La <b>cantidad total de horas de formación</b> por categorías profesionales.	GRI 404-1	Promedio de horas de formación al año por empleado	35
<b>Accesibilidad universal</b>			
<b>Accesibilidad universal de las personas con discapacidad</b>	GRI 103-2	Enfoque de Gestión de Diversidad e Igualdad de oportunidades Enfoque de gestión no discriminación	32
<b>Igualdad</b>			
<b>Medidas adoptadas</b> para promover la igualdad de trato y de oportunidades entre mujeres y hombres;	GRI 103-2	Enfoque de Gestión Diversidad e igualdad de oportunidades Enfoque de Gestión No discriminación	32
<b>Planes de igualdad</b> (Capítulo III de la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres), medidas adoptadas para promover el empleo, protocolos contra el acoso sexual y por razón de sexo, la integración y la accesibilidad universal de las personas con discapacidad;			32
La <b>política</b> contra todo tipo de discriminación y, en su caso, de gestión de la diversidad.			32
<b>Información sobre el respeto a los derechos humanos</b>			
Aplicación de procedimientos de diligencia debida en materia de derechos humanos, <b>prevención</b> de los riesgos de vulneración de derechos humanos y, en su caso, medidas para mitigar, gestionar y reparar posibles abusos cometidos;	GRI 102-16	Valores, principios, estándares y normas de conducta	12-14
	GRI 102-17	Mecanismos de asesoramiento y preocupaciones éticas	12-13
<b>Denuncias</b> por casos de vulneración de derechos humanos;	GRI 406-1	Casos de discriminación y acciones correctivas emprendidas	13
<b>Promoción y cumplimiento</b> de las disposiciones de los convenios fundamentales de la Organización Internacional del Trabajo relacionadas con el respeto por la libertad de asociación y el derecho a la negociación colectiva;	GRI 102-16	Valores, principios, estándares y normas de conducta	12
	GRI 407-1	Operaciones y proveedores cuyo derecho a la libertad de asociación y negociación colectiva podría estar en riesgo	12-13,18-19
La eliminación de la discriminación en el empleo y la ocupación;	GRI 103-2	Enfoque de Gestión de No Discriminación	12-13, 32
La eliminación del trabajo forzoso u obligatorio;	GRI 102-16	Valores, principios, estándares y normas de conducta	12

Requerimientos de la Ley	Criterio de reporting		Página(s)
La abolición efectiva del trabajo infantil.	GRI 102-16	Valores, principios, estándares y normas de conducta	12
<b>Información relativa a la lucha contra la corrupción y el soborno</b>			
<b>Medidas adoptadas para prevenir la corrupción y el soborno;</b>	GRI102-15	Principales impactos, riesgos y oportunidades	12-13
	GRI 102-16	Valores, principios, estándares y normas de conducta	12-14
	GRI 205-2	Comunicación y formación sobre políticas y procedimientos anticorrupción	12
<b>Medidas para luchar contra el blanqueo de capitales,</b>	GRI 102-16	Valores, principios, estándares y normas de conducta	12-13
	GRI 205-2	Comunicación y formación sobre políticas y procedimientos anticorrupción	13
<b>Aportaciones a fundaciones y entidades sin ánimo de lucro.</b>	GRI 201-1	Valor económico directo generado y distribuido	50
<b>Compromisos de la empresa con el desarrollo sostenible</b>			
El <b>impacto</b> de la actividad de la sociedad en el empleo y el desarrollo local;	GRI 103-2	Enfoque de Gestión Comunidades locales	48-50
	GRI 203-2	Impactos económicos indirectos significativos	6
El <b>impacto</b> de la actividad de la sociedad en las poblaciones locales y en el territorio;	GRI 413-2	Operaciones con impactos negativos significativos -reales y potenciales- en las comunidades locales	6, 48-50
Las relaciones mantenidas con los actores de las comunidades locales y las modalidades del diálogo con estos;	GRI 102-43	Enfoques para la participación de los grupos de interés	14-17
Las acciones de asociación o patrocinio.	GRI 102-12	Iniciativas externas	48-50
	GRI 102-13	Afiliación a asociaciones	10
<b>Subcontratación y proveedores</b>			
La inclusión en la <b>política de compras</b> de cuestiones sociales, de igualdad de género y ambientales;	GRI 102-9	Cadena de suministro	18-19, 48
Consideración en las <b>relaciones con proveedores y subcontratistas</b> de su responsabilidad social y ambiental;	(1)	Criterio de reporting según el cumplimiento de requerimientos legales	18-19, 40
Sistemas de <b>supervisión y auditorías</b> y resultados de las mismas.	GRI 103-2	Enfoque de gestión prácticas de adquisición	18-19
<b>Consumidores</b>			
Medidas para la salud y la seguridad de los consumidores;	GRI 416-1	Evaluación de los impactos en la salud y seguridad de las	19-20, 21-22

Requerimientos de la Ley	Criterio de reporting		Página(s)
		categorias de productos o servicios	
Sistemas de reclamación, quejas recibidas y resolución de las mismas.	GRI 103-2	Enfoque de Gestión Sistemas de reclamación, quejas recibidas y resolución de las mismas	23-24
<b>Información fiscal</b>			
Beneficios obtenidos país por país	GRI 201-1	Valor económico directo generado y distribuido	11
Impuestos sobre beneficios pagados	GRI 201-1	Valor económico directo generado y distribuido	11
Subvenciones públicas recibidas	GRI 201-4	Asistencia financiera recibida del gobierno	11

(1) Criterio de reporting diferente a GRI

## **INFORME DE AUDITORÍA DE CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS EMITIDO POR UN AUDITOR INDEPENDIENTE**

A los socios de Volotea, S.L.:

### **Opinión**

Hemos auditado las cuentas anuales consolidadas de Volotea, S.L. (la Sociedad dominante) y su sociedad dependiente (el Grupo), que comprenden el balance a 31 de diciembre de 2021, la cuenta de resultados, el estado del resultado global, el estado de cambios en el patrimonio neto, el estado de flujos de efectivo y la memoria, todos ellos consolidados, correspondientes al ejercicio anual terminado en dicha fecha.

En nuestra opinión, las cuentas anuales consolidadas adjuntas expresan, en todos los aspectos significativos, la imagen fiel del patrimonio y de la situación financiera del Grupo a 31 de diciembre de 2021, así como de sus resultados y flujos de efectivo, todos ellos consolidados, correspondientes al ejercicio anual terminado en dicha fecha, de conformidad con las Normas Internacionales de Información Financiera, adoptadas por la Unión Europea (NIIF-UE), y demás disposiciones del marco normativo de información financiera que resultan de aplicación en España.

### **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 consolidadas* de nuestro informe.

Somos independientes del Grupo de conformidad con los requerimientos de ética, incluidos los de independencia, que son aplicables a nuestra auditoría de las cuentas anuales consolidadas 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.

### **Párrafo de énfasis**

Llamamos la atención sobre los desgloses de la Nota 2.3 de las cuentas anuales consolidadas adjuntas, en relación con la aprobación de un préstamo participativo de la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI) por importe de 200 millones de euros, así como de un préstamo participativo de 10 millones de euros aportado por los socios con el objetivo de restablecer el Patrimonio Neto de la Sociedad Dominante. Nuestra opinión no ha sido modificada en relación con esta cuestión.

### 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 consolidadas del período actual. Estos riesgos han sido tratados en el contexto de nuestra auditoría de las cuentas anuales consolidadas en su conjunto, y en la formación de nuestra opinión sobre éstas, y no expresamos una opinión por separado sobre esos riesgos.

#### Recuperabilidad de los activos fijos no financieros

**Descripción** Al 31 de diciembre de 2021, el valor neto contable del activo intangible y del inmovilizado material asciende a 104.153 y 310.417 miles de euros, respectivamente. Asimismo, a dicha fecha el Grupo mantiene registrados activos por impuesto diferido por importe de 30.924 miles de euros. La recuperación de dichos activos, los cuales representan un 65% del total de los activos del Grupo a la mencionada fecha, requiere la estimación por parte de la dirección de la Sociedad dominante de flujos de efectivo futuros y ganancias fiscales futuras esperadas. La relevancia de los importes mencionados anteriormente, junto con la existencia de juicios y estimaciones significativos por parte de la dirección de la Sociedad dominante para la determinación de su valor recuperable, hace que hayamos considerado este asunto como uno de los aspectos más relevantes de la auditoría.

#### **Nuestra respuesta**

Nuestros procedimientos de auditoría han consistido entre otros, en los siguientes:

Evaluación de la razonabilidad y consistencia de las hipótesis clave consideradas por la dirección de la Sociedad dominante en el plan de negocio para los próximos años, utilizado para estimar los flujos de efectivo futuros y las ganancias fiscales futuras esperadas en cada una de las jurisdicciones fiscales aplicables al Grupo.

Evaluación de los supuestos utilizados por la Dirección para determinar la existencia de indicadores de pérdidas por deterioro del valor del derecho de uso de las aeronaves.

Análisis por parte de nuestros especialistas en valoraciones de la razonabilidad de la metodología utilizada para estimar los flujos de efectivo futuros esperados, así como de la tasa de descuento y crecimiento a largo plazo considerados por la dirección de la Sociedad dominante.

Evaluación de la suficiencia de la información desglosada en la memoria consolidada adjunta, de acuerdo con los requisitos del marco normativo de información financiera aplicable al Grupo.

#### Obligaciones de mantenimiento de aeronaves

**Descripción** El Grupo opera aeronaves bajo régimen de arrendamiento y, al vencimiento de los contratos de arrendamiento, las aeronaves y motores arrendados deben devolverse en las condiciones estipuladas en dichos contratos. Tal y como se indica en las notas 2.4.i) y 2.4.q) de la memoria consolidada adjunta, al inicio del contrato de arrendamiento la capacidad productiva del fuselaje y de los motores se reconoce como un activo de mantenimiento, siendo la contrapartida un pasivo por la obligación de su devolución al arrendador.

Cuando se llevan a cabo los eventos de mantenimiento que reconstituyen su capacidad productiva, los costes incurridos se capitalizan y se amortizan durante el período de uso de los activos subyacentes. A 31 de diciembre de 2021 el valor neto contable de los activos de mantenimiento de las aeronaves y motores arrendados y el pasivo por su obligación de devolución a los arrendadores ascienden a 147.380 y 182.052 miles de euros, respectivamente. Hemos considerado esta área como uno de los aspectos más relevantes de la auditoría, debido a la complejidad de cálculo de las provisiones por obligación de devolución de las aeronaves arrendadas y de determinación de las fechas previstas de los eventos futuros de mantenimiento, que incluyen estimaciones y juicios significativos por parte de la dirección de la Sociedad dominante.

**Nuestra  
respuesta**

---

Nuestros procedimientos de auditoría han consistido, entre otros, en los siguientes:

Entendimiento del proceso de estimación de las provisiones por obligación de devolución de las aeronaves y motores arrendados, así como de la vida útil de la capacidad productiva del fuselaje y motores.

Análisis de los contratos de arrendamiento de aeronaves y motores suscritos, al objeto de identificar las obligaciones contractuales para el Grupo.

Evaluación de la razonabilidad de la provisión por obligación de devolución de las aeronaves y motores arrendados, así como de la amortización de la capacidad productiva del fuselaje y de los motores, en base a las fechas previstas de los eventos futuros de mantenimiento, costes históricos y, en su caso, contratos de mantenimiento suscritos.

---

***Análisis de la liquidez del Grupo como consecuencia de la pandemia del COVID-19***

**Descripción** Tal y como se indica en la Nota 2.3 de la memoria consolidada adjunta, la pandemia originada por la COVID-19 ha impactado significativamente en el sector en el que opera el Grupo, motivando un descenso muy relevante de las reservas en toda la industria de viajes y un elevado número de cancelaciones de vuelos, lo que ha conllevado a una contracción importante de los ingresos de sus actividades comerciales.

La evaluación anticipada de los riesgos de liquidez y viabilidad operativa de Volotea y, eventualmente, de la adecuada aplicación del principio de empresa en funcionamiento, requiere la realización de estimaciones complejas por parte de los Administradores de la Sociedad Dominante, lo cual conlleva la aplicación de juicios en relación con las proyecciones de tesorería, que están a su vez condicionados, además de por la incertidumbre inherente a cualquier tipo de estimación, por el contexto actual derivado de la pandemia y sus impactos en la industria en la que opera Volotea.

Hemos considerado este asunto como uno de los aspectos más relevantes de nuestra auditoría debido a la complejidad de los juicios mencionados y a que la variación de tales juicios podría tener un impacto significativo sobre las cuentas anuales consolidadas adjuntas, considerando la relevancia de los impactos que ha tenido la COVID-19 en la actividad de Volotea.

**Nuestra  
respuesta**

Nuestros procedimientos de auditoría han consistido, entre otros, en los siguientes:

Evaluación, en colaboración con nuestros especialistas en valoraciones, de la razonabilidad de las principales asunciones aplicadas por los Administradores de la Sociedad Dominante en relación con las proyecciones de tesorería aprobadas por la Dirección en cuanto a que son realistas, alcanzables y consistentes con fuentes internas y externas, incluyendo el entendimiento de los principales juicios aplicados en relación con las estimaciones realizadas y la evaluación de la sensibilidad de los resultados a cambios en las asunciones realizadas. Para ello se ha tenido en consideración, entre otros, la comparación de las proyecciones facilitadas con estudios de mercado realizados por terceros expertos del sector en el que opera el Grupo.

Evaluación del nivel de convergencia de los resultados efectivamente alcanzados el presente ejercicio con aquellos previamente presupuestados, así como de la concordancia entre la proyección de tesorería a corto plazo revisada con el presupuesto anual del Grupo para el ejercicio 2022.

Realización de procedimientos de revisión de hechos posteriores acaecidos hasta la fecha de emisión de nuestro informe, que incluye la evaluación de los datos reales de las principales magnitudes incluidas en las proyecciones de tesorería, siendo el aspecto más relevante el cobro de los 200 millones de euros del préstamo participativo de la SEPI.

Revisión de los desgloses incluidos en la memoria consolidada de conformidad con el marco normativo de información financiera aplicable.

**Otra información: Informe de gestión consolidado**

La otra información comprende exclusivamente el informe de gestión consolidado del ejercicio 2021 cuya formulación es responsabilidad de los administradores de la Sociedad dominante, y no forma parte integrante de las cuentas anuales consolidadas.

Nuestra opinión de auditoría sobre las cuentas anuales consolidadas no cubre el informe de gestión consolidado. Nuestra responsabilidad sobre el informe de gestión consolidado, de conformidad con lo exigido por la normativa reguladora de la actividad de auditoría de cuentas, consiste en:

- a) Comprobar únicamente que el estado de información no financiera consolidado se ha facilitado en la forma prevista en la normativa aplicable y, en caso contrario, informar sobre ello.
- b) Evaluar e informar sobre la concordancia del resto de la información incluida en el informe de gestión consolidado con las cuentas anuales consolidadas, 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 de esta parte del informe de gestión consolidado 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 anteriormente, hemos comprobado que la información mencionada en el apartado a) anterior se facilita en la forma prevista en la normativa aplicable y que el resto de la información que contiene el informe de gestión consolidado concuerda con la de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2021 y su contenido y presentación son conformes a la normativa que resulta de aplicación.

### **Responsabilidad de los administradores de la Sociedad dominante en relación con las cuentas anuales consolidadas**

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

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

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

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

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

Como parte de una auditoría de conformidad con la normativa reguladora de la actividad de auditoría de cuentas vigente 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 consolidadas, debida a fraude o error, diseñamos y aplicamos procedimientos de auditoría para responder a dichos riesgos y obtenemos evidencia de auditoría suficiente y adecuada para proporcionar una base para nuestra opinión. El riesgo de no detectar una incorrección material debida a fraude es más elevado que en el caso de una incorrección material debida a error, ya que el fraude puede implicar colusión, falsificación, omisiones deliberadas, manifestaciones intencionadamente erróneas, o la elusión del control interno.

Obtenemos conocimiento del control interno relevante para la auditoría con el fin de diseñar procedimientos de auditoría que sean adecuados en función de las circunstancias, y no con la finalidad de expresar una opinión sobre la eficacia del control interno del Grupo.

Evaluamos si las políticas contables aplicadas son adecuadas y la razonabilidad de las estimaciones contables y la correspondiente información revelada por los administradores de la Sociedad dominante.

Concluimos sobre si es adecuada la utilización, por los administradores de la Sociedad dominante, 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 del Grupo para continuar como empresa en funcionamiento. Si concluimos que existe una incertidumbre material, se requiere que llamemos la atención en nuestro informe de auditoría sobre la correspondiente información revelada en las cuentas anuales consolidadas o, si dichas revelaciones no son adecuadas, que expresemos una opinión modificada. Nuestras conclusiones se basan en la evidencia de auditoría obtenida hasta la fecha de nuestro informe de auditoría. Sin embargo, los hechos o condiciones futuros pueden ser la causa de que el Grupo deje de ser una empresa en funcionamiento.

Evaluamos la presentación global, la estructura y el contenido de las cuentas anuales consolidadas, incluida la información revelada, y si las cuentas anuales consolidadas representan las transacciones y hechos subyacentes de un modo que logran expresar la imagen fiel.

Obtenemos evidencia suficiente y adecuada en relación con la información financiera de las entidades o actividades empresariales dentro del grupo para expresar una opinión sobre las cuentas anuales consolidadas. Somos responsables de la dirección, supervisión y realización de la auditoría del grupo. Somos los únicos responsables de nuestra opinión de auditoría.

Nos comunicamos con los administradores de la Sociedad dominante 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 la Sociedad dominante, determinamos los que han sido de la mayor significatividad en la auditoría de las cuentas anuales consolidadas del período 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.

**Col·legi  
de Censors Jurats  
de Comptes  
de Catalunya**

ERNST & YOUNG, S.L.

2022 Núm. 20/22/15851  
IMPORT COL·LEGIAL: 96,00 EUR  
Informe d'auditoria de comptes subjecte  
a la normativa d'auditoria de comptes  
espanyola o internacional

ERNST & YOUNG, S.L.  
(Inscrita en el Registro Oficial de Auditores  
de Cuentas con el Nº S0530)

Eloy González Rubio  
(Inscrito en el Registro Oficial de Auditores  
de Cuentas con el Nº 24095)

1 de agosto de 2022

**VOLOTEA, S.L. Y SOCIEDAD DEPENDIENTE**  
**Estado de resultados consolidado correspondiente al ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2021**  
 (Expresado en miles de euros)

	Notas	2021	2020
<b>Operaciones continuadas</b>			
Ingresos por asiento		169.226	113.350
Ingresos complementarios		133.218	79.450
<b>Total ingresos</b>	<b>8.1</b>	<b>302.444</b>	<b>192.800</b>
Combustible		(107.164)	(49.260)
Mantenimiento		(18.593)	(36.285)
Gastos aeroportuarios, de handling y de navegación		(65.320)	(48.386)
Gastos de personal	8.2	(44.717)	(38.259)
Alquiler de aeronaves	22	(7.548)	(1.926)
Gastos comerciales y marketing		(17.890)	(14.646)
Depreciación y amortización	11 y 12	(58.479)	(45.848)
Otros gastos de explotación		(21.678)	(24.823)
<b>Total gastos de explotación</b>		<b>(341.389)</b>	<b>(259.433)</b>
<b>Resultado de explotación (sin costes netos de reestructuración de flota)</b>		<b>(38.945)</b>	<b>(66.633)</b>
Costes netos de reestructuración de flota	2.3	(5.854)	(27.697)
<b>Resultado de explotación</b>		<b>(44.799)</b>	<b>(94.330)</b>
Resultado financiero neto	8.3	(21.467)	(42.378)
Diferencias de cambio netas	21	(8.519)	8.319
<b>Otros ingresos (gastos)</b>		<b>(29.986)</b>	<b>(34.059)</b>
<b>Resultado antes de impuestos</b>		<b>(74.785)</b>	<b>(128.389)</b>
Impuesto sobre beneficios	9	(3.151)	6.313
<b>Resultado del ejercicio</b>		<b>(77.936)</b>	<b>(122.076)</b>
<b>Atribuye a:</b>			
Socios de la sociedad dominante		(77.936)	(122.076)
Socios externos		-	-
<b>Ganancias / (Pérdidas) por acción (euros por acción)</b>			
Básicas	10	(0,014)	(0,022)
Diluidas	10	(0,014)	(0,022)

**Estado del resultado global consolidado correspondiente al ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2021**  
 (Expresado en miles de euros)

	Notas	2021	2020
<b>Resultado del ejercicio</b>		<b>(77.936)</b>	<b>(122.076)</b>
Coberturas de flujos de efectivo			
Ganancia (pérdida) neta	17.7	5.547	(2.076)
Efecto impositivo	9.1	(1.387)	519
<b>Otro resultado global que puede reclasificarse a resultados en ejercicios posteriores, neto de impuestos</b>		<b>4.160</b>	<b>(1.557)</b>
<b>Resultado global total del ejercicio, neto de impuestos</b>		<b>(73.776)</b>	<b>(123.833)</b>
<b>Atribuye a:</b>			
Socios de la sociedad dominante		(73.776)	(123.833)
Socios externos		-	-

**VOLOTEA, S.L. Y SOCIEDAD DEPENDIENTE**  
**Estado de situación financiera consolidado al 31 de diciembre de 2021**  
(Expresado en miles de euros)

<b>ACTIVO</b>	<b>Notas</b>	<b>2021</b>	<b>2020</b>
<b>Activo no corriente</b>			
Inmovilizado material	11	310.417	199.836
Activo intangible	12	104.153	103.664
Préstamos a socios y empresas vinculadas a socios	13.1	50	50
Depósitos indisponibles	13.1	41.698	38.467
Derivados	13.1	15.033	131
Depósitos y otros activos	13.1	59.223	31.841
Activos por impuestos diferidos	9.1	30.924	34.808
		561.498	408.797
<b>Activo corriente</b>			
Existencias	14	14.257	9.542
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	13.1	42.272	30.743
Derivados	13.1	6.846	887
Otros activos financieros	13.1	6.606	7.018
Depósitos indisponibles	13.1	-	1.292
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	16	52.692	98.382
		122.673	147.864
<b>Total activo</b>		<b>684.171</b>	<b>556.661</b>
<b>PATRIMONIO NETO Y PASIVO</b>	<b>Notas</b>	<b>2021</b>	<b>2020</b>
<b>Patrimonio neto</b>			
Capital escriturado	17.1	6.256	6.256
Prima de asunción	17.2	56.005	56.005
Reservas	17.3	(130.724)	(8.648)
Resultado del ejercicio		(77.936)	(122.076)
Ajustes por cambio de valor – Coberturas de flujos de efectivo	17.7	4.160	-
<b>Total patrimonio neto</b>		<b>(142.239)</b>	<b>(68.463)</b>
<b>Pasivo no corriente</b>			
Provisiones	18	181.272	138.653
Pasivos por impuestos diferidos	9.1	20.784	15.752
Derivados	13.3	4.863	3.170
Pasivos por arrendamiento	13.2	121.744	77.064
Préstamos y créditos	13.2	163.745	164.311
		492.408	398.950
<b>Pasivo corriente</b>			
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	13.2 y 20	232.636	159.867
Derivados	13.3	5.998	10.111
Pasivos por arrendamiento	13.2	30.084	19.623
Deudas con entidades de crédito y pagarés	13.2	36.586	23.953
Ingresos diferidos	19	28.698	12.620
		334.002	226.174
<b>Total pasivo</b>		<b>826.410</b>	<b>625.124</b>
<b>Total patrimonio neto y pasivo</b>		<b>684.171</b>	<b>556.661</b>



**VOLOTEA, S.L. Y SOCIEDAD DEPENDIENTE**

Estado de cambios en el patrimonio neto consolidado correspondiente al ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2021  
(Expresado en miles de euros)

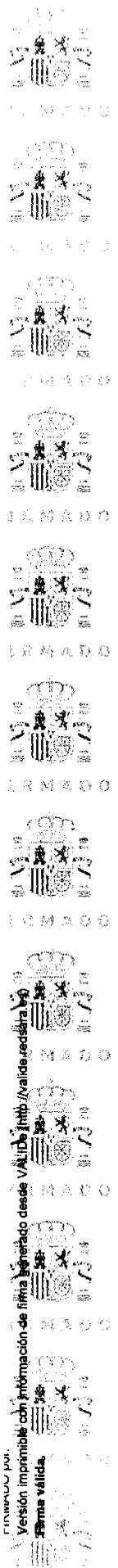
	Capital escriturado (Nota 17.1)	Prima de asunción (Nota 17.2)	Reservas (Nota 17.3)	Resultado del ejercicio	Ajustes por cambio de valor (Nota 17.7)	Total
<b>Saldo a 1 de enero de 2020</b>	<b>6.256</b>	<b>56.005</b>	<b>(908)</b>	<b>(7.740)</b>	<b>1.557</b>	<b>55.170</b>
Otras variaciones	-	-	-	(122.076)	(1.557)	(123.633)
Resultado global total	-	-	(7.740)	7.740	-	-
<b>Saldo a 31 de diciembre de 2020</b>	<b>6.256</b>	<b>56.005</b>	<b>(8.648)</b>	<b>(122.076)</b>	<b>-</b>	<b>(68.463)</b>
<b>Saldo a 1 de enero de 2021</b>	<b>6.256</b>	<b>56.005</b>	<b>(8.648)</b>	<b>(122.076)</b>	<b>-</b>	<b>(68.463)</b>
Otras variaciones	-	-	-	(77.936)	4.160	(73.776)
Resultado global total	-	-	(122.076)	122.076	-	-
<b>Saldo a 31 de diciembre de 2021</b>	<b>6.256</b>	<b>56.005</b>	<b>(130.724)</b>	<b>(77.936)</b>	<b>4.160</b>	<b>(142.239)</b>

**VOLOTEA, S.L. Y SOCIEDAD DEPENDIENTE**

**Estado de flujos de efectivo consolidado correspondiente al ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2021**

(Expresado en miles de euros)

	Notas	2021	2020
<b>Actividades de explotación:</b>			
Resultado del ejercicio después de impuestos		(77.936)	(122.076)
Ajustes del resultado:			
Amortización del inmovilizado	11 y 12	58.479	52.178
Impuesto sobre beneficios	9	3.151	(6.313)
Diferencias de cambio	21	8.519	(8.319)
Resultados de coberturas		(11.984)	10.402
Otros ajustes al resultado		32.573	26
Cambios en el capital corriente:			
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar		(11.793)	13.227
Existencias		(3.230)	5.720
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar		(22.504)	49.681
Provisiones		-	7.827
Ingresos diferidos		16.078	(33.493)
Pagos (cobros) por impuesto sobre beneficios	9	770	1.830
Otros cobros (pagos)		(6.567)	(17.140)
<b>Flujos de efectivo netos de las actividades de explotación</b>		<b>(14.444)</b>	<b>(46.450)</b>
<b>Actividades de inversión:</b>			
Otros depósitos		(2.390)	1.875
Depósitos indisponibles		(1.938)	(29.986)
Pagos y cobros por inversiones en inmovilizado		(8.798)	(4.767)
<b>Flujos de efectivo netos de las actividades de inversión</b>		<b>(13.126)</b>	<b>(32.878)</b>
<b>Actividades de financiación:</b>			
Préstamos y créditos	13.2	4.738	165.708
Pagos por arrendamientos	13.2	(22.858)	(30.800)
<b>Flujos de efectivo netos de las actividades de financiación</b>		<b>(18.120)</b>	<b>134.908</b>
<b>Variación neta del efectivo y otros activos líquidos equivalentes</b>		<b>(45.690)</b>	<b>55.580</b>
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes al comienzo del ejercicio		98.382	42.802
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes al final del ejercicio	16	52.692	98.382



**VOLOTEA, S.L.**  
**Memoria correspondiente al ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2021**

**1. INFORMACIÓN CORPORATIVA**

Volotea, S.L. (en adelante, la "Sociedad" o la "Sociedad Dominante") y su sociedad dependiente (en adelante, el "Grupo" o el "Grupo Volotea") se dedican a la prestación de servicios de transporte aéreo tanto de corto como de largo recorrido.

Volotea, S.L. se constituyó como sociedad de responsabilidad limitada el 2 de abril de 2008 bajo el nombre de Aeroterapia, S.L., cambiando posteriormente su denominación social por la de Alaeo, S.L. y en fecha 6 de marzo de 2012 por la actual. La Junta General Extraordinaria de Socios celebrada el 21 de septiembre de 2015 acordó transformar la Sociedad en sociedad anónima, sin cambio de personalidad jurídica que, con idéntico objeto social, domicilio, cifra de capital social y duración, pasó a denominarse Volotea, S.A. Dicha transformación fue inscrita en el Registro Mercantil de Barcelona el 30 de septiembre de 2015. El 13 de diciembre de 2019, la Junta General Extraordinaria de Socios de Volotea Holding Europe, S.L. acordó la fusión por absorción inversa entre Volotea, S.A.U. (sociedad absorbente) y Volotea Holding Europe, S.L. (sociedad absorbida), con efectos contables 1 de enero de 2019. En el marco de esta operación de fusión, se transformó la Sociedad en sociedad de responsabilidad limitada, con idéntico objeto social, domicilio y duración, pasando a denominarse Volotea, S.L. y dejando de ostentar la condición de unipersonal. Como consecuencia de dicha fusión, Volotea, S.L. pasó a ser la Sociedad Dominante del Grupo Volotea. Por tanto, esta fusión no tuvo impacto alguno en el Grupo Volotea, salvo por el hecho de que Volotea, S.L. pasó a ser la Sociedad Dominante del mismo. Asimismo, tras dicha fusión, los socios de Volotea, S.L. han pasado a ser los socios de Volotea Holding Europe, S.L., los cuales se detallan en la Nota 17.1.

Desde el 10 de noviembre de 2017, por acuerdo tomado por el Consejo de Administración en fecha 20 de octubre de 2017, la Sociedad figura inscrita en el Registro Mercantil de Asturias, y su domicilio social se encuentra en el aeropuerto de Asturias, en Santiago del Monte (Castrillón). Hasta dicha fecha, la Sociedad figuraba inscrita en el Registro Mercantil de Barcelona, y su domicilio social era Travessera de Gràcia, 56, 4º de Barcelona.

El objeto social de la Sociedad, de acuerdo con sus estatutos, consiste en la prestación de servicios relacionados con el transporte aéreo, tanto de corto como de largo recorrido. Dentro del ámbito del transporte aéreo, la Sociedad podrá, de forma enunciativa pero no limitativa, prestar los siguientes servicios: (i) La explotación del transporte aéreo de personas, mercancías de todas clases y correo; (ii) La explotación de los servicios de asistencia técnica, operativa y comercial a las aeronaves, pasajeros, carga y correo; (iii) La explotación de los servicios de asistencia tecnológica y consultoría en materia aeronáutica, aeroportuaria y de transporte aéreo; (iv) La explotación y desarrollo de sistemas informatizados de reservas y demás servicios relacionados con el transporte aéreo; (v) La explotación de servicios de mantenimiento aeronáutico de célula, motores, instrumentación y equipos auxiliares; (vi) La explotación de servicios de formación e instrucción en materia aeronáutica.

La Sociedad es cabecera del grupo societario formado por ella misma como Sociedad Dominante y por Volotea Flight Academy, S.L.U. como Sociedad Dependiente. Volotea Flight Academy, S.L.U. es una sociedad limitada domiciliada en Travessera de Gràcia, 56, 4º de Barcelona, que se constituyó el 30 de noviembre de 2015, bajo la denominación social de Volotea Chárter S.L.U., y que con fecha 23 de agosto de 2018 cambió su denominación social por la actual, a la vez que modificó las actividades incluidas en su objeto social. Hasta dicha fecha su objeto social, de acuerdo con sus estatutos, consistía en la prestación de servicios diversos a empresas del sector aéreo. A partir dicha fecha se amplía el objeto social incluyendo la explotación de servicios de formación e instrucción en materia aeronáutica. Con fecha 5 de mayo de 2021 Volotea Flight Academy, S.L.U. se ha transformado en sociedad anónima unipersonal, ampliando su objeto social para poder canalizar operaciones del Grupo en el mercado de capitales.

El Grupo tiene establecimientos permanentes en Francia, Italia, Grecia y Alemania, en tanto que 16 de sus 18 bases de operaciones se encuentran situadas en dichos países. El Grupo desarrolla su actividad fundamentalmente en la Unión Europea.

No existen otras sociedades dependientes o participadas por la Sociedad Dominante no incluidas en las cuentas anuales consolidadas.



## 2. POLÍTICAS CONTABLES

### 2.1 Base de presentación

Las cuentas anuales consolidadas del Grupo se han preparado de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera vigentes a 31 de diciembre de 2021 publicadas por el Consejo de Normas Internacionales de Contabilidad ("IASB") y adoptadas por la Unión Europea (en adelante "NIIF-UE"). Ninguna de las normas, interpretaciones o modificaciones que son aplicables por primera vez en este ejercicio ha tenido impacto significativo en las políticas contables del Grupo (Nota 2).

Las presentes cuentas anuales consolidadas han sido formuladas por el Consejo de Administración de la Sociedad Dominante el 6 de julio de 2022, correspondientes al ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2021, para su sometimiento a la aprobación de la Junta General de Socios, estimándose que serán aprobadas sin ninguna modificación.

Las políticas contables utilizadas por el Grupo en la elaboración de estas cuentas anuales consolidadas son las vigentes al cierre del ejercicio. En algunos casos, las NIIF-UE prevén aplicaciones alternativas. Las opciones aplicadas por el Grupo se describen en las políticas contables descritas en la memoria consolidada.

Las cuentas anuales consolidadas se han preparado sobre la base del coste histórico, a excepción de los instrumentos financieros derivados, que se valoran a valor razonable.

Las cuentas anuales consolidadas se presentan en miles de euros, salvo que se indique lo contrario.

Al objeto de preparar las cuentas anuales consolidadas de conformidad con las NIIF-UE, es necesario realizar determinadas estimaciones contables significativas. Asimismo, la Dirección debe efectuar juicios al aplicar las políticas contables del Grupo. Las áreas que implican un mayor grado de juicio por parte de la Dirección, una mayor complejidad o las áreas en las que las asunciones y estimaciones son significativas para la preparación de las cuentas anuales consolidadas, se indican en la Nota 2.

Las cuentas anuales consolidadas se han preparado a partir de los registros auxiliares de las contabilidades de las sociedades del grupo, habiéndose aplicado las disposiciones legales vigentes en materia contable con la finalidad de mostrar la imagen fiel del patrimonio, de la situación financiera y de los resultados del Grupo. El estado de flujos de efectivo consolidado se ha preparado con el fin de informar verazmente sobre el origen y la utilización de los activos monetarios representativos de efectivo y otros activos líquidos equivalentes del Grupo.

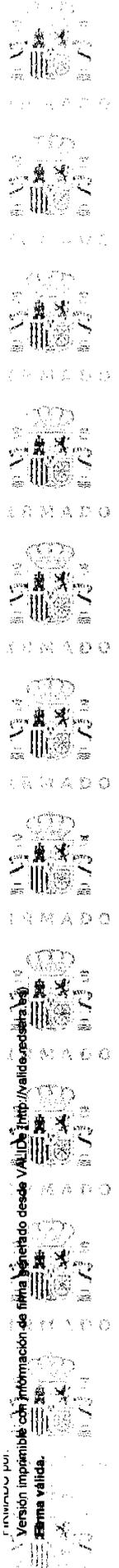
La sociedad dependiente ha sido consolidada utilizando el método de integración global. Los saldos y transacciones entre la Sociedad Dominante y la sociedad dependiente, así como la participación que ostenta la Sociedad Dominante, se han eliminado en las cuentas anuales consolidadas. La sociedad dependiente cierra su ejercicio social en la misma fecha que la Sociedad Dominante.

### 2.2 Comparación de la información

Los Administradores de la Sociedad Dominante presentan a efectos comparativos, con cada una de las partidas del estado de resultados consolidado, del estado del resultado global consolidado, del estado de situación financiera consolidado, del estado de cambios en el patrimonio neto consolidado, del estado de flujos de efectivo consolidado y de la memoria consolidada, además de las cifras del ejercicio 2021, las correspondientes al ejercicio anterior. En la memoria también se incluye información cuantitativa del ejercicio anterior salvo cuando una norma contable específicamente establece que no es necesario.

### 2.3 Principio de empresa en funcionamiento

La pandemia internacional del Covid-19, así declarada por la Organización Mundial de la Salud (OMS) el 11 de marzo de 2020, ha supuesto una crisis sanitaria sin precedentes que ha impactado en el entorno macroeconómico y en la evolución de las actividades económicas durante los ejercicios 2020 y 2021. Los gobiernos de España, Francia, Italia, Grecia y otros países europeos en los que la Sociedad tiene actividad, promulgaron medidas excepcionales de diferente intensidad y legislaciones diversas durante la mayor parte de ambos ejercicios.



Como consecuencia de los efectos de esta pandemia, en el ejercicio 2020 las ventas del Grupo se redujeron de manera significativa debido a la evolución de la enfermedad, su efecto sobre la demanda y las medidas adoptadas por los gobiernos europeos de Italia, Francia, Grecia y España, y otros en los que la el Grupo tiene operaciones, que, entre otros aspectos, limitaban la movilidad de los ciudadanos europeos. A raíz de dichas medidas y del contexto epidemiológico se produjo un descenso de la demanda de vuelos en los países donde opera el Grupo, reduciendo su rentabilidad, dando lugar a flujos de efectivo operativos negativos y, en consecuencia, provocando pérdidas significativas en el ejercicio 2020.

En el ejercicio 2021 las ventas se han recuperado en comparación con las del ejercicio 2020, si bien han seguido sin alcanzar los niveles del ejercicio 2019 previos a la pandemia. En este sentido, en el ejercicio 2021, tras unos primeros meses del año que mostraban una ligera recuperación y una tendencia positiva beneficiada por el ritmo de vacunación de la población europea, tanto el periodo estival como los meses finales del ejercicio se han visto afectados por nuevas olas de contagios de la pandemia, en este caso por las variantes Delta y Ómicron, respectivamente.

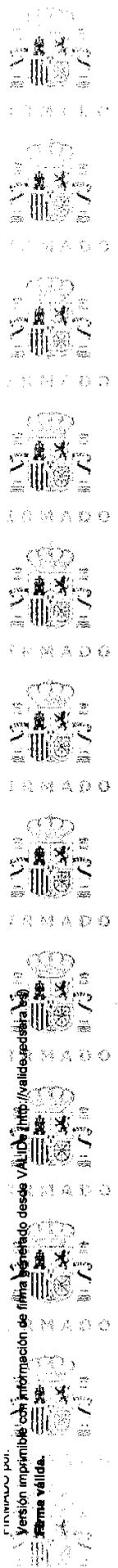
En relación al impacto de la pandemia sobre los criterios contables aplicados en los estados financieros, en el ejercicio 2020 la sociedad Dominante del Grupo suspendió la contabilidad de coberturas. En este sentido para determinar si es necesario suspender la designación de un derivado como de cobertura o mantenerlo en una relación de cobertura, se requieren juicios sobre si una operación prevista que anteriormente era altamente probable sigue esperándose que se produzca, o ya no se espera que se produzca. El Grupo frente a la incertidumbre existente en el primer trimestre de 2020, reconoció inicialmente un cargo a raíz de dicha suspensión de cobertura por un importe de 17.671 miles de euros (Nota 13.3), correspondiente a la suspensión de la contabilidad de coberturas de los derivados de combustible y de tipos de cambio asociados. En el cierre del ejercicio 2021 la Sociedad Dominante del Grupo ha vuelto a aplicar contabilidad de coberturas para sus derivados de combustible con vencimiento en el ejercicio 2022, pero no para el resto de sus derivados de fuel con vencimientos en ejercicios posteriores.

Debido a la reducción del volumen de negocio en el ejercicio 2020, el Grupo tuvo pérdidas en ese ejercicio por un importe de 122.076 miles de euros, y como consecuencia, los fondos propios de la Sociedad Dominante a 31 de diciembre de 2020 eran inferiores a la mitad del capital social. En el ejercicio 2021 se ha producido una recuperación parcial de la actividad, si bien el resultado del ejercicio del Grupo ha sido nuevamente negativo, con unas pérdidas por un importe de 77.936 miles de euros, que han incrementado la cifra de fondos propios negativos de la Sociedad Dominante. Para atenuar las consecuencias que tendría la aplicación de las normas generales sobre sociedades mercantiles afectadas en su actividad por la pandemia, el Gobierno de España, mediante la Ley 3/2020, del 18 de septiembre, aprobó una normativa específica para mantener la continuidad económica de empresas viables en condiciones generales de mercado. De este modo, en su artículo 13.1 establecía que a los solos efectos de la aplicación del artículo 363 del texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital, aprobado por el Real Decreto Legislativo 1/2010, de 2 de julio, en el cierre del ejercicio 2020 no se tomarían en consideración las pérdidas de dicho ejercicio. Con objeto de extender esta dispensa al ejercicio 2021, el Real Decreto Ley 27/2021, de 23 de noviembre, ha supuesto la modificación del artículo 13.1 de la Ley 3/2020, incluyendo también la exclusión de las pérdidas económicas del ejercicio 2021 a efectos del cómputo de la causa legal de disolución del artículo 363 del texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital.

Por otro lado, al 31 de diciembre de 2021 el fondo de maniobra de la compañía es negativo por importe de 211.329 miles de euros (78.310 miles de euros negativos al cierre del ejercicio 2020). Excluyendo el impacto de los billetes anticipados y no volados, que figuran en el epígrafe de Periodificaciones a corto plazo del pasivo, dado que se trata del diferimiento de un ingreso que no supondrá una salida de tesorería para el Grupo, el fondo de maniobra es negativo por 182.631 miles de euros (65.690 miles de euros negativos al cierre del ejercicio 2020).

Con objeto de restituir su situación patrimonial al amparo de lo previsto en el Real Decreto-ley 25/2020, de 3 de julio, de medidas urgentes para apoyar la reactivación económica y el empleo y normativa de desarrollo, la Sociedad Dominante solicitó formalmente a la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI), la concesión de un préstamo participativo a través del Fondo de Apoyo a la Solvencia de Empresas Estratégicas, con objeto de restaurar el equilibrio patrimonial de sus fondos propios, afectados por la caída de la actividad en el sector, derivada de la pandemia.

El 31 de mayo de 2022, el Consejo Gestor del Fondo, tras las conclusiones favorables de sus análisis financieros y jurídicos, ha aprobado la concesión de una financiación a Volotea, S.L. por un importe de



200 millones de euros y con amortización "bullet" en 2029. Este préstamo participativo se complementa con un préstamo participativo de 10 millones de euros adicionales de idénticas características y vencimiento, que ha sido aprobado por todos los socios de la Sociedad Dominante, y ha sido desembolsado durante el mes de junio de 2022, siendo dicho préstamo adicional condición necesaria para la aprobación del préstamo participativo de 200 millones de euros. Adicionalmente, se han de cumplir ciertas condiciones previas a la aprobación y disposición de los fondos de la SEPI, siendo dichas condiciones principalmente el consentimiento por parte de una serie de entidades bancarias con las que al 31 de diciembre de 2021 el Grupo tienen préstamos y créditos concedidos, siendo las condiciones más relevantes las siguientes:

- Consentimiento y aprobación para incurrir en financiación adicional fruto de la recepción de los fondos aportados por la SEPI.
- Eliminación de la prohibición/limitación de cambio de control.
- Eliminación de la prohibición de constituir cualquier tipo de garantía real permitiendo así las garantías de la financiación otorgada por la SEPI.
- Eliminación de la prohibición de disposición, transmisión y/o venta de los activos de la Sociedad Dominante.
- El consentimiento y la postergación a la amortización anticipada parcial obligatoria en favor del Fondo de Solvencia para el caso de generación de caja excedentaria, tal y como esta queda definida en los contratos de financiación.
- El reconocimiento de la inaplicación de las causas de amortización anticipada parcial por las entidades bancarias.

Las entidades financieras participantes en el préstamo sindicado de 144.660 miles euros firmado el 27 de julio de 2020 por Volotea, S.L. con un conjunto de entidades financieras españolas, y con la participación del Instituto de Crédito Oficial (ICO), y otras financiaciones bilaterales, está previsto que aprueben las modificaciones a la financiación solicitadas por el SEPI para la concesión de su préstamo participativo. Como resultado, el préstamo participativo de 200 millones de euros ha sido aprobado en el Consejo de Ministros de fecha 7 de junio de 2022. Los Administradores de la Sociedad Dominante esperan la autorización definitiva y el cobro de los 200 millones de euros durante el mes de julio de 2022.

El préstamo participativo aportado por los socios, así como 15.000 miles de euros de los 200.000 miles de euros aportados por el Fondo de Solvencia, serán reintegrados en cuanto los resultados de la Sociedad Dominante en próximos ejercicios permitan mantener el equilibrio patrimonial sin estos importes, incluyendo a estos efectos el saldo vivo en préstamos participativos.

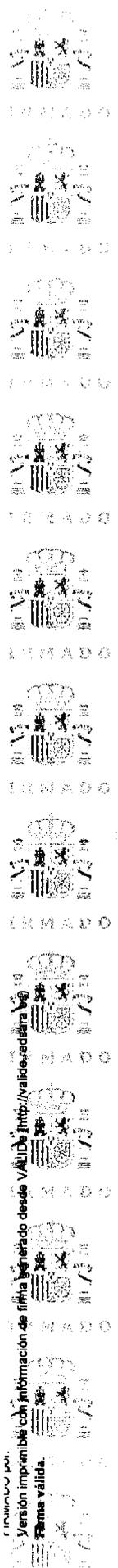
Dichos préstamos participativos, considerando los resultados que se esperan obtener durante el ejercicio 2022, permitirán a la Sociedad Dominante cumplir con los requerimientos de equilibrio patrimonial exigidos por el artículo 363 del texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital. Adicionalmente, los fondos adicionales permitirán al Grupo hacer frente a todos sus obligaciones incluso en escenarios más adversos proyectados por la Sociedad.

Por todos los motivos anteriores, el Consejo de Administración de la Sociedad Dominante tiene la certeza de que el Grupo dispone de suficientes recursos para continuar desarrollando su actividad, o de que los va a obtener en breve plazo, y ha preparado las cuentas anuales consolidadas atendiendo al principio de empresa en funcionamiento de acuerdo con las medidas implantadas descritas a continuación.

**Desarrollo de la actividad durante los ejercicios 2020 y 2021**

Tanto por la reducción de la demanda como por las restricciones a la circulación promulgadas por los gobiernos de Italia, Francia, Grecia, España y otros países europeos, el Grupo decidió interrumpir su actividad entre el 18 de marzo de 2020 y el 17 de junio de 2020, suprimiendo todos los vuelos programados ("hibernación") durante este periodo.

A partir de esa fecha, el Grupo reanudó su actividad adaptando su programa de vuelos a las condiciones establecidas por las normativas nacionales, europeas, sanitarias y de seguridad aérea, y teniendo en cuenta la situación de la demanda, logrando niveles de ocupación y resultados operativos y comerciales positivos superiores a otros operadores durante el verano de 2020, gracias a su flexibilidad y adaptabilidad a los nuevos nichos de demanda. No obstante, en los meses de octubre, noviembre y diciembre de 2020, diversos países europeos establecieron nuevas medidas restrictivas de la movilidad de sus ciudadanos con mayor o menor grado de intensidad, que se han mantenido



durante los primeros meses del ejercicio 2021. Pese a una tendencia positiva a partir de entonces, beneficiada por el ritmo de vacunación de la población europea, tanto el periodo estival como los meses finales del ejercicio se han visto afectados por nuevas olas de contagios de la pandemia, en este caso por las variantes Delta y Ómicron, respectivamente. Ambos periodos son tradicionalmente relevantes para todas las aerolíneas europeas y son en los que se produce un incremento estacional de la capacidad en el transporte aéreo de pasajeros.

Por este motivo, el Grupo ha seguido prestando mayor atención a las rutas domésticas, ofreciendo una capacidad adaptada a un escenario en el que la evolución de la enfermedad ha dado lugar a restricciones cambiantes en la movilidad, un entorno macroeconómico débil y una demanda inferior a la existente antes del inicio de la crisis sanitaria.

Es importante resaltar, como más adelante se explicará, que los Administradores de la Sociedad Dominante han adoptado durante los ejercicios 2020 y 2021 (especialmente en el primero de ellos) diversas medidas para mitigar los efectos de la reducción de la actividad, que han supuesto entre otros la reestructuración de la flota del Grupo y la revisión de las condiciones contratadas de coberturas de fuel. Como consecuencia de dichas medidas, el Grupo ha incurrido en una serie de costes de reestructuración, el detalle de los cuales es como sigue:

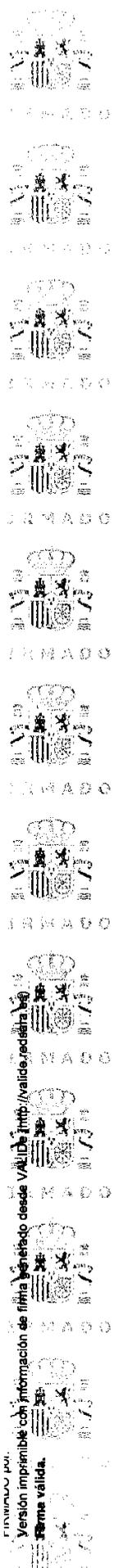
(Miles de euros)	2021	2020
<b>Costes reestructuración flota</b>		
Bajas Inmovilizado material – Aeronaves (Notas 11 y 22)	-	8.870
Deterioro Inmovilizado material – Aeronaves (Notas 11 y 22)	2.805	5.442
Indemnizaciones cancelación anticipada contratos (Nota 22)	315	6.863
Costes legales reestructuración	851	6.112
Deterioro recambios Boeing B717-200 (Nota 14)	(377)	6.000
Costes devolución Boeing B717-200	1.658	3.959
Deterioro Inmovilizado material – Mantenimiento (Nota 11)	-	2.803
Deterioro cuentas a cobrar arrendador aeronaves (nota 15)	-	1.029
Deterioro Otro inmovilizado material (Nota 11)	-	853
Cancelación otros activos	-	597
Cancelación reservas y provisiones de mantenimiento	-	(468)
Cancelación de pasivos por arrendamiento (Nota 22)	-	(14.363)
Coste cursos readaptación flota	600	-
Otros costes	2	-
	<b>5.854</b>	<b>27.697</b>

**Medidas para preservar la liquidez**

Para adaptar su actividad y su estructura a esta nueva situación de mercado, el Grupo ha implantado durante los ejercicios 2020 y 2021 múltiples medidas en todos los ámbitos, con objeto de preservar su liquidez y minimizar el impacto de la crisis sanitaria en sus operaciones:

- Acuerdos con proveedores para el diferimiento y extensión de pagos de servicios.
- Renegociación de contratos de suministros para adecuarlos a las nuevas necesidades.
- Paralización o reducción significativa de actividades no esenciales de marketing, mantenimiento, e inversiones de capital.
- Acuerdos con las entidades con las que el Grupo mantiene contratadas coberturas de fuel para la adaptación de las condiciones de liquidación de dichas coberturas, y la extensión en algunos casos de su liquidación a ejercicios posteriores.
- Extensión de la estructura invernal del Grupo durante el periodo de "hibernación" para la reducción de los costes variables derivados de las operaciones.
- Suspensiones y reducciones de empleo de la plantilla (especialmente tripulantes y pilotos y aquéllos directamente dedicados a la actividad aérea), mediante la aplicación de los sistemas sociales y laborales habilitados en cada país para el mantenimiento de puestos de trabajo.

Asimismo, para compensar la reducción de liquidez derivada de la situación de la demanda, durante el ejercicio 2020 el Grupo acudió a los mercados financieros, obteniendo diferentes créditos, avales y recursos financieros a corto y largo plazo. Estas fuentes de financiación permitieron incrementar la liquidez del Grupo en 2020 por un importe total de 174.560 miles de euros, ayudando con ello a paliar los efectos económicos de la crisis sanitaria en sus actividades.



En concreto, a través de la Línea de Avales del Estado del Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital, regulada por el Real Decreto-ley 8/2020 de 17 de marzo de 2020, como hecho más significativo, la Sociedad Dominante firmó un préstamo sindicado a largo plazo por un importe de 144.660 miles de euros, concedido por un conjunto de entidades financieras españolas, y con la participación del Instituto de Crédito Oficial (ICO). Este préstamo sindicado, firmado el 27 de julio de 2020, tenía inicialmente un periodo de carencia de dos años y una duración total de cinco, si bien con fecha 27 de mayo de 2021, la Sociedad Dominante y las diferentes entidades financieras participantes, de acuerdo con lo dispuesto por el Real Decreto Ley 34/2020 de 17 de noviembre, han acordado una novación del préstamo sindicado original que ha mantenido su periodo de carencia, pero ha extendido su duración por un total de tres años adicionales, que se extienden por lo tanto hasta el ejercicio 2028.

Adicionalmente, y vinculados al préstamo sindicado mencionado, la Sociedad Dominante y su sociedad dependiente Volotea Flight Academy, S.A.U., firmaron sendos préstamos a largo plazo por un importe conjunto de 5.000 miles de euros concedidos por el Institut Català de Finances (ICF). Estos préstamos, con fecha 14 de marzo de 2022 han ampliado su periodo de carencia por un año adicional (hasta el 2023), y su duración total por dos años adicionales, y se extienden por tanto hasta 2026.

Tanto el préstamo sindicado como estos vehículos de financiación bancaria adicionales no tienen compromisos de cumplimiento ("covenants"). Durante los ejercicios 2020 y 2021 no han supuesto ningún desembolso, excepto por la liquidación de intereses, y durante el ejercicio 2022 supondrán liquidación de intereses y una primera amortización parcial, tal y como se describe en la Nota 13.2.

A 31 de diciembre de 2021, el Grupo tiene un saldo de tesorería disponible de 52.692 miles de euros (98.382 miles de euros al cierre del ejercicio 2020), tal y como se detalla en la Nota 16.

En este sentido las proyecciones de efectivo preparadas por la dirección de la Sociedad Dominante reflejan la capacidad del Grupo de hacer frente a todos sus pasivos. Dichas proyecciones se basan en cuatro puntos:

- En primer lugar, en la aprobación por parte del Consejo de Ministros de fecha 7 de junio de 2022 de la concesión a la Sociedad Dominante, Volotea, S.L., de un préstamo participativo de 200.000 miles de euros, con un plazo de amortización (íntegramente al vencimiento) de siete años, hasta el 2029, con cargo al Fondo de Apoyo a la Solvencia de Empresas Estratégicas, gestionado por la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI), de acuerdo con lo previsto en el RDL 25/2020, de 3 de julio, de medidas urgentes para apoyar la reactivación económica y el empleo y normativa de desarrollo. Este préstamo participativo no exige el cumplimiento de ratios financieros ni limita la actividad de la Sociedad Dominante. Su objeto es restaurar el equilibrio patrimonial de los fondos propios de la Sociedad Dominante, afectados por la caída de la actividad en el sector, derivada de la pandemia. Asimismo, dichos fondos permitirán dotar de liquidez al Grupo, restaurando el equilibrio del fondo de maniobra.
- En segundo lugar, en que los socios de la Sociedad Dominante, entre los que se encuentran fondos de inversión nacionales e internacionales de reconocido prestigio, están totalmente comprometidos con el proyecto empresarial del Grupo, y en línea con ello la totalidad de los socios han aprobado la concesión de un préstamo participativo a Volotea, S.L. por un importe de 10.000 miles de euros, con un plazo de amortización (íntegramente al vencimiento) de siete años, hasta el 2029, y ha sido desembolsado durante el mes de junio de 2022.
- En tercer lugar, en el incremento del tráfico aéreo durante la segunda mitad del ejercicio 2022 (especialmente durante los meses estivales), como muestran las cifras de reservas existentes hasta el momento de formulación de estas cuentas anuales.
- Por último, en la consolidación de los ahorros de las medidas de eficiencia y ahorro de costes iniciadas en los ejercicios 2020 y 2021, y que se estima que se materialicen de forma muy notable a partir del ejercicio 2022, con cambios organizativos internos orientados a crear la estructura necesaria para gestionar y conseguir este objetivo, gracias a un plan iniciado para mejorar las condiciones contractuales vigentes con los proveedores del Grupo.

Las fuentes de financiación adicionales, la evolución esperada de la actividad principalmente durante el tercer trimestre y la consolidación de las medidas de reducción de costes iniciadas en 2020 a juicio de los Administradores permitirán al Grupo hacer frente a todas sus obligaciones.



### Medidas para incrementar la eficiencia y la rentabilidad

Durante el 2020 el Grupo llevó a cabo una profunda reestructuración de su flota de aeronaves con objeto de adaptarla a las nuevas condiciones de mercado, mantener su capacidad de crecimiento e incrementar la eficiencia de sus operaciones y la rentabilidad actual y futura de su modelo de negocio. De esta forma, la Sociedad logró durante el ejercicio 2020 (Nota 22):

- Acordar con arrendadores de aviones aplazamientos o cancelaciones de las incorporaciones de aviones adicionales para su flota previstas en el ejercicio 2020.
- Acordar con los arrendadores de aviones Boeing B717 (y sus servicios anexos) la salida anticipada de la mayor parte de estas aeronaves de su flota, mediante la devolución en los primeros meses de 2021 de todas sus unidades de este modelo, excepto 4 unidades, logrando de esta forma la unificación de la flota en modelos Airbus, con la consiguiente eliminación de duplicidades y potencial generación de sinergias operativas. El coste de reestructurar la flota del Grupo y de migrar a una flota basada en el Airbus ascendió en el ejercicio 2020 a 32.027 miles de euros.
- Acordar con los arrendadores de aeronaves Airbus la adaptación de sus condiciones contractuales a la nueva situación del mercado.
- Acordar con diversos arrendadores de aeronaves Airbus la incorporación de 15 aeronaves Airbus A320-200 adicionales a su flota durante 2021, y de 5 aeronaves Airbus A320-200 durante 2022, en condiciones adaptadas a la nueva situación de mercado.

Durante el ejercicio 2021 se ha cerrado igualmente el acuerdo con el arrendador de las cuatro unidades del Boeing B717 que quedaron pendientes de devolución en el ejercicio 2020. Este acuerdo prevé la salida de estas cuatro unidades de acuerdo con sus plazos originales a lo largo del ejercicio 2022, una renta reducida para estas unidades durante parte del ejercicio 2021 y el ejercicio 2022, hasta el momento de su devolución, y una serie de pagos compensatorios entre el 2026 y el 2028 por las rentas dejadas de cobrar o reducidas en su importe (Nota 18.2).

Dichos acuerdos han permitido al Grupo reducir el coste medio de la flota, lo que permitirá obtener mayores márgenes operacionales una vez se recuperen las condiciones normales del mercado. En este sentido, los Administradores de la Sociedad Dominante han proyectado una mejora de la rentabilidad que se consolidará en el ejercicio 2023, una vez superados los efectos de la crisis causada por la Covid-19.

### Evolución previsible

Desde finales del 2020 en la mayoría de los países europeos se ha llevado a cabo un proceso masivo de vacunación de la población con el fin de detener la expansión de la pandemia y disminuir sus consecuencias más graves en caso de contagio. Este proceso no ha conseguido todavía la erradicación total de la enfermedad, pero sí ha conseguido reducir sustancialmente las medidas de control, y anular prácticamente las restricciones para el tráfico aéreo, todo lo cual, unido a la demanda retenida de los consumidores mostrada en el ritmo actual de ventas, hace prever un incremento sustancial de pasajeros en los próximos meses, y en general en el conjunto del 2022, con un volumen de actividad que se espera se sitúe claramente por encima de las cifras del ejercicio 2021, y en niveles similares, o incluso superiores a las conseguidas en el ejercicio 2019.

En esta línea, las recientes estimaciones publicadas por IATA en mayo del 2022 prevén que el número global de pasajeros de la aviación comercial recupere progresivamente los volúmenes anteriores a la crisis sanitaria provocada por el Covid-19, mostrando ya en este ejercicio una clara tendencia a la recuperación. Se espera, no obstante, que los viajes de corta distancia se recuperen antes que los de largo radio, y que el número de pasajeros vuelva a las cifras de 2019 en 2023 o incluso en 2022. En este sentido, la actividad de la Sociedad, concentrada en el segmento de viajes de ocio y familiares, aeropuertos de tamaño medio y operaciones intra-europea y domésticas, se encuentra en el segmento más estable del mercado, y el más resiliente a las fluctuaciones de la demanda, y por tanto con expectativas de recuperación más temprana.

El 24 de febrero de 2022 comenzó un conflicto bélico en Ucrania, que continúa a la fecha de la formulación de estas cuentas anuales consolidadas. Esta situación está impidiendo el normal



desarrollo de la actividad económica en esa región, y está afectando igualmente en mayor o menor medida a todos los países del área.

El Grupo Volotea no opera sus vuelos en dicha región, por lo que su actividad no se ha visto afectada por esta situación. Sin embargo, el conflicto bélico está provocando, directa o indirectamente, el encarecimiento de determinados productos, como el fuel, que el Grupo utiliza como combustible para sus aeronaves. El Grupo está actuando proactivamente en los mercados para reducir dicho impacto.

El Consejo de Administración de la Sociedad Dominante, en base a los puntos comentados en los epígrafes anteriores tiene la certeza de que el Grupo dispondrá de suficiente liquidez para el futuro próximo, y de que Volotea, S.L. pueda recuperar la situación de sus fondos propios previa a la crisis sanitaria, según requerimientos adaptados de la Ley de Sociedades de Capital y la obtención de los nuevos préstamos participativos antes comentados, y en consecuencia ha adoptado el principio de empresa en funcionamiento en la preparación de estas cuentas anuales consolidadas.

## 2.4 Resumen de las políticas contables significativas

### a) Combinaciones de negocio y fondo de comercio

Las combinaciones de negocios se registran aplicando el método de adquisición. El coste de adquisición es la suma de la contraprestación transferida, que se valora al valor razonable en la fecha de adquisición, y el importe de los socios externos de la adquirida, si hubiera.

Cuando el Grupo adquiere un negocio, evalúa los activos financieros y los pasivos financieros asumidos para su adecuada clasificación en base a los acuerdos contractuales, condiciones económicas y otras condiciones pertinentes que existan en la fecha de adquisición. Esto incluye la separación de los derivados implícitos de los contratos principales de la adquirida.

El fondo de comercio se valora inicialmente a su coste (siendo el exceso de la suma de la contraprestación transferida, el importe de los socios externos registrados y cualquier participación mantenida previamente sobre el valor neto de los activos adquiridos y los pasivos asumidos). Si el valor razonable de los activos netos adquiridos excede al valor de la contraprestación transferida, el Grupo realiza una nueva evaluación para asegurarse de que se han identificado correctamente todos los activos adquiridos y todas las obligaciones asumidas y revisa los procedimientos aplicados para realizar la valoración de los importes reconocidos en la fecha de adquisición. Si esta nueva evaluación resulta en un exceso del valor razonable de los activos netos adquiridos sobre el importe agregado de la contraprestación transferida, la diferencia se reconoce como beneficio en el estado de resultados consolidado.

Después del reconocimiento inicial, el fondo de comercio se registra al coste menos cualquier pérdida por deterioro acumulada. A efectos de la prueba de deterioro, el fondo de comercio adquirido en una combinación de negocios es asignado, desde la fecha de adquisición, a cada unidad generadora de efectivo del Grupo que se espera que se beneficie de la combinación, independientemente de si existen otros activos o pasivos de la adquirida asignados a esas unidades.

Cuando el fondo de comercio forma parte de una unidad generadora de efectivo y una parte de las operaciones de dicha unidad se dan de baja, el fondo de comercio asociado a dichas operaciones enajenadas se incluye en el valor en libros de la operación al determinar la ganancia o pérdida obtenida en la enajenación de la operación. El fondo de comercio dado de baja en estas circunstancias se valora sobre la base de los valores relativos de la operación enajenada y la parte de la unidad generadora de efectivo que se retiene.

### b) Clasificación corriente-no corriente

El Grupo presenta los activos y pasivos en el estado de situación financiera consolidado en base a la clasificación de corrientes o no corrientes. Un activo se clasifica como corriente cuando:

- Se espera realizarlo, o se pretende venderlo o consumirlo, en el ciclo normal de explotación;
- Se mantiene principalmente con fines de negociación;
- Se espera realizarlo dentro de los doce meses siguientes a la fecha del ejercicio sobre el que se informa; o
- Es efectivo o equivalente de efectivo, a menos que tenga restricciones, para ser intercambiado



o usado para cancelar un pasivo al menos durante los doce meses a partir de la fecha del ejercicio sobre el que se informa.

El resto de los activos se clasifican como no corrientes.

Un pasivo se clasifica como corriente cuando:

- Se espera sea cancelado en el ciclo normal de explotación;
- Se mantiene principalmente con fines de negociación;
- Debe liquidarse durante los doce meses siguientes a la fecha del ejercicio sobre el que se informa; o
- No existe un derecho incondicional para aplazar su cancelación, al menos durante los doce meses siguientes a la fecha del ejercicio sobre el que se informa.

El Grupo clasifica el resto de los pasivos como no corrientes.

Los activos y pasivos por impuestos diferidos se clasifican como activos y pasivos no corrientes.

#### c) Cálculo del valor razonable

El Grupo valora los instrumentos financieros derivados a su valor razonable a la fecha de cierre del ejercicio.

El valor razonable es el precio que se recibiría para vender un activo o se pagaría para transferir un pasivo en una transacción ordenada entre participantes en el mercado en la fecha de la transacción. El valor razonable está basado en la presunción de que la transacción para vender el activo o para transferir el pasivo tiene lugar:

- En el mercado principal del activo o del pasivo; o
- En ausencia de un mercado principal, en el mercado más ventajoso para la transacción de estos activos o pasivos.

El mercado principal o el mercado más ventajoso ha de ser un mercado accesible para el Grupo.

El valor razonable de un activo o pasivo se calcula utilizando las hipótesis que los participantes del mercado utilizarían a la hora de realizar una oferta por ese activo o pasivo, asumiendo que esos participantes de mercado actúan en su propio interés económico.

El Grupo utiliza las técnicas de valoración apropiadas en las circunstancias y con la suficiente información disponible para el cálculo del valor razonable, maximizando el uso de variables observables relevantes y minimizando el uso de variables no observables.

Todos los activos y pasivos para los que se realizan cálculos o desgloses de su valor razonable en las cuentas anuales consolidadas están categorizados dentro de la jerarquía de valor razonable que se describe a continuación, en base a la menor variable que sea significativa para el cálculo del valor razonable en su conjunto:

- Nivel 1 - Valores de cotización (no ajustados) en mercados activos para activos o pasivos idénticos.
- Nivel 2 - Técnicas de valoración para las que la variable de menor nivel utilizada, que sea significativa para el cálculo, es directa o indirectamente observable.
- Nivel 3 - Técnicas de valoración para las que la variable de menor nivel utilizada, que sea significativa para el cálculo, no es observable.

A efectos de los desgloses necesarios sobre el valor razonable, el Grupo ha determinado las distintas clases de activos y pasivos en función de su naturaleza, características, riesgos y niveles de jerarquía de valor razonable, tal y como se ha explicado anteriormente.

#### d) Reconocimiento de ingresos

Los ingresos se reconocen en la medida en que sea probable que el Grupo reciba los beneficios económicos correspondientes a la transacción y éstos puedan ser cuantificados con fiabilidad,



independientemente de cuándo se reciba el cobro. Los ingresos se valoran al valor razonable de la contraprestación recibida o por recibir, excluyendo impuestos y tasas.

#### Ingresos por asiento

Los ingresos derivados de la prestación de servicios de transporte aéreo, netos de descuentos y otros costes asociados directamente a la venta, corresponden a ingresos por la venta de billetes de pasajeros e ingresos de vuelos chárter, los cuales se reconocen como ingreso cuando se ha prestado el servicio de transporte. Los billetes de pasajeros vendidos pero cuyo vuelo no se ha realizado se contabilizan como ingresos diferidos en el epígrafe "Ingresos diferidos" del pasivo, hasta que se realiza el vuelo (Nota 19).

Las tasas aeroportuarias relacionadas con billetes no utilizados se reconocen como ingresos en base a los términos y condiciones de los billetes y la información histórica de devoluciones de tasas aeroportuarias a los pasajeros.

#### Ingresos complementarios

Los ingresos complementarios comprenden la venta de productos y servicios complementarios a la venta de los billetes, tales como los ingresos por equipaje adicional facturado, prioridad de embarque o cambios en vuelos. La mayor parte de estos ingresos por servicios complementarios se reconocen cuando se produce el vuelo correspondiente, dado que dichos servicios están directamente asociados al mismo.

#### **e) Subvenciones**

Las subvenciones se reconocen cuando existe una seguridad razonable de que se recibirá la subvención y se cumplirán todas las condiciones impuestas. Cuando la subvención está relacionada con una partida de gastos, se reconoce como ingreso de forma sistemática durante el periodo en que se registran los gastos relacionados, para los que la subvención se ha otorgado como compensación. Cuando la subvención está relacionada con un activo, se registra como ingreso linealmente durante la vida útil esperada del activo correspondiente.

#### **f) Impuestos**

##### Impuesto corriente

Los activos y pasivos por impuestos corrientes se valoran al importe que se espera recuperar de o pagar a las autoridades tributarias. Los tipos impositivos y las leyes fiscales utilizadas para calcular el importe son aquellos en vigor o prácticamente en vigor a la fecha de cierre en los países en los que el Grupo opera y en los que genera bases imponibles.

Los impuestos corrientes relativos a partidas reconocidas directamente en el patrimonio neto se reconocen en el patrimonio neto y no en el estado de resultados consolidado. La Dirección evalúa periódicamente sus posiciones de riesgo fiscal en relación con situaciones en las que las leyes fiscales aplicables están sujetas a interpretación y registra las provisiones que son necesarias.

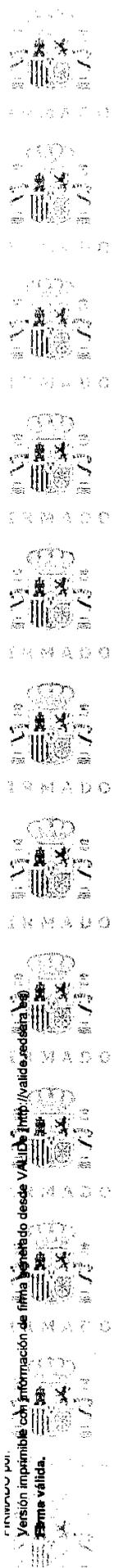
Con fecha 4 de diciembre de 2018, el Consejo de Administración de la Sociedad Dominante acordó acogerse al régimen de consolidación fiscal previsto en el Título VII, Capítulo VI de la Ley 27/2014, de 27 de noviembre, del Impuesto sobre Sociedades, con efectos a partir del ejercicio que se inicia el 1 de enero de 2019, quedando el grupo consolidado compuesto por el entonces accionista único (Volotea Holding Europe, S.L.) y por las sociedades Volotea, S.A.U. y Volotea Flight Academy, S.L.U.

Tras la fusión entre Volotea Holding Europe, S.L. y Volotea, S.A.U., el anterior grupo fiscal sigue vigente, y la Sociedad ha pasado a ser la sociedad dominante del mismo.

##### Impuesto diferido

El impuesto diferido se registra considerando las diferencias temporarias existentes entre la base fiscal de los activos y pasivos y sus valores contables en la fecha de cierre.

Se reconocen pasivos por impuestos diferidos para todas las diferencias temporarias imponibles excepto cuando el pasivo por impuesto diferido surge del reconocimiento inicial de un fondo de



comercio o de un activo o pasivo en una transacción que no es una combinación de negocios y, que en el momento de la transacción, no afecta ni al resultado contable ni al resultado fiscal.

Se reconocen activos por impuestos diferidos para todas las diferencias temporarias deducibles, deducciones pendientes de aplicar y bases imponibles negativas pendientes de compensar. Los activos por impuestos diferidos se reconocen en la medida en que sea probable que vaya a haber un beneficio fiscal contra el cual se podrá utilizar la diferencia temporaria deducible, el crédito fiscal o las bases imponibles negativas no utilizadas, excepto cuando el activo por impuesto diferido relativo a la diferencia temporaria deducible surge del reconocimiento inicial de un activo o pasivo en una transacción que no es una combinación de negocios y, que en el momento de la transacción, no afecta ni al resultado contable ni al resultado fiscal.

El valor en libros de los activos por impuestos diferidos se revisa en cada fecha de cierre y se reduce en la medida en que ya no sea probable que se disponga de suficientes beneficios fiscales para permitir que parte o todos los activos por impuestos diferidos se puedan utilizar. Los activos por impuestos diferidos no registrados se reevalúan en cada fecha de cierre y se reconocen en la medida en que sea probable que el beneficio fiscal futuro permita recuperar el activo por impuesto diferido.

Los activos y pasivos por impuestos diferidos se valoran según los tipos impositivos que se espera que se apliquen en el ejercicio en el que se realicen los activos o se liquiden los pasivos, en base a los tipos impositivos (y la legislación fiscal) que se hayan aprobado, o estén a punto de aprobarse, al cierre del ejercicio.

El impuesto diferido relacionado con partidas reconocidas fuera del estado de resultados consolidado debe registrarse fuera del estado de resultados consolidado. Los activos y pasivos por impuestos diferidos se registran en correlación con la transacción relacionada, bien en el estado del resultado global consolidado o bien directamente en el patrimonio neto.

Impuesto sobre las ventas

Los gastos y activos se registran netos del importe de los impuestos sobre las ventas, excepto:

- Cuando los impuestos sobre ventas incurridos en la compra de activos o servicios no sean recuperables de las autoridades tributarias, en cuyo caso los impuestos sobre ventas se reconocen como parte del coste de adquisición del activo o de la partida de gasto, según aplique.
- Las cuentas a cobrar y a pagar que se presentan incluyendo el importe de los impuestos sobre las ventas.

El importe neto de los impuestos sobre las ventas recuperables a través de, o pagadero a, las autoridades tributarias, se incluye como parte de las cuentas a cobrar o a pagar en el estado de situación financiera consolidado.

**g) Transacciones en moneda extranjera**

La moneda funcional y de presentación del Grupo es el euro.

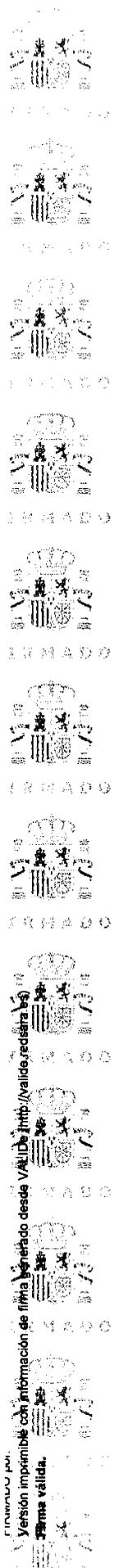
Las transacciones en moneda extranjera se convierten en su valoración inicial al tipo de cambio de contado vigente en la fecha de la transacción.

Los activos y pasivos monetarios denominados en moneda extranjera se convierten al tipo de cambio de contado vigente en la fecha de cierre. Las diferencias de cambio, tanto positivas como negativas, que se originen en este proceso, así como las que se produzcan al liquidar dichos elementos patrimoniales, se reconocen en el estado de resultados consolidado del ejercicio en el que surjan.

Las partidas no monetarias valoradas a coste histórico se valoran aplicando el tipo de cambio de la fecha de la transacción.

**h) Inmovilizado material**

El inmovilizado material se registra por su coste menos la amortización acumulada y/o menos las pérdidas acumuladas por deterioro, si hubiera. El coste del inmovilizado material adquirido en una combinación de negocios es el valor razonable a la fecha de adquisición.



Cuando es necesaria que una parte significativa del inmovilizado sea reemplazada a intervalos, el Grupo lo amortiza separadamente en base a sus vidas útiles específicas.

Un elemento del inmovilizado material o cualquiera de sus partes significativas inicialmente reconocida se da de baja cuando se enajena o cuando no se espera obtener beneficios económicos futuros derivados de su uso o enajenación. El resultado procedente de la enajenación del activo (calculado como la diferencia entre los beneficios netos procedentes de su enajenación y el valor en libros del activo) se registra en el estado de resultados consolidado cuando el activo se da de baja.

Las reparaciones que no representan una ampliación de la vida útil y los costes de mantenimiento son cargados en el estado de resultados consolidado 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:

	Años de vida útil
Mobiliario	10 años
Instalaciones	5 años
Equipos para procesos de información	4 años
Otro inmovilizado material	10 años

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

**i) Arrendamientos**

En la fecha de comienzo del arrendamiento, se reconoce un activo por derecho de uso y un pasivo por arrendamiento. El activo por derecho de uso se presenta en la misma partida en la que se presentarían los correspondientes activos subyacentes si se tuvieran en propiedad.

Valoración inicial del activo por derecho de uso

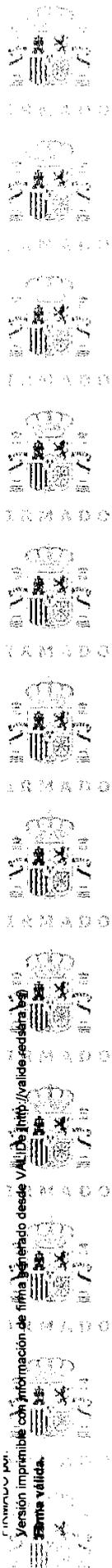
En la fecha de comienzo del arrendamiento, el activo por derecho de uso se valora a coste, el cual comprende:

- El importe de la valoración inicial del pasivo por arrendamiento.
- Cualquier pago por arrendamiento efectuado en la fecha de comienzo del arrendamiento o antes de ésta, menos cualquier incentivo de arrendamiento recibido.
- Cualquier coste directo inicial soportado por el arrendatario.
- Una estimación de los costes para la restauración y desmantelamiento del activo arrendado de acuerdo con los términos y condiciones del contrato de arrendamiento. En la fecha del reconocimiento inicial del activo por derecho de uso, el arrendatario añade a estos costes el pasivo por obligación de devolución (Nota 2.4.q).

Valoración inicial del pasivo por arrendamiento

En la fecha de comienzo del arrendamiento, el pasivo por arrendamiento se valora al valor actual de los pagos por arrendamiento que no estén abonados en dicha fecha. Los pagos por arrendamiento se descuentan utilizando el tipo de interés implícito en el arrendamiento, si ese tipo puede determinarse fácilmente. En caso contrario, se utiliza el tipo de interés incremental del endeudamiento del Grupo. Los pagos por arrendamiento incluidos en la valoración inicial del pasivo por arrendamiento comprenden los siguientes:

- Pagos fijos, menos los incentivos de arrendamiento a cobrar.
- Pagos por arrendamiento variables que dependan de un índice o un tipo, inicialmente, valorados con arreglo al índice o tipo en la fecha de comienzo del arrendamiento.



- Los importes que se espera que abone el arrendatario en concepto de garantías de valor residual.
- El precio de ejercicio de la opción de compra si el arrendatario tiene la certeza razonable de que ejercerá esa opción.
- Los pagos de penalizaciones por rescisión del arrendamiento, si el plazo del arrendamiento refleja el ejercicio por el arrendatario de la opción de rescindir el arrendamiento.

Valoración posterior del activo por derecho de uso

El activo por derecho de uso se valora por su coste menos la amortización acumulada y las pérdidas por deterioro de valor acumuladas, y se ajusta para reflejar cualquier nueva valoración del pasivo por arrendamiento. El activo por derecho de uso por el componente de alquiler de las aeronaves y motores se amortiza durante el plazo del arrendamiento. El componente relacionado con el mantenimiento del motor se amortiza en función de las horas/ciclos de vuelo y el componente relacionado con el mantenimiento del fuselaje se amortiza linealmente hasta la fecha de la siguiente gran reparación.

Valoración posterior del pasivo por arrendamiento

El pasivo por arrendamientos se valora: (i) incrementando el importe registrado a fin de reflejar los intereses sobre el pasivo por arrendamiento; (ii) reduciendo el importe registrado para reflejar los pagos por arrendamiento efectuados; y (iii) valorando nuevamente el importe registrado a fin de reflejar cualquier evaluación posterior o cualquier modificación del arrendamiento.

Los pagos por arrendamiento a corto plazo y arrendamientos en los que el activo subyacente es de escaso valor se registran como gastos en el estado de resultados consolidado de forma lineal durante el plazo del arrendamiento. Los arrendamientos a corto plazo son aquellos en los que a la fecha de comienzo del arrendamiento tienen un plazo igual o inferior a doce meses.

Reducciones de cuotas de alquiler a causa de la crisis sanitaria provocada por el Covid-19

El 28 de mayo de 2020, el IASB publicó una nota titulada "Reducciones de cuotas de alquiler a causa del Covid-19 - Modificaciones a la NIIF 16 Arrendamientos". Posteriormente, el 9 de octubre de 2020, la UE adoptó la modificación. La modificación establece una simplificación práctica para que los arrendatarios no tengan que evaluar si una reducción de cuotas de alquiler a causa del Covid-19 constituye una modificación de dicho arrendamiento. El cambio está en vigor para los periodos contables anuales que comiencen a partir del 1 de junio de 2020 (inclusive) y el Grupo optó por la adopción de este cambio para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2020, reconociéndose un menor gasto de amortización por la reducción de rentas por importe de 6.374 miles de euros (Nota 11).

**j) Costes por intereses**

Los costes por intereses que sean directamente atribuibles a la adquisición, construcción o producción de un activo cuya puesta en marcha o venta requiere necesariamente un periodo dilatado de tiempo son capitalizados como parte del coste del activo. El resto de los costes por intereses se reconocen como gastos en el periodo en el que se incurren.

Los gastos financieros incluyen los intereses y otros costes en los que incurre el Grupo en relación con la financiación obtenida.

**k) Activo Intangible**

Los activos intangibles adquiridos individualmente se valoran inicialmente por su coste. El coste de los activos intangibles adquiridos en una combinación de negocios es el valor razonable a la fecha de adquisición. Después del reconocimiento inicial, los activos intangibles se valoran por su coste, menos su amortización acumulada y las pérdidas por deterioro acumuladas.

El Grupo evalúa en el reconocimiento inicial si la vida útil de los activos es definida o indefinida.

Los activos intangibles con vida útil definida se amortizan a lo largo de su vida útil económica y se evalúa su deterioro cuando haya indicios de que puedan estar deteriorados. El periodo de amortización y el método de amortización para los activos intangibles con vida útil definida se revisan por lo menos al final de cada ejercicio. Los cambios en la vida útil esperada o en la pauta esperada de consumo de los beneficios económicos futuros materializados en el activo se toman en consideración al objeto de



cambiar el periodo o método de amortización, si corresponde, y se tratan como un cambio de estimación contable. El gasto por amortización de los activos intangibles con vida útil definida se reconoce en el estado de resultados consolidado.

Los activos intangibles con vida útil indefinida no se amortizan, sino que se evalúa anualmente la existencia de indicios de deterioro, individualmente o a nivel de unidad generadora de efectivo. La vida útil de un activo intangible con vida indefinida se revisa anualmente para determinar si la evaluación de vida indefinida continúa siendo razonable. Si no es así, el cambio en la evaluación de vida útil indefinida a definida se realiza de forma prospectiva.

La pérdida o ganancia surgida al dar de baja un activo intangible se determina como la diferencia entre el importe neto obtenido por su enajenación y el valor en libros del activo, y se reconoce en el estado de resultados consolidado cuando el activo se da de baja.

#### Aplicaciones informáticas

Esta partida incluye los costes incurridos en la adquisición a terceros y el coste de los desarrollos propios. Su amortización se realiza de forma lineal a largo de su vida útil estimada de 4 años.

#### Marca

Esta partida corresponde a la valoración atribuida a la marca Volotea por el experto independiente en el contexto de la combinación de negocios por la que Volotea Holding Europe, S.L. adquirió el control de la Sociedad (Nota 12). Este activo intangible se ha considerado que tiene vida útil indefinida.

#### Relaciones con clientes

Esta partida corresponde al valor atribuido por el experto independiente a la cartera de clientes con un contrato específico de fidelización, en el contexto de la combinación de negocios por la que Volotea Holding Europe, S.L. adquirió el control de la Sociedad (Nota 12). Este activo intangible se amortiza linealmente en 24 años, que es la vida útil atribuida a dicho activo.

#### Otro inmovilizado intangible

Esta partida corresponde a certificaciones para el uso de los motores de ciertas aeronaves. Dichas certificaciones son licencias que permiten aumentar la capacidad de empuje de los motores. Su amortización se realiza de forma lineal a lo largo de la duración de los contratos de arrendamiento de las aeronaves.

Las reparaciones que no representan una ampliación de la vida útil y los costes de mantenimiento son cargados en el estado de resultados consolidado en el periodo en que se producen.

### **1) Instrumentos financieros – reconocimiento inicial y valoración posterior**

Un instrumento financiero es cualquier contrato que da lugar al reconocimiento de un activo financiero en una entidad y a un pasivo financiero o un instrumento de patrimonio en otra entidad.

#### **1.1) Activos financieros**

##### **Reconocimiento inicial y medición**

Los activos financieros se clasifican, en su reconocimiento inicial, como valorados posteriormente al coste amortizado, al valor razonable con cambios en otro resultado global y al valor razonable con cambios en resultados.

La clasificación de los activos financieros en el momento del reconocimiento inicial depende de las características de los activos financieros desde el punto de vista de los flujos de efectivo contractuales y del modelo de negocio del Grupo para la gestión de los activos financieros. Con la excepción de las cuentas a cobrar comerciales que no tienen un componente de financiación significativo, el Grupo valora inicialmente los activos financieros a su valor razonable más, en el caso de los activos financieros que no se valoran a su valor razonable con cambios en resultados, los costes de transacción. Las cuentas a cobrar comerciales que no contienen un componente de financiación significativo se valoran al precio de la transacción determinado según la NIIF 15.



Para que un activo financiero sea clasificado y valorado al coste amortizado o al valor razonable con cambios en otro resultado global, debe dar lugar a flujos de efectivo que son "únicamente pagos de principal e intereses (SPPI)" sobre el importe de principal pendiente.

### Valoración posterior

#### Activos financieros a coste amortizado

Esta categoría es la más relevante para el Grupo al incluir las cuentas a cobrar comerciales. El Grupo valora los activos financieros al coste amortizado si se cumplen las dos condiciones siguientes:

- El activo financiero se mantiene en el marco de un modelo de negocio cuyo objetivo es mantener los activos financieros para obtener flujos de efectivo contractuales, y
- Las condiciones contractuales del activo financiero dan lugar, en fechas especificadas, a flujos de efectivo que son únicamente pagos de principal e intereses sobre el importe de principal pendiente.

Los activos financieros a coste amortizado se valoran posteriormente utilizando el método de interés efectivo y están sujetos a deterioro. Las ganancias y pérdidas se reconocen en resultados cuando el activo se da de baja, modifica o deteriora.

#### Cancelación

Un activo financiero (o, cuando sea aplicable, una parte de un activo financiero o una parte de un grupo de activos financieros similares) se da de baja inicialmente (por ejemplo, se cancela en las cuentas anuales consolidadas del Grupo) cuando:

- Han expirado los derechos a recibir los flujos de efectivo del activo; o
- El Grupo ha transferido los derechos a recibir los flujos de efectivo del activo o ha asumido la obligación de pagar la totalidad de los flujos de efectivo recibidos sin dilación a un tercero bajo un acuerdo de transferencia; y el Grupo (a) ha transferido sustancialmente todos los riesgos y beneficios del activo; o (b) no ha transferido ni retenido sustancialmente todos los riesgos y beneficios del activo, pero ha transferido el control del mismo.

Cuando el Grupo ha transferido los derechos a recibir los flujos de efectivo de un activo o ha asumido la obligación de transferirlos, evalúa si ha retenido los riesgos y beneficios de la propiedad y en qué medida los ha retenido. Cuando no ha transferido ni retenido sustancialmente todos los riesgos y beneficios del activo ni tampoco ha transferido el control del mismo, el Grupo sigue reconociendo el activo transferido sobre la base de su implicación continuada en el mismo. En este caso, el Grupo también reconoce el pasivo asociado. El activo transferido y el pasivo asociado se valoran de acuerdo a un criterio que refleje los derechos y obligaciones que el Grupo ha retenido.

Cuando la implicación continuada se deba a una garantía sobre los activos transferidos, se valora al menor entre el valor contable original del activo y el importe máximo de la contraprestación que el Grupo podría tener que pagar por la garantía.

#### Deterioro de los activos financieros valorados al coste amortizado

El Grupo reconoce una corrección de valor por pérdidas crediticias esperadas (ECL) para todos los instrumentos de deuda que no se valoran a valor razonable con cambios en resultados. Las ECL se basan en la diferencia entre los flujos de efectivo contractuales a recibir de acuerdo con el contrato y todos los flujos de efectivo que el Grupo espera recibir, descontados a una tasa de interés efectiva aproximada a la original. Los flujos de efectivo esperados incluirán los procedentes de la venta de garantías reales recibidas u otras mejoras crediticias que formen parte integrante de las condiciones contractuales.

Las pérdidas crediticias esperadas se reconocen en dos etapas. Para las exposiciones crediticias para las que no ha habido un aumento significativo en el riesgo crediticio desde el reconocimiento inicial, la corrección de valor se dota para las pérdidas crediticias esperadas en los siguientes doce meses. Para aquellas exposiciones crediticias para las cuales ha habido un aumento significativo en el riesgo crediticio desde el reconocimiento inicial, la corrección de valor se realiza para las pérdidas crediticias esperadas durante la vida restante del activo, independientemente del momento del incumplimiento.



Para las cuentas a cobrar comerciales, el Grupo aplica un enfoque simplificado en el cálculo de las pérdidas crediticias esperadas. Por tanto, el Grupo no hace un seguimiento de los cambios en el riesgo de crédito, sino que reconoce en cada fecha de cierre una corrección de valor por las pérdidas crediticias esperadas durante toda la vida del activo.

### **1.2) Pasivos financieros**

#### **Reconocimiento inicial y valoración**

Los pasivos financieros se clasifican a la fecha de su reconocimiento inicial, según corresponda, como pasivos financieros a valor razonable con cambios en resultados, préstamos y créditos, cuentas a pagar o derivados designados como instrumentos de cobertura en una cobertura eficaz.

Todos los pasivos financieros se reconocen inicialmente a su valor razonable y para los préstamos y créditos y las cuentas a pagar se netean los costes de transacción directamente atribuibles.

Los pasivos financieros del Grupo incluyen acreedores comerciales y otras cuentas a pagar, préstamos y créditos, y los instrumentos financieros derivados.

#### **Valoración posterior**

##### Préstamos y créditos

Tras el reconocimiento inicial, los préstamos y los créditos se valoran al coste amortizado usando el método del tipo de interés efectivo. Las pérdidas y ganancias se reconocen en el estado de resultados consolidado cuando se dan de baja los pasivos, así como los intereses devengados de acuerdo con el método del tipo de interés efectivo.

El coste amortizado se calcula teniendo en cuenta cualquier descuento o prima de adquisición y las cuotas o costes que sean parte integral del método del tipo de interés efectivo. Los intereses devengados de acuerdo con dicho tipo de interés efectivo se incluyen en el epígrafe "Resultado financiero neto" del estado de resultados consolidado.

Esta categoría es la que generalmente se aplica a los préstamos y créditos con intereses.

##### Cuentas a pagar

Este epígrafe incluye pasivos financieros originados por la compra de bienes y servicios por operaciones de tráfico del Grupo. Tras su reconocimiento inicial, estos pasivos financieros se valoran por su coste amortizado.

Esta categoría es la que generalmente se aplica a los acreedores comerciales y otras cuentas a pagar. Para más información, ver la Nota 20.

##### **Cancelación**

Un pasivo se da de baja cuando la obligación se extingue, cancela o vence. Cuando un pasivo financiero existente se reemplaza por otro del mismo prestamista en condiciones sustancialmente diferentes, o cuando las condiciones de un pasivo existente son sustancialmente modificadas, dicho intercambio o modificación se tratan como una baja del pasivo original y el reconocimiento de la nueva obligación. La diferencia en los valores en libros respectivos se reconoce en el estado de resultados consolidado.

### **1.3) Compensación de Instrumentos financieros**

Los activos y pasivos financieros son objeto de compensación, presentándose el importe neto correspondiente en el estado de situación financiera consolidado, si se tiene actualmente un derecho exigible legalmente de compensar los importes reconocidos, y se tiene la intención de liquidarlos por el importe neto o de realizar los activos y liquidar los pasivos simultáneamente.

#### **m) Instrumentos financieros derivados y coberturas contables**

El Grupo utiliza instrumentos financieros derivados para cubrir el riesgo de tipo de cambio y el riesgo



del precio del combustible (Nota 13.3). Estos riesgos están relacionados con las fluctuaciones en el tipo de cambio dólar estadounidense/euro, así como las fluctuaciones en el precio del combustible. Estos instrumentos financieros derivados se registran inicialmente al valor razonable de la fecha en que se contrata el derivado y posteriormente se valoran al valor razonable en cada fecha de cierre.

Los derivados se contabilizan como activos financieros cuando el valor razonable es positivo y como pasivos financieros cuando el valor razonable es negativo.

Para contabilizar las coberturas, éstas se clasifican como:

- Coberturas del valor razonable, cuando cubren la exposición a cambios en el valor razonable de un activo o pasivo registrado o de un compromiso firme no registrado.
- Coberturas de flujos de efectivo, cuando cubren la exposición a la variabilidad de los flujos de efectivo que es atribuible bien a un riesgo concreto asociado a un activo o pasivo registrado o a una transacción prevista altamente probable, bien al riesgo de tipo de cambio en un compromiso firme no registrado.
- Coberturas de la inversión neta en un negocio en el extranjero.

Al principio de la relación de cobertura, el Grupo designa y documenta formalmente la relación de cobertura que se desea aplicar y el objetivo de gestión del riesgo y la estrategia para aplicar la cobertura.

La documentación incluye la identificación del instrumento de cobertura, el elemento cubierto, la naturaleza del riesgo cubierto y la forma en que el Grupo evaluará si la relación de cobertura cumple los requisitos de eficacia de la cobertura (junto con su análisis de las causas de ineficacia de la cobertura y el modo de determinar el ratio de cobertura). Una relación de cobertura califica para la contabilidad de cobertura si cumple con todos los requisitos de eficacia siguientes:

- Existe una relación económica entre la partida cubierta y el instrumento de cobertura.
- El riesgo de crédito no ejerce un efecto dominante sobre los cambios de valor resultantes de esa relación económica.
- El ratio de cobertura de la relación de cobertura es el mismo que el que resulta de la cantidad de la partida cubierta que el Grupo realmente cubre y la cantidad del instrumento de cobertura que el Grupo realmente utiliza para cubrir esa cantidad de la partida cubierta.

Todas las coberturas utilizadas por el Grupo son coberturas de flujos de efectivo. Las coberturas de flujo de efectivo que cumplen todos los criterios para la contabilización de coberturas se registran del siguiente modo:

La parte eficaz de la ganancia o pérdida del instrumento de cobertura se reconoce directamente en otro resultado global, mientras que la parte ineficaz se reconoce inmediatamente en el estado de resultados consolidado.

El Grupo utiliza principalmente compraventa a plazo de divisas para cubrir su exposición al riesgo de tipo de cambio en sus transacciones altamente probables y compromisos en firme, así como contratos a plazo de combustible para cubrir su exposición a la volatilidad en los precios del combustible.

Los importes reconocidos en otro resultado global se transfieren al estado de resultados consolidado cuando la transacción cubierta afecta al resultado consolidado.

Si se interrumpe la contabilidad de la cobertura de flujos de efectivo, la cantidad que se ha acumulado en otro resultado global debe permanecer en otro resultado global acumulado si aún se espera que ocurran los flujos de efectivo futuros cubiertos. De lo contrario, la cantidad debe ser reclasificada inmediatamente a resultados como un ajuste por reclasificación. Después de la interrupción, una vez que se produce el flujo de efectivo cubierto, cualquier cantidad restante incluida en otro resultado global debe contabilizarse según la naturaleza de la transacción cubierta. En el ejercicio 2020, el Grupo suspendió la designación de los derivados de Jet Fuel y de tipo de cambio como de coberturas (Nota 13.3). Hasta el ejercicio 2020 el Grupo aplicaba contabilidad de coberturas voluntariamente. En el cierre del ejercicio 2021 el Grupo ha recuperado su contabilidad de coberturas solo para sus derivados de combustible con vencimiento en el ejercicio 2022, pero no para el resto de sus derivados de fuel con vencimientos en ejercicios posteriores, lo cual ha tenido un impacto positivo, neto del efecto fiscal, por importe de 11.984 miles de euros (Nota 13.3).



#### n) Existencias

Las existencias corresponden a recambios y otros elementos fungibles de las aeronaves, los cuales se valoran por su coste de adquisición.

Cuando el valor neto realizable de las existencias es inferior a su precio de adquisición, se efectúan las oportunas correcciones valorativas.

Los recambios y otros elementos fungibles de las aeronaves no están sujetos a un método de depreciación sistemático, depreciándose o dándose de baja en base a su obsolescencia técnica o cuando ya no pueden utilizarse.

#### o) Deterioro de los activos no financieros

El Grupo evalúa en cada fecha de cierre si existe algún indicio de que un activo está deteriorado. Si hay algún indicio, o cuando se requiere realizar la prueba anual de deterioro, el Grupo estima el importe recuperable del activo, que es el mayor entre el valor razonable del activo o de las unidades generadoras de efectivo menos los costes de enajenación y su valor en uso. El valor recuperable se determina de forma individual para cada activo, a menos que éste no genere flujos de efectivo que sean independientes de otros activos o grupo de activos. Cuando el valor en libros de un activo excede su importe recuperable, el activo se considera deteriorado y se reduce su valor en libros hasta su importe recuperable.

Al evaluar el valor en uso, los flujos de efectivo futuros estimados se descuentan a su valor actual utilizando una tasa de descuento antes de impuestos que refleje las evaluaciones de mercado actuales del valor del dinero en el tiempo y de los riesgos específicos del activo. Para determinar el valor razonable del activo menos los costes de enajenación se tienen en cuenta transacciones de mercado recientes. Si dichas transacciones no pueden identificarse, se utiliza un modelo de valoración más adecuado.

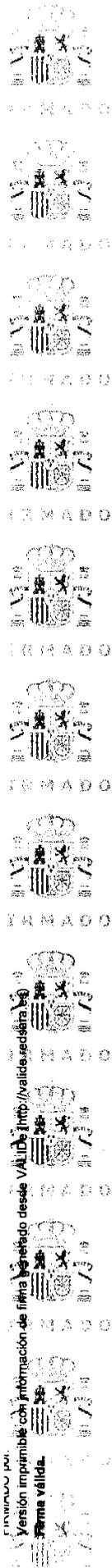
El Grupo basa su cálculo del deterioro en presupuestos detallados y proyecciones previstas, que se preparan de manera individual para cada unidad generadora de efectivo a la que está asignada el activo.

Las pérdidas por deterioro de las operaciones continuadas, incluyendo el deterioro de las existencias, se reconocen en el estado de resultados consolidado en los epígrafes de gastos correspondientes a la función del activo depreciado.

Para todos los activos, excepto para el fondo de comercio, en cada fecha de cierre se realiza una evaluación para determinar si existe algún indicio de que la pérdida por deterioro registrada en ejercicios anteriores ya no exista o haya disminuido. Si hay tal indicio, el Grupo estima el importe recuperable del activo o de las unidades generadoras de efectivo. La pérdida por deterioro registrada en ejercicios anteriores se revierte sólo si ha habido un cambio en las hipótesis utilizadas para determinar el importe recuperable del activo desde que se reconoció la última pérdida por deterioro. La reversión se limita de forma que el valor en libros del activo no supere su importe recuperable, ni exceda el valor en libros que se habría determinado, neto de amortización, de no haberse reconocido la pérdida por deterioro en ejercicios anteriores. Dicha reversión se registra en el estado de resultados consolidado a menos que el activo se contabilice a su valor revalorizado, en cuyo caso la reversión se registra como un incremento de la revalorización.

Anualmente se realiza una prueba de deterioro del fondo de comercio y cuando las circunstancias indiquen que el valor en libros pueda estar deteriorado. La prueba de deterioro para el fondo de comercio se realiza evaluando el valor recuperable de cada unidad generadora de efectivo (o grupo de unidades generadoras de efectivo) asociadas al fondo de comercio. Si el importe recuperable de las unidades generadoras de efectivo es menor que su valor en libros, se registra una pérdida por deterioro. Las pérdidas por deterioro del fondo de comercio registradas no se revierten en los ejercicios posteriores.

El Grupo cuenta con una sola unidad generadora de efectivo, que es todo el Grupo en su conjunto.



#### p) Efectivo y otros activos líquidos equivalentes

El epígrafe "Efectivo y otros activos líquidos equivalentes" del estado de situación financiera consolidado incluye el efectivo en bancos y las inversiones a corto plazo con un vencimiento de tres meses o menos desde su fecha de adquisición, que están sujetas a un riesgo insignificante de cambios en su valor.

A efectos del estado de flujos de efectivo consolidado, el efectivo y equivalentes al efectivo incluyen las partidas descritas en el párrafo anterior.

#### q) Provisiones

Las provisiones se registran cuando el Grupo tiene una obligación presente (ya sea legal o implícita) como resultado de un suceso pasado, para la que es probable que el Grupo tenga que desprenderse de recursos que incorporen beneficios económicos para cancelar dicha obligación y el importe de la obligación pueda estimarse con fiabilidad. Cuando el Grupo espera que parte o la totalidad de una provisión sea reembolsada, por ejemplo, por un contrato de seguro, tal reembolso se reconoce como un activo separado, pero solo cuando sea prácticamente segura su recepción. El gasto relacionado con cualquier provisión se presenta neto del reembolso en el estado de resultados consolidado.

Si el efecto del valor del dinero en el tiempo es significativo, las provisiones se descuentan utilizando un tipo de interés antes de impuestos que refleje, cuando corresponda, los riesgos específicos del pasivo. Cuando se descuenta, el aumento de la provisión debido al paso del tiempo se registra como un gasto financiero.

#### Provisiones por obligación de devolución y por mantenimiento programado de aeronaves

El Grupo reconoce los pasivos por obligaciones de devolución respecto de las obligaciones de mantenimiento requeridas en los contratos de arrendamiento de las aeronaves. Estas obligaciones de devolución consisten principalmente en la reconstrucción del fuselaje y de los motores de las aeronaves.

La capacidad productiva del fuselaje y de los motores se reconoce como un activo por derecho de uso, ya que se consideran componentes separados y diferentes de los componentes físicos que son el motor y el fuselaje. La contrapartida de estos componentes es un pasivo por la obligación de su devolución, que se reconoce al inicio del contrato de arrendamiento. Cuando se llevan a cabo los eventos de mantenimiento que reconstituyen su capacidad productiva, los costes incurridos se capitalizan. Esta nueva capacidad productiva se amortiza durante el período de uso de los activos subyacentes (en función de las horas/ciclos de vuelo para la capacidad productiva de los motores y linealmente para la capacidad productiva del fuselaje).

Los gastos derivados del mantenimiento programado de las aeronaves para las unidades auxiliares de potencia y los sistemas de inversión de empuje de los motores se devengan en función de las horas/ciclos de vuelo.

De acuerdo con los contratos suscritos entre el Grupo y los arrendadores de las aeronaves, la mayoría de los costes de las revisiones programadas son pagados por anticipado periódicamente a los arrendadores en concepto de fianza. Cuando el Grupo hace frente a estas revisiones periódicas y las acredita al arrendador de las aeronaves, éste procede a la devolución de los importes que previamente el Grupo le ha anticipado en concepto de fianza. El Grupo considera los importes pagados al arrendador como anticipos a cuenta, registrándolos en los epígrafes "Depósitos y otros activos" y "Otros activos financieros" del activo no corriente y corriente, respectivamente.

#### Provisión por derechos de emisión de gases de efecto invernadero

Las toneladas métricas de dióxido de carbono emitidas se determinan en base a las toneladas de combustible consumidas (ajustadas por un factor específico de conversión). El gasto por derechos de emisión se calcula como resultado de multiplicar las toneladas métricas de dióxido de carbono emitidas por el precio correspondiente a los derechos genéricos EUA.

El Grupo registra el gasto por derechos de emisión de gases de efecto invernadero incurrido en función del consumo de combustible, valorando los derechos asociados según su precio medio previsto de liquidación. Los costes de derechos de emisión se contabilizan como gastos de combustible en el estado de resultados consolidado.



El Grupo quedó fuera de la asignación individualizada de derechos de emisión reconocida a los operadores aéreos mediante Acuerdo del Consejo de Ministros de fecha 16 de diciembre de 2011 y corrección de fecha 13 de julio de 2012. Sin embargo, el informe de valoración para nuevos entrantes y "fastgrowers" bajo la directiva 2008/101/CE que modificó la directiva 2003/87/CE, por la que se establece un régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Unión Europea, en su artículo 3 septies, contemplaba para ciertos operadores la posibilidad de una asignación gratuita de derechos de emisión para el periodo 2013 a 2020. La Sociedad Dominante fue considerada nuevo entrante y "fastgrower" en el periodo 2013-2016 y por tanto, en base a lo establecido en el mencionado informe, recibió a partir de 2017, asignación retroactiva gratuita de derechos de emisión para cubrir parcialmente el consumo de toneladas métricas de combustible. Con fecha 1 de marzo de 2018 se publicó en el BOE número 53 la propuesta de asignación anual para el periodo comprendido entre los años 2017 y 2020, donde se establece para la Sociedad Dominante una cifra de 100.068 derechos anuales. Con fecha 15 de diciembre el Consejo de Ministros aprobó la propuesta de asignación para el período comprendido entre los años 2021 y 2023, donde se asignan a la Sociedad Dominante 97.868 derechos para el ejercicio 2021, 95.666 derechos para el ejercicio 2022 y 93.465 derechos para el ejercicio 2023. A la fecha de cada cierre anual los derechos gratuitos no consumidos figuran registrados como una cuenta a cobrar en el epígrafe "Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar – Deudores varios" del activo del balance. A 31 de diciembre de 2021 figura un importe de 9.543 miles de euros en este epígrafe por este concepto (Nota 15). Por el contrario, a 31 de diciembre de 2020 no figuraba ningún importe, puesto que el Grupo había enajenado la totalidad de dichos derechos, incluidos los asignados correspondientes al ejercicio 2020, en el transcurso del ejercicio.

El Grupo registra un gasto (y la correspondiente provisión) por el consumo de derechos de emisión del ejercicio a entregar. Dicha provisión se mantiene en el estado de situación financiera consolidado hasta el momento en que el Grupo tenga que cancelarla mediante la entrega de los correspondientes derechos de emisión, siendo la fecha límite el 30 de abril del ejercicio siguiente.

#### r) Pagos basados en acciones

El 6 de junio de 2018 se puso a disposición de una serie de trabajadores de Volotea, S.L. un plan de pagos basados en instrumentos de patrimonio. El coste de dicho plan es asumido por socios de la Sociedad.

El periodo de devengo del plan de retribución a empleados es de cuatro años y medio. Dicho periodo resulta ser la mejor estimación de la Dirección de la Sociedad Dominante teniendo en cuenta el periodo de permanencia de los empleados y una potencial operación de venta de la empresa. El valor razonable de las opciones establecido en la fecha del acuerdo de concesión no se modifica.

#### 2.5 Normas e interpretaciones emitidas por el IASB, pero que no son obligatorias en este ejercicio

El Grupo tiene la intención de adoptar las normas, modificaciones e interpretaciones emitidas por el IASB, que no son de aplicación obligatoria en la Unión Europea a la fecha de formulación de estas cuentas anuales consolidadas, cuando entren en vigor, si le son aplicables. En base a los análisis preliminares realizados hasta la fecha, el Grupo estima que la aplicación inicial de las normas y modificaciones emitidas por el IASB, que no son obligatorias en la Unión Europea a la fecha de formulación de las presentes cuentas anuales consolidadas, no tendrá un impacto significativo.

### 3. JUICIOS, ESTIMACIONES E HIPÓTESIS CONTABLES SIGNIFICATIVAS

La preparación de las cuentas anuales consolidadas del Grupo requiere que los Administradores y la Dirección realicen juicios, estimaciones e hipótesis contables significativas que afectan a los importes reconocidos de ingresos, gastos, activos y pasivos, a los desgloses correspondientes, y al desglose de los pasivos contingentes. Las incertidumbres sobre tales hipótesis y estimaciones pueden suponer que en ejercicios futuros se requiera algún ajuste significativo al valor en libros de los activos o pasivos afectados.

También se desglosa información en relación con la exposición del Grupo a riesgos e incertidumbres en las siguientes notas:



- Impactos de la crisis sanitaria provocada por el Covid.19 en la información financiera. Nota 2.3.
- Gestión del capital: Nota 5.
- Gestión de riesgos y políticas de instrumentos financieros: Nota 6.
- Desglose de análisis de sensibilidad: Nota 6.

#### **Estimaciones e hipótesis**

A continuación, se describen las hipótesis clave respecto al futuro, así como otras fuentes clave de incertidumbre en las estimaciones a la fecha de cierre. El Grupo basa sus hipótesis y estimaciones en los parámetros disponibles cuando se formulan las cuentas anuales consolidadas. Sin embargo, las circunstancias e hipótesis existentes sobre hechos futuros pueden sufrir alteraciones debido a cambios en el mercado o a circunstancias que escapan del control del Grupo. Dichos cambios se reflejan en las hipótesis cuando se producen.

#### **Deterioro de los activos no financieros**

Existe deterioro cuando el valor contable de un activo o de una unidad generadora de efectivo excede su importe recuperable, el cual es el mayor entre su valor razonable menos los costes de venta y su valor en uso. El cálculo del valor en uso se basa en un modelo de descuento de flujos de efectivo que se obtienen del presupuesto para los próximos cinco años. El Grupo cuenta con una sola unidad generadora de efectivo, que es todo el Grupo en su conjunto. Las hipótesis clave utilizadas para determinar el importe recuperable de dicha unidad generadora de efectivo se detallan en la Nota 12.

#### **Provisiones por obligación de devolución y por mantenimiento programado de aeronaves**

Los contratos de alquiler de las aeronaves establecen que, al vencimiento de los mismos, las aeronaves deben devolverse al arrendador en las condiciones estipuladas en dichos contratos. Al objeto de hacer frente a esta obligación, el Grupo está obligado a realizar un mantenimiento de sus aeronaves de forma regular y a la finalización del contrato de alquiler. En consecuencia, la dirección del Grupo debe realizar asunciones respecto al mantenimiento futuro esperado.

#### **Activos por impuesto diferido**

Los activos por impuesto diferido se registran para todas aquellas diferencias temporarias deducibles, bases imponibles negativas pendientes de compensar y deducciones pendientes de aplicar, para las que es probable que el Grupo disponga de ganancias fiscales futuras que permitan la aplicación de estos activos. Los Administradores y la Dirección tienen que realizar estimaciones significativas para determinar el importe de los activos por impuesto diferido que se pueden registrar, teniendo en cuenta los importes y las fechas en las que se obtendrán las ganancias fiscales futuras en cada una de las jurisdicciones fiscales y las estrategias de planificación fiscal futura (Nota 9.1).

El Grupo ha registrado activos por impuesto diferido al 31 de diciembre de 2021 por importe de 30.924 miles de euros correspondientes principalmente a bases imponibles negativas pendientes de compensar (Nota 9.1).

#### **Normas, modificaciones e interpretaciones nuevas**

Las políticas contables utilizadas en la preparación de estas cuentas anuales consolidadas son las mismas que las aplicadas en las cuentas anuales consolidadas del ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2020, ya que ninguna de las normas, interpretaciones o modificaciones que son aplicables por primera vez en este ejercicio han tenido impacto en las políticas contables del Grupo.

Adicionalmente indicar que la aplicación de las modificaciones de las normas del ejercicio 2020, excepto por la "Reducciones de cuotas de alquiler a causa del Covid-19 – Modificaciones a la NIF16 Arrendamientos" que se explica en la Nota 2.4 i) anterior, no supusieron un impacto significativo en las cuentas del ejercicio anterior.

#### **4. INFORMACIÓN POR SEGMENTOS**

Los segmentos operativos se presentan en consonancia con la manera en que los recursos son asignados por el principal órgano responsable de la toma de decisiones operativas, el Comité Ejecutivo



de la Sociedad Dominante. De acuerdo con la forma en que el Comité Ejecutivo de la Sociedad Dominante gestiona el negocio y toma las decisiones sobre la asignación de recursos, el Grupo cuenta con un único segmento operativo a efectos de presentación de la información financiera, el cual son las rutas en su conjunto.

El Comité Ejecutivo de la Sociedad Dominante supervisa los resultados de su negocio con el fin de adoptar decisiones sobre la asignación de recursos y evaluación del rendimiento.

### 5. GESTIÓN DEL CAPITAL

A efectos de la gestión del capital del Grupo, el capital incluye el capital escriturado, las primas de asunción y todas las demás reservas atribuibles a los socios de la Sociedad Dominante. El objetivo fundamental de la gestión del capital del Grupo es contar con una estructura de capital que cumpla con las necesidades operacionales, reduzca su coste de capital, y asegure su continuidad como empresa en funcionamiento.

El Grupo evalúa su estructura de capital mediante la supervisión continua de la ratio de recursos propios del Grupo y el ratio de apalancamiento.

El objetivo de las medidas de gestión del riesgo de liquidez es asegurar suficientes recursos en efectivo y la disponibilidad de fondos, si fuese necesario.

El efectivo y los activos líquidos del Grupo incluyen efectivo y otros activos líquidos equivalentes, inversiones a corto plazo y depósitos indisponibles.

El Grupo supervisa continuamente su posición de efectivo tanto presente como futura, teniendo en cuenta la disponibilidad de tesorería total, así como su posición de tesorería no restringida. El Grupo gestiona sus necesidades de efectivo a través de la tesorería generada por su actividad operativa. A consecuencia del Covid-19, el Grupo ha tomado diversas medidas para preservar la liquidez (Nota 2.3). Asimismo, el Grupo ha acudido a los mercados financieros, obteniendo diferentes créditos, avales y recursos financieros a corto y largo plazo y, adicionalmente, el Grupo cuenta con líneas de crédito a corto plazo a su disposición para proporcionar una flexibilidad adecuada a fin de gestionar su liquidez durante la temporada baja (Nota 13.2).

Comentar por último que la Sociedad Dominante, al objeto de restituir su situación patrimonial y mejorar su liquidez, al amparo de lo previsto en el Real Decreto-ley 25/2020, de 3 de julio, de medidas urgentes para apoyar la reactivación económica y el empleo y normativa de desarrollo, la Sociedad Dominante solicitó formalmente a la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI), la concesión de un préstamo participativo a través del Fondo de Apoyo a la Solvencia de Empresas Estratégicas, con objeto de restaurar el equilibrio patrimonial de sus fondos propios, afectados por la caída de la actividad en el sector, derivada de la pandemia.

El 31 de mayo de 2022, el Consejo Gestor del Fondo, tras las conclusiones favorables de sus análisis financieros y jurídicos, ha aprobado la concesión de una financiación a la Sociedad Dominante del Grupo por un importe de 200 millones de euros y con amortización "bullet" en 2029. Este préstamo participativo se completa con diez millones de euros adicionales de otro préstamo participativo de idénticas características y vencimiento, que ha sido aprobado por todos los socios de la Sociedad Dominante, y que ha sido desembolsado durante el mes de junio de 2022. El préstamo participativo de 200 millones de euros ha sido aprobado en el Consejo de Ministros de fecha 7 de junio de 2022, y será desembolsado durante el mes de julio de 2022.

### 6. OBJETIVOS Y POLÍTICAS DE GESTIÓN DE RIESGOS FINANCIEROS

Los principales pasivos financieros del Grupo corresponden a los préstamos y créditos de entidades financieras, a acreedores comerciales y otras cuentas a pagar y a los pasivos por arrendamiento. La finalidad principal de estos pasivos financieros, junto con los anticipos recibidos de los clientes y contabilizados como ingresos diferidos, es financiar las operaciones del Grupo y proporcionar garantías que respalden sus operaciones. Entre los principales activos financieros del Grupo se incluyen los depósitos no corrientes y otros activos, los deudores comerciales y otras cuentas a cobrar, los depósitos indisponibles y el efectivo y otros activos líquidos equivalentes que derivan directamente de sus operaciones.



El Consejo de Administración y la Dirección de la Sociedad Dominante trabajan proactivamente para gestionar los riesgos operativos y financieros a los que el Grupo se encuentra expuesto. Dichos riesgos incluyen el riesgo de tipo de cambio (concretamente la fluctuación en el tipo de cambio dólar estadounidense/euro) y la exposición a la volatilidad en el precio del combustible (Jet Fuel). Para gestionar y mitigar estos riesgos, el Grupo contrata instrumentos financieros derivados (principalmente "Forwards") en el marco de la política definida y aprobada por el Consejo de Administración. Se considera que las medidas adoptadas cumplieron eficazmente su misión de limitar el riesgo dentro de unos parámetros preestablecidos aceptables.

Las políticas de gestión de riesgos vienen establecidas por la Dirección, tras haber sido aprobadas por el Consejo de Administración de la Sociedad Dominante. Sobre la base de estas políticas, el Departamento Financiero ha establecido una serie de procedimientos y controles que permiten que los riesgos derivados de operaciones con instrumentos financieros sean identificados, medidos y gestionados.

En concreto, las políticas generales de cobertura se analizan por el Consejo de Administración, tanto a nivel de divisa como para los precios del combustible. En general, la política actual pretende reducir la volatilidad del precio de las necesidades de divisas o combustible para los siguientes cuatro a cinco trimestres. La aplicación concreta de esta política por un período determinado de tiempo se analiza *ad hoc* en un comité de Finanzas y Estrategia formado por un subgrupo de Consejeros, el Consejero Delegado y el Director Financiero, donde se proponen y se acuerdan las operaciones específicas en el contexto de la evolución del mercado, la disponibilidad de líneas de cobertura y la estacionalidad del negocio. Las posiciones de cobertura y los objetivos acordados se revisan por lo general a nivel del comité de cobertura por lo menos una vez al mes.

Las operaciones con instrumentos financieros exponen al Grupo a riesgos de mercado, crediticios y de liquidez.

#### Riesgo de mercado

El riesgo de mercado se produce por la posible pérdida causada por variaciones en el valor razonable o en los futuros flujos de efectivo de los instrumentos financieros. El riesgo de mercado incluye el riesgo de tipo de interés, de tipo de cambio y de precio del combustible. Los ingresos del Grupo son en euros, pero una proporción significativa de los costes operativos se incurren en dólares estadounidenses o están vinculados al tipo de cambio del dólar estadounidense, incluido el combustible, los pagos correspondientes a los arrendamientos de aeronaves, una parte significativa de los pagos de mantenimiento, así como otros costes.

Entre los instrumentos financieros afectados por el riesgo de mercado se incluyen los depósitos, el efectivo mantenido en moneda extranjera, deudores comerciales y otras cuentas a cobrar, acreedores comerciales y otras cuentas a pagar, pasivos por arrendamiento y los instrumentos financieros derivados.

La siguiente tabla muestra la sensibilidad a un posible cambio del tipo de cambio dólar estadounidense/euro, mientras las otras variables se mantienen constantes. El impacto en el resultado después de impuestos del Grupo es debido al cambio en el valor razonable de los activos y pasivos monetarios denominados en dólares estadounidenses. Esta tabla también muestra la sensibilidad a un posible cambio en los precios del combustible. El impacto en el patrimonio neto del Grupo es debido al cambio del valor razonable de los instrumentos financieros derivados designados como coberturas de flujos de efectivo.

Miles de euros				
Cambio dólar estadounidense vs euro	Impacto después de impuestos en el estado de resultados	Impacto después de impuestos en el patrimonio neto	Cambio en el precio del combustible	Impacto después de impuestos en el patrimonio neto
<b>31 de diciembre de 2021</b>				
10%	(796)	-	10%	4.891
(10%)	876	-	(10%)	(4.447)
<b>31 de diciembre de 2020</b>				
10%	(1.653)	(4.065)	10%	6.548
(10%)	1.818	4.472	(10%)	(5.953)



El análisis de sensibilidad en la tabla anterior refleja el impacto en el estado de resultados consolidado y en el otro resultado global después de impuestos, de cambios en el valor razonable de los instrumentos financieros derivados mantenidos a la fecha de cierre del ejercicio.

**Riesgo de tipo de interés**

El Grupo está expuesto a cambios de tipos de interés en la deuda financiera y arrendamientos. El pasivo reconocido por arrendamiento de aviones en aplicación de la NIIF 16 está reconocido por el valor actual de los pagos futuros de arrendamiento, descontados al tipo de interés incremental del Grupo. En la medida que las cuotas de arrendamiento son fijas durante toda la duración de los contratos, el tipo de interés implícito de las mismas permanecerá también constante. Adicionalmente, los préstamos constituidos en el ejercicio 2020 están referenciados al Euribor más un diferencial de mercado. No obstante, el Grupo considera que las potenciales variaciones en el tipo de interés no tendrían un impacto significativo.

**Riesgo de tipo de cambio**

Los ingresos del Grupo son en euros, pero una proporción significativa de los costes operativos se incurren en dólares estadounidenses o están ligados al tipo de cambio del dólar estadounidense, incluido el combustible, los pagos por arrendamiento de aeronaves, una parte significativa de los pagos de mantenimiento, así como otros costes. El Grupo realiza operaciones de cobertura del tipo de cambio dólar estadounidense/euro para reducir su exposición a las fluctuaciones de las divisas por los gastos incurridos en dólares estadounidenses o ligados al tipo de cambio del dólar estadounidense. A 31 de diciembre de 2021 no existe ningún derivado de cobertura de tipo de cambio contratado. A 31 de diciembre de 2020 el valor razonable neto de los derivados de tipo de cambio contratados (principalmente "Forwards") era negativo por importe de 3.892 miles de euros (Nota 13.3).

El detalle de los derivados de cobertura correspondientes a seguros de cambio contratados y en vigor al 31 de diciembre es el siguiente:

Miles de euros	Nocional		Valor razonable	
	2021	2020	2021	2020
Forward "Hedge USD" y otros	-	73.427	-	(3.892)
	-	<b>73.427</b>	-	<b>(3.892)</b>

El valor razonable de los seguros de cambio se ha calculado en base al método de descuento de flujos de efectivo, utilizando para ello las curvas de tipos de interés y de tipos de cambio futuros.

**Otros riesgos de precio**

El Grupo está expuesto al riesgo de fluctuación en el precio del combustible, que es el principal coste operativo. En este sentido, el Grupo cuenta con un programa de contratos a plazo con varias entidades, que reducen la volatilidad de los precios del combustible.

El Grupo contrata instrumentos financieros derivados sobre el precio por tonelada métrica (Tm) de Jet Fuel con el fin de cubrir las fluctuaciones en el Jet Fuel al que las futuras compras de combustible están vinculadas. Al 31 de diciembre de 2021 el valor razonable neto de los derivados de Jet Fuel es positivo por 11.018 miles de euros (8.371 miles de euros negativos a 31 de diciembre de 2020) (Nota 13.3).

El detalle de los derivados de cobertura correspondientes a Jet Fuel contratados y en vigor al 31 de diciembre es el siguiente:

Miles de euros	Nocional en toneladas		Valor razonable	
	2021	2020	2021	2020
Jet Fuel Forward	110.000	224.085	11.018	(8.371)
	<b>110.000</b>	<b>224.085</b>	<b>11.018</b>	<b>(8.371)</b>

Al 31 de diciembre, los valores razonables de los derivados de combustible se muestran netos de las obligaciones de pago, por encima del precio de las coberturas existentes, derivadas de los premiums acordados en el ejercicio 2020 (Nota 13.3).

FIRMADO POR:    
 Versión imprimible con información de firma generada desde <http://valiDe.fintib.es/validaregular.asp>   
 Firma válida.   
 FIRMADO POR:    
 FIRMADO POR:    
 FIRMADO POR:    
 FIRMADO POR:    
 FIRMADO POR:    
 FIRMADO POR:    
 FIRMADO POR:    
 FIRMADO POR:    
 FIRMADO POR:    
 FIRMADO POR:    
 FIRMADO POR:    
 FIRMADO POR:    
 FIRMADO POR:    
 FIRMADO POR:    
 FIRMADO POR: 

**Riesgo de crédito**

El riesgo de crédito se produce por la posible pérdida causada por el incumplimiento de las obligaciones contractuales de las contrapartes del Grupo, es decir, por la posibilidad de no recuperar los activos financieros por el importe contabilizado y en el plazo establecido.

El Grupo no tiene un riesgo crediticio significativo, dada la escasa concentración de sus cuentas a cobrar y el alto volumen de ventas on-line. Las ventas a clientes minoristas se realizan en efectivo o mediante tarjeta de crédito. Las ventas a agencias de viajes se cobran de media a mes vencido.

El Consejo de Administración de la Sociedad Dominante no considera la existencia de ningún riesgo crediticio significativo respecto a las cuentas a cobrar al 31 de diciembre de 2021 y 2020.

La práctica habitual del Grupo y del sector consiste en cobrar los billetes antes de que el vuelo tenga lugar.

En relación con los instrumentos financieros derivados y los depósitos bancarios, las contrapartes son en gran medida entidades financieras españolas con elevada calidad crediticia y, en consecuencia, se considera improbable el riesgo de insolvencia.

**Riesgo de liquidez**

El riesgo de liquidez se produce por la posibilidad de que el Grupo no pueda disponer de fondos líquidos, o acceder a ellos, en la cuantía suficiente y al coste adecuado, para hacer frente en todo momento a sus obligaciones de pago.

El Grupo gestiona proactivamente su liquidez mediante la ampliación y obtención de nuevas líneas de crédito y manteniendo saldos de efectivo suficientes para acometer los pagos futuros previstos. Debido al fuerte aumento de la actividad de Volotea, S.L. en los últimos años, se habían generado flujos de tesorería positivos desde el ejercicio 2014. Debido a la reducción drástica de la actividad derivada de las restricciones impuestas con el fin de frenar la expansión del Covid-19, los flujos de tesorería de los ejercicios 2021 y 2020 han resultado negativos.

El vencimiento de los activos financieros corrientes en base a flujos de efectivo no descontados y los vencimientos contractuales al 31 de diciembre es el siguiente:

Miles de euros	Disponible y 0-30 días	31-90 días	Más de 90 días	Total
<b>2021</b>				
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar (Nota 15)	3.642	8.500	30.130	42.272
Derivados (Nota 13.3)	647	1.897	4.302	6.846
Otros activos financieros (Nota 13.1)	-	-	6.606	6.606
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes (Nota 16)	52.692	-	-	52.692
	<b>56.981</b>	<b>10.397</b>	<b>41.038</b>	<b>108.416</b>
<b>2020</b>				
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar (Nota 15)	638	8.113	21.992	30.743
Derivados (Nota 13.3)	-	8	879	887
Otros activos financieros (Nota 13.1)	-	-	7.018	7.018
Depósitos indisponibles (Nota 13.1)	142	1.150	-	1.292
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes (Nota 16)	98.382	-	-	98.382
	<b>99.162</b>	<b>9.271</b>	<b>29.889</b>	<b>138.322</b>

El vencimiento de los pasivos financieros corrientes en base a los flujos de efectivo no descontados y los vencimientos contractuales al 31 de diciembre es el siguiente:

Miles de euros	0-30 días	31-90 días	Más de 90 días	Total
<b>2021</b>				
Derivados (Nota 13.3)	673	314	5.011	5.998
Deudas con entidades de crédito y pagarés (Nota 13.2)	3.268	16.917	16.401	36.586
Pasivos por arrendamiento (Nota 13.2)	1.578	1.564	26.942	30.084
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar (Nota 20)	18.192	25.986	188.458	232.636
	<b>23.711</b>	<b>44.781</b>	<b>236.812</b>	<b>305.304</b>
<b>2020</b>				
Derivados (Nota 13.3)	489	1.083	8.539	10.111
Deudas con entidades de crédito y pagarés (Nota 13.2)	52	11.505	12.396	23.953
Pasivos por arrendamiento (Nota 13.2)	703	2.186	16.734	19.623
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar (Nota 20)	15.971	25.003	118.892	159.866
	<b>17.215</b>	<b>39.777</b>	<b>156.561</b>	<b>213.553</b>

El Grupo concentra una parte significativa de su actividad en el tercer trimestre del año, por lo que en un ejercicio normal a partir del segundo trimestre del año se produce un aumento significativo de la tesorería, debido a los billetes y servicios complementarios cobrados por anticipado. Las excepcionales condiciones de los ejercicios 2020 y 2021, y especialmente la interrupción de la actividad entre marzo y junio de 2020, han modificado esta tendencia, y han afectado fuertemente durante estos dos años a la generación de tesorería proveniente de las actividades ordinarias.

## 7. MEDICIÓN DEL VALOR RAZONABLE

Los valores razonables de los instrumentos financieros del Grupo se clasifican dentro de la jerarquía del valor razonable que se describe a continuación, en función de la naturaleza de los datos utilizados para determinar el valor razonable:

- Nivel 1: Valores de cotización (no ajustados) en mercados activos para activos o pasivos idénticos. Un mercado se considera que es un mercado activo cuando los precios de cotización son fáciles y regularmente disponibles a través de una bolsa de valores, un intermediario financiero, un corredor, una institución sectorial, un servicio de fijación de precios u organismo regulador, y esos precios reflejan operaciones realizadas en régimen de libre competencia entre partes que actúan en condiciones de independencia mutua.
- Nivel 2: Datos distintos a los valores cotizados incluidos en el Nivel 1 que son observables directa o indirectamente para el activo o pasivo. El valor razonable de los instrumentos financieros que no cotizan en un mercado activo se determina utilizando técnicas de valoración. Estas técnicas de valoración se apoyan en gran medida en datos de mercado observables cuando están disponibles, utilizando las estimaciones realizadas por las entidades lo menos posible.
- Nivel 3: Datos para el activo o pasivo para los que la variable de menor nivel utilizada, que sea significativa para el cálculo, no es observable.

Los valores razonables del efectivo y otros activos líquidos equivalentes, depósitos remunerados a corto plazo, los deudores comerciales y otras cuentas a cobrar, otros activos corrientes, deudas con entidades de crédito, y los acreedores comerciales y otras cuentas a pagar no difieren significativamente de su valor en libros, debido principalmente al vencimiento a corto plazo de estos activos y pasivos financieros.

La siguiente tabla presenta la jerarquía de los activos y pasivos financieros del Grupo contabilizados a valor razonable a 31 de diciembre:

Versión imprimible con información de firma generada desde VAI De Intb //valide, recuadro 159  
 Firma válida.

Miles de euros	Valor razonable			Total	Valor en libros
	Nivel 1	Nivel 2	Nivel 3		
<b>2021</b>					
Activos a valor razonable					
Derivados de Jet Fuel	-	21.879	-	21.879	21.879
Derivados de divisa	-	-	-	-	-
Pasivos a valor razonable					
Derivados de Jet Fuel	-	(10.861)	-	(10.861)	(10.861)
Derivados de divisa	-	-	-	-	-
<b>2020</b>					
Activos a valor razonable					
Derivados de Jet Fuel	-	1.018	-	1.018	1.018
Derivados de divisa	-	-	-	-	-
Pasivos a valor razonable					
Derivados de Jet Fuel	-	(9.389)	-	(9.389)	(9.389)
Derivados de divisa	-	(3.892)	-	(3.892)	(3.892)

No se han producido transferencias entre el Nivel 1 y el Nivel 2 durante los ejercicios 2021 y 2020. En los ejercicios 2021 y 2020 el Grupo contrató instrumentos financieros derivados sobre el precio por tonelada métrica de combustible con el fin de cubrir las fluctuaciones en el precio de combustible a los que las futuras compras de combustible están vinculadas, así como coberturas de tipos de cambio para cubrir las fluctuaciones en el tipo de cambio dólar estadounidense/euro en los pagos futuros, principalmente como consecuencia de la compra de combustible y por los arrendamientos y mantenimiento de las aeronaves.

## 8. INGRESOS Y GASTOS

### 8.1 Ingresos

La única actividad ordinaria del Grupo consiste en el transporte aéreo de pasajeros, y dado que todo el resto de las actividades son complementarias y no difieren entre sí de una forma considerable, únicamente se desglosa información por mercados geográficos.

De acuerdo con los Administradores y el Comité Ejecutivo gestionan el negocio y toman decisiones, únicamente existe un segmento operativo a efectos de presentación de la información financiera, el cual son las rutas en su conjunto.

La distribución del importe neto de la cifra de negocios del Grupo por mercados geográficos, determinada en función del punto de origen del vuelo, es la siguiente:

	2021	2020
Italia	38,9%	43,7%
Francia	46,6%	42,9%
España	10,4%	8,9%
Grecia	2,8%	2,9%
Alemania	1,3%	1,6%
	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>

El importe neto de la cifra de negocios del ejercicio 2021 incluye ingresos por vuelos chárter por importe de 1.254 miles de euros (2.174 miles de euros en el ejercicio 2020).



## 8.2 Gastos de personal

El detalle de los gastos de personal es el siguiente:

Miles de euros	2021	2020
Sueldos y salarios	38.658	29.638
Indemnizaciones	294	280
	<b>38.952</b>	<b>29.918</b>
Cargas sociales		
Seguridad Social	5.163	7.697
Otros gastos sociales	602	644
	<b>5.765</b>	<b>8.341</b>
	<b>44.717</b>	<b>38.259</b>

## 8.3 Resultado financiero neto

El detalle del resultado financiero neto es el siguiente:

Miles de euros	2021	2020
Ingresos financieros	(12.043)	(63)
Gastos financieros	33.510	42.441
	<b>21.467</b>	<b>42.378</b>

En el ejercicio 2020, el Grupo suspendió la designación de los derivados de Jet Fuel y de tipo de cambio como de coberturas (Nota 13.3). Hasta el ejercicio 2020 el Grupo aplicaba contabilidad de coberturas voluntariamente. En el cierre del ejercicio 2021 el Grupo ha recuperado su contabilidad de coberturas solo para sus derivados de combustible con vencimiento en el ejercicio 2022, pero no para el resto de sus derivados de fuel con vencimientos en ejercicios posteriores, lo cual ha tenido un impacto positivo, neto del efecto fiscal, por importe de 11.984 miles de euros (Nota 13.3), que se incluyen dentro de los Ingresos Financieros por importe de 12.043 miles de euros del ejercicio 2021.

Los gastos financieros del ejercicio 2021 incluyen 7.963 miles de euros correspondientes a gastos financieros derivados de los pasivos por arrendamiento (5.925 miles de euros en el ejercicio 2020) (Nota 22).

## 9. IMPUESTO SOBRE BENEFICIOS

Según las disposiciones legales vigentes, las liquidaciones de impuestos no pueden considerarse definitivas hasta que no hayan sido inspeccionadas por las autoridades fiscales o haya transcurrido el plazo de prescripción en cada uno de los países (cuatro años en España). El Grupo tiene abiertos a inspección los cuatro últimos ejercicios para todos los impuestos que le son aplicables.

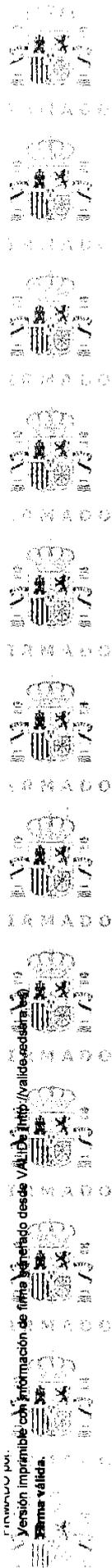
Con fecha 28 de abril de 2022, la Sociedad Dominante ha recibido Comunicación de inicio de actuaciones de comprobación e inspección por parte de la Agencia Tributaria, que abarca los siguientes impuestos y periodos (Nota 26):

Impuesto sobre Sociedades	2017-2020
Impuesto sobre el Valor Añadido	junio 2018 a diciembre 2020
Retenciones a empleados / profesionales / actividades económicas	junio 2018 a diciembre 2020
Retenciones a cuenta no residentes	junio 2018 a diciembre 2020

A la fecha de formulación de las presentes cuentas anuales la Sociedad Dominante está en proceso de preparación del primer requerimiento de información solicitada por la Agencia Tributaria.

Igualmente, en fecha 22 de diciembre de 2021 se ha iniciado por parte de la Agenzia delle Entrate un proceso de inspección fiscal sobre el establecimiento permanente de Volotea en Italia, en relación con el Impuesto de Sociedades (IRES e IRAP), el Impuesto sobre el Valor Añadido y Retenciones a empleados y profesionales de los ejercicios 2016 a 2018. A la fecha de formulación de las presentes





Miles de euros	Estado de resultados consolidado	
	2021	2020
(Pérdida) / Beneficio antes de impuestos	(74.785)	(128.389)
Carga impositiva teórica	(18.696)	(32.097)
Otros ajustes *	14.765	12.757
Ajustes bases imponibles negativas ejercicios anteriores	(3.627)	3.279
Base imponible negativa 2021 no capitalizadas	11.941	9.717
Impuesto diferido deducciones I+D	(1.233)	-
Regularización del impuesto sobre beneficios del ejercicio anterior	1	31
	<b>3.151</b>	<b>(6.313)</b>

\* Corresponde principalmente a los ajustes en el impuesto de sociedades procedentes de los establecimientos permanentes de Francia, Italia y Grecia.

La pérdida de 3.627 miles de euros del ejercicio 2021 en concepto de ajustes por bases imponibles negativas de ejercicios anteriores se desglosa como sigue:

- cancelación del crédito fiscal reconocido en ejercicios anteriores por las bases imponibles negativas del establecimiento permanente de Italia, por un importe de 15.917 miles de euros (pérdida)
- ajustes en el reconocimiento de créditos fiscales por bases imponibles negativas registradas en el impuesto sobre sociedades español, en el establecimiento permanente de Francia y en el establecimiento permanente de Grecia, hasta el ejercicio 2020 inclusive, por unos importes respectivos de 11.992 miles de euros, 1.163 miles de euros y 125 miles de euros (beneficio en los tres casos)).
- ajuste del valor de los créditos fiscales reconocidos por las bases imponibles negativas del establecimiento permanente de Francia por la reducción del tipo impositivo de dicho impuesto del 28% al 25% a partir del ejercicio 2022, por un valor de 990 miles de euros (pérdida).

El tipo impositivo aplicable al Grupo está en función del lugar en el que se han producido las rentas fiscales. A las rentas fiscales obtenidas por los establecimientos permanentes de Francia, Italia y Grecia se les aplica, tanto en el ejercicio 2021 como en el ejercicio 2020, un tipo impositivo del 28%, del 24% y del 24% respectivamente. En el caso de Francia, el tipo impositivo será del 25% a partir del ejercicio 2022. Las rentas atribuibles a España tributan al 25%, tanto en el ejercicio 2021 como en el ejercicio 2020.

El gasto (ingreso) por impuesto sobre beneficios se desglosa como sigue:

Miles de euros	Estado de resultados consolidado		Patrimonio neto	
	2021	2020	2021	2020
Impuesto corriente español (minorado por las deducciones aplicadas impuesto corriente griego)	1	(31)	-	-
Impacto fiscal variación valor razonable derivados (*)	3.608	-	1.387	-
Variación impuestos diferidos	756	6.541	-	(519)
Variación impuestos diferidos bases imponibles	3.627	(11.023)	-	-
Variación impuestos diferidos deducciones 2021	(462)	-	-	-
Variación impuestos diferidos deducciones 2016-2020	(771)	(1.861)	-	-
Ajustes de ejercicios anteriores	-	61	-	-
	<b>6.759</b>	<b>(6.313)</b>	<b>1.387</b>	<b>(519)</b>

(\*) Incluye el efecto fiscal de la variación del valor razonable de los derivados. Para aquellos casos en los que la Sociedad no ha aplicado contabilidad de coberturas el efecto fiscal se ha incluido en el epígrafe "Variación de valor razonable en instrumentos financieros".

Ni a 31 de diciembre de 2021 ni a 31 de diciembre de 2020 existe ningún importe a pagar en concepto de impuesto corriente de los ejercicios respectivos.

### 9.1 Activos y pasivos por impuesto diferido

El detalle y los movimientos de las distintas partidas que componen los activos y pasivos por impuesto diferido son los siguientes:

Miles de euros	Saldo Inicial	Cambios reflejados en		Otros	Saldo final
		Estado de resultados consolidado	Patrimonio neto		
<b>2021</b>					
Activos por impuesto diferido					
Operaciones de cobertura	-	-	220	-	220
Bases imponibles negativas	30.005	(3.627)	-	-	26.378
Créditos fiscales	1.861	1.233	-	(771)	2.323
Diferencias temporarias	2.942	(939)	-	-	2.003
	34.808	(3.333)	220	(771)	30.924
Pasivos por impuesto diferido					
Diferencias temporarias	(15.752)	183	-	-	(15.569)
Operaciones de cobertura	-	(3.608)	(1.607)	-	(5.215)
	(15.752)	(3.425)	(1.607)	-	(20.784)
	<b>19.056</b>				<b>10.140</b>

Miles de euros	Saldo inicial	Cambios reflejados en		Otros	Saldo final
		Estado de resultados consolidado	Patrimonio neto		
<b>2020</b>					
Activos por impuesto diferido					
Operaciones de cobertura	451	-	(451)	-	-
Bases imponibles negativas	18.982	11.023	-	-	30.005
Créditos fiscales	-	1.861	-	-	1.861
Diferencias temporarias	9.666	(6.724)	-	-	2.942
	29.099	6.160	(451)	-	34.808
Pasivos por impuesto diferido					
Diferencias temporarias	(15.936)	183	-	-	(15.752)
Operaciones de cobertura	(970)	-	970	-	-
	(16.906)	183	970	-	(15.752)
	<b>12.193</b>				<b>19.056</b>

En el ejercicio 2021 el Grupo ha reconocido créditos fiscales por deducciones en gastos de investigación y desarrollo por 1.233 miles de euros (1.861 miles de euros en el ejercicio 2020, de los cuales 564 miles de euros tenían su origen en el ejercicio 2020 y 1.297 miles de euros tenían su origen en ejercicios anteriores (2016-2019), pero no habían sido previamente activados). En el transcurso del ejercicio 2021 la Sociedad Dominante ha solicitado la devolución de parte de los gastos de investigación y desarrollo de los ejercicios 2016-2019, por un importe de 771 miles de euros, que han sido cobrados en el mes de diciembre del 2021.

El detalle de las bases imponibles negativas pendientes de compensar en el impuesto sobre sociedades español al 31 de diciembre es el siguiente:

Ejercicio de generación	2021	2020
2011	1.219	1.219
2012	18.017	18.017
2013	713	713
2014	604	604
2018	3.625	2.008
2019	1.899	2.765
2020	34.099	34.527
2021	2.039	-
	<b>62.215</b>	<b>59.853</b>

Asimismo, el detalle de las bases imponibles negativas pendientes de compensar en el impuesto sobre sociedades de los establecimientos permanentes al 31 de diciembre es el siguiente:

Ejercicio de generación	Grecia		Italia		Francia	
	2021	2020	2021	2020	2021	2020
2012	-	-	6.529	3.077	4.062	4.062
2013	-	-	9.170	9.170	4.339	4.339
2014	-	-	4.161	4.161	1.410	1.410
2015	-	-	-	3.049	-	-
2016	-	-	3.796	3.796	-	-
2017	-	-	8.641	8.823	1.225	1.323
2018	-	-	3.558	3.770	29	44
2019	-	-	2.994	4.317	1.847	2.455
2020	3.764	3.246	46.322	49.154	28.809	35.861
2021	364	-	20.216	-	25.144	-
	<b>4.128</b>	<b>3.246</b>	<b>105.387</b>	<b>89.317</b>	<b>66.865</b>	<b>49.494</b>

Las bases imponibles negativas generadas en España y en los establecimientos permanentes no tienen un plazo máximo de compensación.

En el caso de España en este ejercicio el Grupo ha registrado los activos por impuesto diferido correspondientes a las bases imponibles negativas del ejercicio 2020 pendientes de reconocer, y asimismo ha ajustado los importes de los activos por impuesto diferido de algunas bases imponibles negativas de ejercicios anteriores, lo cual ha supuesto el reconocimiento de activos por impuesto diferido por un importe total de 11.992 miles de euros, pero no ha registrado ningún impuesto diferido por la base imponible negativa del ejercicio 2021, que asciende a 2.039 miles de euros.

Por lo que respecta a las bases imponibles negativas pendientes de compensar en los diferentes establecimientos permanentes, en el ejercicio 2021 se han ajustado los importes de los impuestos diferidos de Francia y Grecia, por unos importes respectivos de 1.163 miles de euros y 125 miles de euros, que están íntegramente reconocidos hasta el ejercicio 2020 inclusive, pero no se han registrado los impuestos diferidos por las bases imponibles negativas del ejercicio 2021, que ascienden respectivamente a 25.144 miles de euros y 364 miles de euros.

En el caso del establecimiento de Italia en el ejercicio 2021 los Administradores de la Sociedad Dominante han decidido cancelar la totalidad de los créditos fiscales reconocidos asociados a las bases imponibles negativas generadas en este país que estaban contablemente reconocidas hasta el ejercicio 2020, por un importe total de 15.917 miles de euros, e igualmente tampoco han reconocido el crédito fiscal derivado de la base imponible negativa del ejercicio 2021, que ha ascendido a un importe de 20.216 miles de euros.

El reconocimiento o la cancelación de los créditos fiscal asociados a estas bases imponibles negativas se sustenta en el Plan de negocio del Grupo para el periodo 2022-2026 (desglosado entre España y los establecimientos permanentes situados en el extranjero), el cual muestra una situación global de generación de beneficios y bases imponibles positivas en los próximos ejercicios. Los activos por impuesto diferido correspondientes a las bases imponibles negativas han sido registrados al tipo impositivo de cada uno de los respectivos países, lo que en el caso de Francia ha significado en este ejercicio un ajuste a la baja del valor activado de 990 miles de euros, para reflejar el decremento del tipo impositivo del 28% al 25%, que estará vigente a partir del ejercicio 2022, tal como se ha comentado anteriormente.

El impacto conjunto de todos estos ajustes ha supuesto en el ejercicio 2021 un cargo por impuesto diferido en la cuenta de pérdidas y ganancias de 3.627 miles de euros, mientras que en el ejercicio 2020 el efecto del reconocimiento de parte de las bases imponibles negativas de dicho ejercicio supuso un ingreso por impuesto diferido de 11.132 miles de euros.

En resumen, al cierre del ejercicio 2021 el Grupo:

- tiene reconocidos todos los créditos fiscales que se derivan de las bases imponibles negativas obtenidas hasta el ejercicio 2020 en España, Francia y Grecia.

- no tiene reconocido ningún crédito fiscal por las bases imponibles negativas del establecimiento permanente de Italia, que hasta el ejercicio 2020 representa globalmente un importe de 85.171 miles de euros.
- no ha reconocido ningún crédito fiscal por las bases imponibles negativas del ejercicio 2021, que globalmente suponen un importe de 47.763 miles de euros, dividido entre España 2.039 miles de euros, Francia 25.144 miles de euros, Italia 20.216 miles de euros y Grecia 364 miles de euros.

A 31 de diciembre de 2021 el Grupo, al igual que a la misma fecha del ejercicio anterior, mantiene registrado el activo por impuesto diferido derivado de la totalidad de las diferencias temporarias.

## 10. RESULTADO POR ACCIÓN

Las ganancias / (pérdidas) básicas por acción se calculan dividiendo el resultado del ejercicio entre el número medio ponderado de participaciones en circulación durante el ejercicio.

La siguiente tabla refleja los datos del resultado del ejercicio y participaciones utilizados en el cálculo de la ganancia / (pérdida) por participación básica y diluida al 31 de diciembre:

Miles de euros	2021	2020
(Pérdida) / beneficio del ejercicio (operaciones continuadas)	(77.936)	(122.076)
Media ponderada del número de participaciones para la ganancia por participación básica	5.487.501	5.487.501
Media ponderada del número de participaciones para la ganancia por participación diluida	5.487.501	5.487.501
(Pérdida) / ganancia atribuible a los socios para la ganancia por participación básica	(0,014)	(0,022)
(Pérdida) / ganancia atribuible a los socios para la ganancia por participación diluida	(0,014)	(0,022)

## 11. INMOVILIZADO MATERIAL

El detalle y los movimientos de las distintas partidas que componen el inmovilizado material son los siguientes:

Miles de euros	Saldo inicial	Altas	Bajas	Traspasos y otros	Saldo final
<b>2021</b>					
<b>Coste</b>					
Instalaciones	2.224	128	-	-	2.352
Mobiliario	232	2	-	-	234
Equipos informáticos	916	214	-	-	1.130
Otro inmovilizado material	20.918	3.212	(16)	438	24.552
Inmovilizado en curso	3.774	2.134	(3.739)	(438)	1.731
Aeronaves y motores *	132.330	84.782	(25.519)	(375)	191.218
Mantenimiento **	145.740	88.893	(31.841)	992	203.784
	306.134	179.365	(61.115)	617	425.001
<b>Amortización acumulada</b>					
Instalaciones	(1.175)	(342)	-	-	(1.517)
Mobiliario	(138)	(24)	-	-	(162)
Equipos informáticos	(568)	(178)	-	-	(746)
Otro inmovilizado material	(3.372)	(1.241)	5	-	(4.608)
Aeronaves y motores *	(38.732)	(24.228)	12.866	(1.053)	(51.147)
Mantenimiento **	(56.871)	(27.872)	28.339	-	(56.404)
	(100.856)	(53.885)	41.210	(1.053)	(114.584)
<b>Deterioro del inmovilizado material</b>					
Deterioro de Aeronaves y motores	(5.442)	-	5.442	-	-
	(5.442)	-	5.442	-	-
<b>Valor neto contable</b>	<b>199.836</b>				<b>310.417</b>

Miles de euros	Saldo inicial	Altas	Bajas	Modificación arrendamientos	Saldo final
<b>2020</b>					
<b>Coste</b>					
Instalaciones	2.116	108	-	-	2.224
Mobiliario	212	20	-	-	232
Equipos informáticos	838	78	-	-	916
Otro inmovilizado material	20.220	1.551	(853)	-	20.918
Inmovilizado en curso	1.906	1.868	-	-	3.774
Aeronaves y motores *	215.360	25.487	(53.100)	(55.417)	132.330
Mantenimiento **	124.721	30.873	(9.854)	-	145.740
	365.373	59.985	(63.807)	(55.417)	306.134
<b>Amortización acumulada</b>					
Instalaciones	(816)	(359)	-	-	(1.175)
Mobiliario	(116)	(22)	-	-	(138)
Equipos informáticos	(412)	(156)	-	-	(568)
Otro inmovilizado material	(2.485)	(886)	-	-	(3.372)
Aeronaves y motores *	(83.972)	(30.984)	44.230	31.994	(38.732)
Mantenimiento **	(48.530)	(15.392)	7.051	-	(56.871)
	(136.331)	(47.799)	51.281	31.994	(100.856)
<b>Deterioro del inmovilizado material</b>					
Deterioro de Aeronaves y motores	-	(5.442)	-	-	(5.442)
	-	(5.442)	-	-	(5.442)
<b>Valor neto contable</b>	<b>229.042</b>				<b>189.836</b>

\* Derecho de uso del componente de alquiler de las aeronaves y motores arrendados (Nota 22).

\*\* Derecho de uso de los componentes de mantenimiento del motor y del fuselaje de las aeronaves (Notas 2.4.i) y 2.4.q).

Las altas del ejercicio 2021 corresponden a los nuevos contratos de arrendamiento de una aeronave Airbus A319-100 y de doce aeronaves Airbus A320-200, que han supuesto un incremento del activo y del pasivo por arrendamiento por un importe total de 84.782 miles de euros. Los derechos de uso de los componentes de mantenimiento del motor y del fuselaje de las anteriores aeronaves han supuesto un incremento del activo y del pasivo por mantenimiento por un importe total de 88.893 miles de euros.

Las bajas del ejercicio 2021 por 25.519 miles de euros incluyen un importe de 18.525 miles de euros que corresponden a cuatro aeronaves Boeing B717-100 que se han dado de baja contablemente en este ejercicio, y que en el cierre del ejercicio 2020 presentaban un valor contable que estaba ya completamente deteriorado.

Las altas del ejercicio 2020 correspondían a dos nuevos contratos de arrendamiento de aeronaves Airbus A319 por importe de 18.181 miles de euros y a modificaciones de contratos de arrendamientos que supusieron un incremento del activo y del pasivo por arrendamiento por importe 7.580 miles de euros. Adicionalmente, en el contexto del plan de restructuración de flota, durante el ejercicio 2020, se renegociaron las rentas futuras de los Airbus, llegando a acuerdos de reducción de rentas con los arrendadores. Dichos acuerdos se consideraron como una modificación del contrato y supusieron una reducción del activo por aeronaves y del pasivo por arrendamiento por importe de 23.423 miles de euros (Nota 22).

Adicionalmente, durante el ejercicio 2020 se llegó a acuerdos de reducción de rentas a causa de la crisis sanitaria provocada por el Covid-19, para las cuales, conforme a la modificación de la NIIF 16 Arrendamientos, el Grupo se acogió a la simplificación práctica que permite que no se tenga que evaluar si la reducción de rentas es una modificación. En consecuencia, al 31 de diciembre de 2020, el Grupo se registró como menor gasto de amortización la reducción en el pasivo obtenida para el periodo comprendido entre marzo de 2020 y diciembre de 2020 por importe de 6.374 miles de euros.

Los elementos del inmovilizado material totalmente amortizados a 31 de diciembre de 2021 ascienden a 1.591 miles de euros (1.356 miles de euros a 31 de diciembre de 2020).

A 31 de diciembre de 2021 no existen compromisos de inversión significativos, salvo los indicados en la Nota 23.1 en relación con los nuevos contratos de arrendamiento de aeronaves Airbus A319-100 o Airbus A320-200. La mayor parte del inmovilizado material se encuentra en España, a excepción de las aeronaves que se encuentran en las distintas bases de operaciones del Grupo.

El Grupo tiene contratadas pólizas de seguros que cubren el valor neto contable del inmovilizado material. Asimismo, el Grupo mantiene suscritas pólizas de seguros de las aeronaves arrendadas.

## 12. ACTIVO INTANGIBLE

El detalle y los movimientos de las distintas partidas que componen el activo intangible son los siguientes:

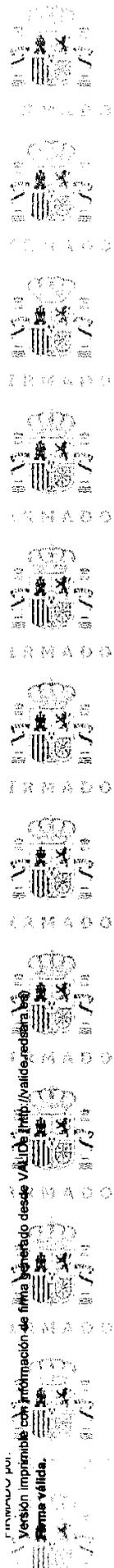
Miles de euros	Saldo inicial	Altas	Bajas y traspasos	Saldo final
<b>2021</b>				
Coste				
Aplicaciones informáticas	30.352	5.083	153	35.588
Marca	47.296	-	-	47.296
Relaciones con clientes	17.609	-	-	17.609
Otro inmovilizado intangible	1.201	-	(153)	1.048
Fondo de comercio	25.236	-	-	25.236
	121.694	5.083	-	126.777
Amortización acumulada				
Aplicaciones informáticas	(15.648)	(3.754)	-	(19.402)
Relaciones con clientes	(1.895)	(734)	-	(2.629)
Otro inmovilizado intangible	(487)	(106)	-	(593)
	(18.030)	(4.594)	-	(22.624)
<b>Valor neto contable</b>	<b>103.664</b>			<b>104.153</b>

Miles de euros	Saldo inicial	Altas	Bajas y traspasos	Saldo final
<b>2020</b>				
Coste				
Aplicaciones informáticas	24.804	5.548	-	30.352
Marca	47.296	-	-	47.296
Relaciones con clientes	17.609	-	-	17.609
Otro inmovilizado intangible	1.048	153	-	1.201
Fondo de comercio	25.236	-	-	25.236
Inmovilizado en curso	708	-	(708)	-
	116.701	5.701	(708)	121.694
Amortización acumulada				
Aplicaciones informáticas	(12.064)	(3.584)	-	(15.648)
Relaciones con clientes	(1.162)	(733)	-	(1.895)
Otro inmovilizado intangible	(381)	(106)	-	(487)
	(13.608)	(4.423)	-	(18.030)
<b>Valor neto contable</b>	<b>103.093</b>			<b>103.664</b>

La mayor parte de las altas de los ejercicios 2021 y 2020 corresponden a aplicativos y software de sistemas operativos y web, necesarios para la operativa del Grupo.

Dentro del epígrafe "Otro inmovilizado intangible" se incluyen certificaciones de uso de los motores de las aeronaves. Concretamente, se trata de licencias para aumentar la capacidad del empuje de los motores de ciertas aeronaves que el Grupo tiene en la flota.

Los elementos del activo intangible totalmente amortizados al 31 de diciembre de 2021 ascienden a 9.960 miles de euros (9.048 miles de euros al 31 de diciembre de 2020) y no existen compromisos



significativos de inversión. La mayor parte de los activos intangibles se encuentran en España.

El 5 de junio de 2018, algunos de los accionistas de Volotea, S.A. suscribieron un contrato de compraventa de sus participaciones directas o indirectas en Volotea, S.A. con diversos inversores. Dicho contrato de compraventa se encontraba sujeto a determinadas condiciones suspensivas, las cuales se cumplieron el 5 de junio de 2018. El 6 de junio de 2018 se formalizó la venta efectiva de las participaciones directas o indirectas en Volotea, S.A.

En el marco de la compraventa, los nuevos inversores propusieron que, con carácter instrumental y previo al cierre de la misma, se llevase a cabo la aportación a una sociedad instrumental de todas las acciones de Volotea, S.A. Para instrumentar el cambio accionarial, con fecha 11 de mayo de 2018 Volotea, S.C.A. adquirió la totalidad de las participaciones sociales de Volotea Holding Europe, S.L., sociedad constituida el 15 de marzo de 2018 y que se encontraba inactiva. La aportación de las acciones de Volotea, S.A. a Volotea Holding Europe, S.L. tuvo lugar el 5 y 6 de junio de 2018 por un importe total de 48.000 miles de euros, correspondiendo dicho importe al valor de Volotea, S.A. considerado por los nuevos inversores en la operación de compraventa. En el marco de esta operación, se transformó la Sociedad en sociedad de responsabilidad limitada, con idéntico objeto social, domicilio y duración, pasando a denominarse Volotea, S.L., y dejando de ostentar la condición de unipersonal.

La adquisición de Volotea, S.A. por parte de Volotea Holding Europe, S.L. fue considerada una combinación de negocios, dado que la aportación de las acciones de Volotea, S.A. formaba parte integral de una operación que generó un cambio de control en el negocio adquirido. El fondo de comercio derivado de la adquisición asciende a 25.236 miles de euros.

Al 31 de diciembre de 2021, al igual que a la misma fecha del ejercicio anterior, no se ha registrado ninguna provisión por deterioro en relación con el fondo de comercio y el resto de inmovilizado intangible y material, ya que el importe recuperable de la unidad generadora de efectivo constituida por toda la Sociedad Dominante en su conjunto (Nota 4.3), determinado mediante el cálculo del valor en uso utilizando proyecciones de flujos de efectivo basadas en el plan de negocio preparado por la Dirección de la Sociedad Dominante para los próximos cinco años, es superior a su valor contable. Los flujos de efectivo extrapolados más allá de dicho periodo se proyectan con un incremento de las tasas de crecimiento a largo plazo.

Las principales hipótesis consideradas en la determinación de los flujos de efectivo futuros son el margen operativo, el crecimiento anual de ASK (Available Seat Kilometres en su denominación en inglés, Asientos por Kilómetro Ofertado), la tasa de crecimiento a largo plazo, y el coste medio ponderado del capital (WACC, Weighted Average Cost of Capital).

El margen operativo expresado como porcentaje de los ingresos prevé una mejora del 92,1% en el ejercicio 2021 en comparación con el ejercicio 2020, y llegará a una mejora del 246,31% en el periodo proyectado hasta el año 2026, en comparación de nuevo con el porcentaje de margen operativo del ejercicio 2020. Dicha evolución positiva se sustenta en el crecimiento de la flota con nuevos Airbus A320 con más asientos por avión, el incremento del número de rutas y la recuperación de la demanda y la ocupación tras la crisis provocada por la pandemia Covid-19.

El crecimiento de ASK incluido en el plan de negocio está basado en los puntos anteriores, y en las previsiones de mercado de la Dirección de la Sociedad. La Dirección de la Sociedad estima un crecimiento de ASK a una tasa anual compuesta del 31,2% (CAGR, Compound annual growth rate) en el periodo proyectado de cinco años. Este crecimiento tiene en cuenta que los ASK de la Sociedad descendieron en un 52% en 2020 con respecto al ejercicio 2019, y en el 2021 se han recuperado hasta situarse en un 160% en comparación con los del ejercicio 2020.

La tasa de crecimiento a largo plazo considerada es el 2%, mientras que la tasa de descuento aplicada, entendiéndose ésta como el coste medio ponderado del capital (WACC), ha sido del 10%.

Los Administradores y la Dirección de la Sociedad Dominante consideran que ningún cambio razonable que puedan sufrir las principales hipótesis provocaría un deterioro del inmovilizado intangible y material.



### 13. ACTIVOS Y PASIVOS FINANCIEROS

#### 13.1 Activos financieros

El detalle de los activos financieros a 31 de diciembre es el siguiente:

Miles de euros	2021	2020
Activo no corriente		
Préstamos a socios y empresas vinculadas a socios (Nota 24)	50	50
Derivados (Nota 13.3)	15.033	131
Depósitos indisponibles	41.698	38.467
Depósitos y otros activos	59.223	31.841
	116.004	70.489
Activo corriente		
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar (Nota 15)	42.272	30.743
Derivados (Nota 13.3)	6.846	887
Otros activos financieros	6.606	7.018
Depósitos indisponibles	-	1.292
	55.724	39.940
	<b>171.728</b>	<b>110.429</b>

El valor razonable de los activos financieros no difiere significativamente de su valor contable.

#### Préstamos a socios y empresas vinculadas a socios

Este epígrafe corresponde a préstamos concedidos a Alaeo Partnership, Sàrl que no tienen un vencimiento determinado (Nota 24).

#### Depósitos indisponibles

Este epígrafe corresponde a imposiciones a plazo fijo a largo plazo en entidades financieras que devengan un interés del 0,01%, que ascienden a 41.698 miles de euros (38.467 miles de euros a 31 de diciembre de 2020) y con vencimiento final en 2025. Dentro de este importe se incluyen 13.610 miles de euros con vencimiento en el ejercicio 2022, pero renovaciones automáticas por periodos sucesivos de 6 meses, por lo que se consideran a largo plazo (9.667 miles de euros en el ejercicio 2020 con vencimiento en el ejercicio 2021, por lo que se consideraron igualmente a largo plazo). Dichas imposiciones se encuentran pignoradas y, por tanto, no son libre de disposición (Nota 23.2).

Adicionalmente, al 31 de diciembre de 2020, el Grupo contaba con imposiciones a corto plazo en varias entidades financieras por importe de 1.292 miles de euros que devengaban un interés de mercado (entre 0% y 0,528%), y que eran de libre disposición. A 31 de diciembre de 2021 el Grupo no cuenta con imposiciones a corto plazo.

#### Depósitos y otros activos

El desglose de este epígrafe al 31 de diciembre es el siguiente:

Miles de euros	2021	2020
Préstamos al personal (a)	1.335	1.071
Reserva de mantenimiento (b)	48.372	23.910
Depósitos alquileres (c)	6.050	3.660
Otros depósitos (d)	3.466	3.200
	<b>59.223</b>	<b>31.841</b>

- Préstamos concedidos a diversos empleados y a un miembro del Consejo de Administración.
- Fianzas entregadas a los arrendadores de las aeronaves a cuenta del programa de mantenimiento de las mismas, y que se espera recuperar en un plazo superior a un año. Estas fianzas no devengan intereses, y actúan como garantía del mantenimiento a realizar a las aeronaves, y serán recuperadas una vez el Grupo haya efectuado dichos mantenimientos y certificado la realización de los mismos.
- Pagos a los arrendadores de las aeronaves en concepto de fianzas.

- d) Fianzas entregadas a aeropuertos, compañías que prestan servicios en éstos y otras fianzas.

#### Otros activos financieros

A 31 de diciembre de 2021 este epígrafe corresponde principalmente a las fianzas entregadas a los arrendadores de las aeronaves a cuenta del programa de mantenimiento de las mismas, por un importe de 5.779 miles de euros (6.988 miles de euros a 31 de diciembre de 2020). Dichas fianzas actúan como garantía del mantenimiento a realizar a las aeronaves, y serán recuperadas una vez el Grupo haya efectuado dichos mantenimientos y certificado la realización de los mismos.

### 13.2 Pasivos financieros

El desglose de los pasivos financieros al 31 de diciembre es el siguiente:

Miles de euros	2021	2020
<b>Pasivo no corriente</b>		
Pasivos financieros a valor razonable		
Derivados (Nota 13.3)	4.863	3.170
Pasivos por arrendamiento (Nota 22)	121.744	77.064
Préstamos y créditos	163.745	164.311
	290.352	244.545
<b>Pasivo corriente</b>		
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar (Nota 20)	232.636	159.867
Pasivos financieros a valor razonable.		
Derivados (Nota 13.3)	5.998	10.111
Pasivos por arrendamiento (Nota 22)	30.084	19.623
Deudas con entidades de crédito y pagarés	36.586	23.953
	305.304	213.553
	<b>595.656</b>	<b>458.098</b>

Los cambios en los pasivos provenientes de actividades de financiación en los ejercicios 2021 y 2020, se detallan a continuación:

Miles de euros	Saldo Inicial	Flujos de efectivo	Nuevos arrendamientos (Nota 12)	Bajas y otros	Diferencias de cambio	Saldo final
<b>2021</b>						
Deudas con entidades de crédito y pagarés	23.953	5.787	-	6.846	-	36.586
Préstamos y créditos	164.311	(566)	-	-	-	163.745
Pasivos por arrendamiento	96.687	(22.858)	84.782	(14.843)	8.060	151.828
	<b>284.951</b>	<b>(17.637)</b>	<b>84.782</b>	<b>(7.997)</b>	<b>8.060</b>	<b>352.159</b>
<b>2020</b>						
Deudas con entidades de crédito y pagarés	14.640	9.313	-	-	-	23.953
Préstamos y créditos	8.016	156.295	-	-	-	164.311
Pasivos por arrendamiento	153.908	(37.174)	25.176	(37.757)	(7.466)	96.687
	<b>176.564</b>	<b>128.434</b>	<b>25.176</b>	<b>(37.757)</b>	<b>(7.466)</b>	<b>284.951</b>

#### Préstamos y créditos

Las partidas que componen este epígrafe son las siguientes:

- a) Un importe de 6.297 miles de euros (6.944 miles de euros a 31 de diciembre de 2020) por la parte pendiente de pago a largo plazo de un préstamo bancario concedido en el ejercicio 2019 por un importe inicial de 8.834 miles de euros, y por un plazo de 10 años (vencimiento en febrero de 2029). La parte a corto plazo de este préstamo, por un importe de 648 miles de euros (628 miles de euros a 31 de diciembre de 2020), figura en el epígrafe de deudas con entidades de crédito a corto plazo. Este préstamo devenga un interés de mercado.



En el ejercicio 2019 la Sociedad Dominante del grupo utilizó este préstamo para la adquisición de un motor para las aeronaves Airbus A319-100.

- b) Un importe de 3.448 miles de euros (3.368 miles de euros a 31 de diciembre de 2020) por la parte pendiente de pago a largo plazo de un préstamo bancario concedido en el ejercicio 2020 por un importe inicial de 4.000 miles de euros, y por un plazo de 5 años (vencimiento en abril de 2025). La parte a corto plazo de este préstamo, por un importe de 552 miles de euros (632 miles de euros a 31 de diciembre de 2020), figura en el epígrafe de deudas con entidades de crédito a corto plazo. Este préstamo devenga un interés de mercado, y está avalado en un 70% de su importe por el Instituto de Crédito Oficial (ICO). En el ejercicio 2021 se ha ampliado en 12 meses el periodo de carencia de este préstamo, de mayo 2021 a mayo 2022.
- c) Un importe de 300 miles de euros (421 miles de euros a 31 de diciembre de 2020) por la parte pendiente de pago a largo plazo de un préstamo bancario concedido en el ejercicio 2020 por un importe inicial de 500 miles de euros, y por un plazo de 5 años (vencimiento en abril de 2025). La parte a corto plazo de este préstamo, por un importe de 121 miles de euros (79 miles de euros a 31 de diciembre de 2020), figura en el epígrafe de deudas con entidades de crédito a corto plazo. Este préstamo devenga un interés de mercado, y está avalado en un 70% de su importe por el Instituto de Crédito Oficial (ICO).
- d) Un importe de 136.060 miles de euros (139.931 miles de euros a 31 de diciembre de 2020) por la parte pendiente de pago a largo plazo de un préstamo sindicado concedido a Volotea, S.L. por un grupo de seis entidades bancarias españolas y el Instituto de Crédito Oficial (ICO).

El importe total de este préstamo es de 144.666 miles de euros. Este préstamo sindicado ha contado con la garantía del Instituto de Crédito Oficial (ICO) en un 70% de su importe. La amortización del préstamo se situaba inicialmente en diferentes fases entre el 27 de julio de 2022 y el 27 de julio de 2025, si bien el Real Decreto Ley 34/2020 de 17 de noviembre permitía que la Sociedad pudiese solicitar la ampliación de su vencimiento hasta en tres años adicionales. Esta solicitud de ampliación se ha solicitado en el ejercicio 2021, y se ha firmado con fecha 25 de mayo de 2021, y ha supuesto una extensión de tres años (hasta el 27 de julio de 2028) del plazo de duración inicial del préstamo, así como una recalendarización de su amortización, que se producirá entre el 27 de julio de 2022 y el 27 de julio de 2028. Esta novación del préstamo original ha llevado asociado un incremento del tipo de interés, con efecto retroactivo desde el inicio del contrato, lo cual ha impactado en la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2021 por un importe de 1.396 miles de euros. Este préstamo devenga un interés de mercado y no tienen compromisos de cumplimiento ("covenants") ni establecen desembolsos hasta el mes de julio de 2022, excepto por la liquidación de intereses. A 31 de diciembre de 2021 la valoración del préstamo incorpora unos intereses implícitos de 1.471 miles de euros (215 miles de euros a 31 de diciembre de 2021).

La disposición de este préstamo se hizo en diferentes tramos a lo largo del ejercicio 2020, con un total dispuesto a 31 de diciembre de 2020 de 142.560 miles de euros, menos unos gastos iniciales de 2.844 miles de euros. Al cierre del ejercicio 2020, quedaba aún pendiente de disponer un importe del préstamo de 2.106 miles de euros, que se ha dispuesto entre enero y julio de 2021.

La parte a corto plazo de este préstamo, por un importe de 7.233 miles de euros (0 miles de euros a 31 de diciembre de 2020), figura en el epígrafe de Deudas con entidades de crédito a corto plazo

Al 31 de diciembre de 2021 y de 2020 la Sociedad tiene pignoralos ciertos depósitos bancarios en garantía de este préstamo (Notas 13.1 y 23.2).

- e) Un importe de 5.000 miles de euros (5.000 miles de euros a 31 de diciembre de 2020) por la parte pendiente de pago a largo plazo de un préstamo concedido por el Institut Català de Finances (ICF), de los cuales 2.500 miles de euros han sido concedidos a Volotea, S.L. y 2.500 miles de euros han sido concedidos directamente a su sociedad dependiente Volotea Flight Academy, S.A.U. La disposición de este préstamo se hizo en agosto 2020, y su vencimiento se situaba inicialmente en diferentes fases entre el 2022 y el 2024. Con fecha 14 de marzo de 2022 se ha firmado una extensión de la totalidad del préstamo por un periodo adicional de dos años, hasta el 27 de julio de 2026, y del periodo de carencia, con una primera amortización fijada para el 27 de enero de 2023. Este préstamo devenga un interés de mercado. Estos préstamos no tienen compromisos de cumplimiento ("covenants") ni establecen desembolsos hasta 2023, excepto por la liquidación de intereses.



f) Volotea, S.L. dispone igualmente de dos pólizas de crédito que a 31 de diciembre de 2021 se encontraban dispuestas en su conjunto por 4.942 miles de euros, según el siguiente detalle:

- Póliza de crédito de 3.500 miles de euros, dispuesta por 3.442 miles de euros, con vencimiento 30 de abril de 2027.
- Póliza de crédito de 1.500 miles de euros, dispuesta en su totalidad, con vencimiento 24 de abril de 2025.

A 31 de diciembre de 2020 Volotea, S.L. disponía igualmente de estas dos pólizas de crédito, que a dicha fecha se encontraban no dispuestas:

- Póliza de crédito de 3.500 miles de euros con vencimiento 30 de abril de 2022.
- Póliza de crédito de 1.500 miles de euros con vencimiento 24 de abril de 2025.

Ambas pólizas están retribuidas a un tipo de interés de mercado.

g) Un importe de 316 miles de euros (579 miles de euros al 31 de diciembre de 2020) correspondientes a dos préstamos concedidos por el Centro para el Desarrollo Tecnológico Industrial (CDTI), con vencimientos en agosto 2027 y mayo 2028.

h) A 31 de diciembre de 2020 este epígrafe incluía igualmente un importe de 7.003 miles de euros correspondientes a una emisión de pagarés por un nominal inicial de 7.500 miles de euros a 24 meses, con vencimiento el 2 de diciembre de 2022, la cual devengaba un interés de mercado. Dicha emisión de pagarés cuenta con un aval del Instituto de Crédito Oficial (ICO) por el 70% de su importe. A 31 de diciembre de 2021 esta emisión de pagarés, por un importe de 7.271 miles de euros, se muestra en el epígrafe de Deudas con entidades de crédito y pagarés, formando parte del Pasivo corriente.

i) Un importe de 0 miles de euros al 31 de diciembre de 2021 de intereses devengados pendientes de pago a largo plazo correspondientes a los préstamos descritos en los apartados anteriores (1.065 miles de euros al 31 de diciembre de 2020).

j) Un importe de 536 miles de euros (ningún importe a 31 de diciembre de 2020) correspondientes a intereses devengados pendientes de pago a largo plazo de otros pasivos financieros del Grupo (ningún importe a 31 de diciembre de 2020).

Adicionalmente, como consecuencia de las reestructuraciones de deuda descritas en los puntos d) y e) anteriores, se ha llegado a la conclusión de que ambas deudas no tienen condiciones sustancialmente diferentes. En consecuencia, se revaloró el ajuste de pasivo, resultando un pasivo adicional al 31 de diciembre de 2021 de 6.846 miles de euros.

El desglose por vencimientos de los préstamos y créditos de entidades de crédito a largo plazo a 31 de diciembre es el siguiente:

(Miles de euros)	2021	2020
2022	-	24.058
2023	21.115	36.614
2024	24.152	40.298
2025	27.140	56.500
2026	26.543	732
2027 y siguientes	64.795	6.109
	<b>163.745</b>	<b>164.311</b>

Deudas con entidades de crédito y pagarés

A 31 de diciembre de 2021 este epígrafe corresponde a:

a) Una emisión de pagaré por un importe de 7.271 miles de euros, que corresponden a un nominal inicial de 7.500 miles de euros a 24 meses, con vencimiento el 2 de diciembre de 2022.

A 31 de diciembre de 2020 este epígrafe presentaba un saldo de 12.360 miles de euros, y correspondía a una emisión de pagarés por un nominal inicial de 1.100 miles de euros a 3 meses,





de pérdidas en el ejercicio 2020) y se refleja en el estado de resultados consolidado en los mismos epígrafes que las partidas cubiertas, tal y como se muestra a continuación:

Miles de euros	2021	2020
Combustible	8.250	7.517
Mantenimiento	(295)	(1.604)
Otros	(175)	2.229
	<b>7.780</b>	<b>8.142</b>

El detalle de los derivados de cobertura correspondientes a seguros de cambio y a Jet Fuel contratados y en vigor al 31 de diciembre es el siguiente:

Miles de euros	Noclonal	Valor razonable
<b>2021</b>		
Jet Fuel forward	110.000 toneladas	11.018
Forward USD y otros		-
<b>2020</b>		
Jet Fuel forward	224.085 toneladas	(8.371)
Forward USD y otros	73.427	(3.892)

El valor razonable de los derivados sobre Jet Fuel se ha calculado en base al método de descuento de flujos de efectivo, utilizando las curvas Forward de Jet Fuel, las curvas de tipos de interés y los tipos de cambio de contado. El valor razonable de los seguros de cambio se ha calculado en base al método de descuento de flujos de efectivo, utilizando para ello las curvas de tipos de interés y de tipos de cambio futuros.

Se espera que los flujos de caja vinculados a las mencionadas coberturas se materialicen y, por tanto, afecten al estado de resultados consolidado a corto plazo.

Durante 2020, y como consecuencia de la situación provocada por Covid-19, el Grupo suspendió la contabilidad de coberturas, ya que no se esperaba que la transacción que anteriormente era altamente probable continuara siéndolo. Ante la incertidumbre, el Grupo reconoció un cargo como consecuencia de dicha suspensión por importe de 17.671 miles de euros. En el ejercicio 2021 el Grupo ha recuperado su contabilidad de coberturas para sus derivados de combustible con vencimiento en el ejercicio 2022, pero no para el resto de sus derivados de fuel con vencimientos en ejercicios anteriores, lo cual ha tenido un impacto positivo, neto del efecto fiscal, de 11.984 miles de euros.

El vencimiento de los instrumentos financieros derivados al 31 de diciembre es el siguiente:

Miles de euros	0-30 días	31-90 días	Más de 90 días	Total
<b>2021</b>				
Forward USD y otros	-	-	-	-
Jet Fuel forward	(366)	407	10.977	11.018
	<b>(366)</b>	<b>407</b>	<b>10.977</b>	<b>11.018</b>
<b>2020</b>				
Forward USD y otros	(195)	(497)	(3.200)	(3.892)
Jet Fuel forward	(294)	(577)	(7.500)	(8.371)
	<b>(489)</b>	<b>(1.074)</b>	<b>(10.700)</b>	<b>(12.263)</b>



#### 14. EXISTENCIAS

Las existencias del Grupo se componen básicamente de recambios y otros elementos fungibles de las aeronaves, los cuales se encuentran en las bases de operaciones del Grupo.

El detalle de su composición a 31 de diciembre es el siguiente:

(Miles de euros)	2021	2020
Coste	23.632	30.187
Correcciones valorativas	(9.375)	(20.645)
	<b>14.257</b>	<b>9.542</b>

Las correcciones valorativas de las existencias corresponden al deterioro de la totalidad de los recambios y otros elementos fungibles utilizados en la reparación y mantenimiento de las aeronaves Boeing B717-200, que ya no son utilizadas por la Sociedad. Estas piezas dejaron paulatinamente de ser utilizadas en el ejercicio 2020, con la progresiva sustitución de su flota por las aeronaves Airbus A319-100 y A320-200 (Nota 22).

En el transcurso del ejercicio 2021 se han dado de baja parte de estas existencias provenientes de las antiguas aeronaves Boeing B717-200 (por destrucción, o por venta a precio muy reducido), cancelando la corrección valorativa asociada, e igualmente se ha ajustado el importe total del deterioro, en función de la mejor estimación de la valoración de las existencias. Esto ha supuesto en el ejercicio 2021 un impacto positivo de 835 miles de euros, por reversión de deterioro de ejercicios anteriores, mientras que en el ejercicio 2020 se deterioraron repuestos por un importe de 6.000 miles de euros.

El Grupo tiene contratadas pólizas de seguros que garantizan la recuperabilidad del valor neto contable de las existencias.

#### 15. DEUDORES COMERCIALES Y OTRAS CUENTAS A COBRAR

El desglose de esta partida al 31 de diciembre es como sigue:

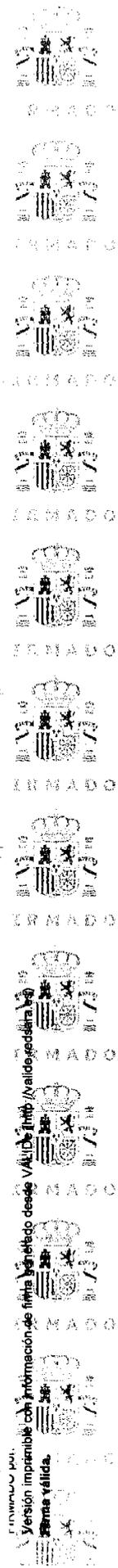
Miles de euros	2021	2020
Deudores comerciales	14.949	6.777
Deudores varios	26.750	23.105
Personal	188	27
Otros créditos con las administraciones públicas	385	834
	<b>42.272</b>	<b>30.743</b>

A 31 de diciembre de 2021, el Grupo incluye en el epígrafe "Deudores comerciales" gastos anticipados por valor de 4.364 miles de euros (3.871 miles de euros a 31 de diciembre de 2020). A 31 de diciembre de 2021, los gastos anticipados hacen referencia a la periodificación de primas de seguros por valor de 1.236 miles de euros (1.027 miles de euros a 31 de diciembre de 2020), los alquileres abonados por adelantado para 4 aeronaves por valor de 187 miles de euros (182 miles de euros a 31 de diciembre de 2020), los costes directamente asociados con la venta de billetes de pasajeros no volados al cierre del ejercicio, los cuales ascienden a 917 miles de euros (453 miles de euros a 31 de diciembre de 2020) y a otros gastos anticipados por 2.024 miles de euros (2.209 miles de euros a 31 de diciembre de 2020).

A 31 de diciembre de 2021 el Grupo tiene contabilizada una provisión por deterioro de valor de deudores comerciales por importe de 308 miles de euros (308 miles de euros a 31 de diciembre de 2020).

Adicionalmente, a 31 de diciembre de 2020 el Grupo se deterioró cuentas a cobrar de los arrendadores de las aeronaves por importe de 1.029 miles de euros (Nota 2.3).

A 31 de diciembre, el análisis de antigüedad de los deudores comerciales (excluyendo los gastos anticipados) es el siguiente:



Miles de euros	2021	2020
No vencidos	8.210	1.486
Vencidos		
Menos de 90 días (principalmente menos de 30 días)	1.709	379
Más de 90 días	666	1.041
<b>Deudores comerciales netos</b>	<b>10.585</b>	<b>2.906</b>

La deuda vencida de clientes a más de 90 días corresponde principalmente a deuda con aeropuertos a los que a su vez el Grupo adeuda principalmente tasas. Dichas deudas exceden el importe de los importes pendientes de cobro vencidos.

El epígrafe "Deudores varios" corresponde a los siguientes conceptos:

- Un importe de 9.543 miles de euros correspondientes a derechos gratuitos de emisión de gases de efecto invernadero para los años 2020 y 2021 (Nota 2.4.q). Ningún importe al cierre del ejercicio 2020.
- Incentivos comerciales pendientes de cobro de los aeropuertos por 11.704 miles de euros (5.531 miles de euros a 31 de diciembre de 2020).
- Saldo a cobrar de los arrendadores de aeronaves por la parte que ellos asumen de los costes de conversión de los nuevos aviones que se incorporan a la flota, por un importe de 4.347 miles de euros (9.734 miles de euros a 31 de diciembre de 2020).
- Un importe de 362 miles de euros (694 miles de euros al cierre del ejercicio 2020) en concepto de bonificaciones de seguridad social pendientes de cobro correspondientes al establecimiento permanente de Francia.
- Un importe de 550 miles de euros (ningún importe al cierre del ejercicio 2020) correspondientes a abonos diversos de recibir por operaciones con arrendadores de aviones y aeropuertos.
- Un importe de 244 miles de euros (244 de euros al cierre del ejercicio 2020) correspondiente a un derecho de crédito frente a un miembro del Consejo de Administración de la Sociedad Dominante.

En el ejercicio 2020 este epígrafe incluía igualmente aportaciones pendientes de pago por parte de los arrendadores de las aeronaves por su parte de contribución al coste de futuras acciones de mantenimientos programados, por un importe de 6.902 miles de euros, que en el transcurso del ejercicio 2021 se han compensado contra los costes de dichas acciones de mantenimiento programado. A 31 de diciembre de 2021 no existe ninguna aportación pendiente de los arrendadores de aeronaves por este concepto.

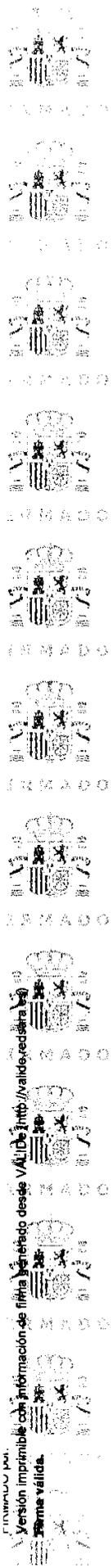
## 16. EFECTIVO Y OTROS ACTIVOS LÍQUIDOS EQUIVALENTES

El desglose de esta partida a 31 de diciembre es como sigue:

Miles de euros	2021	2020
Caja	31	33
Cuentas corrientes a la vista	52.661	98.349
	<b>52.692</b>	<b>98.382</b>

Las cuentas corrientes devengan el tipo de interés de mercado para este tipo de cuentas.

A 31 de diciembre de 2021 el Grupo tiene restricciones temporales a corto plazo a la disponibilidad de efectivo por importe de 10.843 miles de euros (3.185 miles de euros a 31 de diciembre de 2020).



## 17. PATRIMONIO NETO

### 17.1 Capital escriturado

Con fecha 15 de marzo de 2018 se constituyó la sociedad Volotea Holding Europe, S.L. con una aportación de 3.600 euros equivalentes a 3.600 participaciones sociales.

Con fecha 5 de junio del 2018 se produjo una reducción de la totalidad del capital social mediante devolución de aportaciones al socio único (Volotea, S.C.A.), seguida simultáneamente de una ampliación de capital social por aportación no dineraria de 12.158.717 acciones de Volotea, S.A. (representativas en ese momento del 100% del capital social de dicha sociedad), mediante la emisión de 2.313.570 participaciones de 0,01 euros de valor nominal cada una, con una prima de emisión de 9,99 euros por cada participación. Tras esta operación el capital social pasó a ser de 23.135,70 euros, con una prima de emisión de 23.112.564,30 euros. Dicho aumento de capital se componía de 125.369 participaciones de clase A, 16.819 participaciones de clase B, 320.526 participaciones de clase C y 1.850.856 participaciones de clase P.

Con fecha 6 de junio de 2018 se acordó transformar las 1.850.856 participaciones de clase P en dos clases separadas con idénticos derechos económicos pero distintos derechos de voto. A estos efectos 501.474 participaciones de clase P quedaron transformadas en participaciones de clase P1 y 1.349.382 participaciones quedaron transformadas en participaciones de clase P2.

Asimismo, con fecha 6 de junio de 2018 se produjeron las siguientes ampliaciones de capital por parte de diversos socios:

- Ampliación de capital con aportación no dineraria de un derecho de crédito, mediante la emisión de 24.350 participaciones de 0,01 euros de valor nominal cada una, con una prima de asunción de 9,99 euros por cada participación, lo que supuso una ampliación de capital total de 243,50 euros, y una prima de asunción total de 243.256,50 euros. Dicho aumento de capital se componía de 4.870 participaciones de clase B y 19.480 participaciones de clase P2.
- Ampliación de capital con aportación dineraria mediante la emisión de 281.902 participaciones de 0,01 euros de valor nominal cada una, con una prima de asunción de 9,99 euros por cada participación, lo que supuso una ampliación de capital total de 2.819,02 euros, y una prima de asunción total de 2.816.200,98 euros. Dicho aumento de capital se componía de 56.380 participaciones de clase C y 225.522 participaciones de clase P2.
- Ampliación de capital con aportación dineraria mediante la emisión de 193.748 participaciones de 0,01 euros de valor nominal cada una, con una prima de asunción de 9,99 euros por cada participación, lo que supuso una ampliación de capital total de 1.937,48 euros, y una prima de asunción total de 1.935.542,52 euros. Dicho aumento de capital se componía de 38.750 participaciones de clase A y 154.998 participaciones de clase P1.
- Ampliación de capital con aportación no dineraria de 6.400.000 acciones de Volotea, S.A. (procedentes de obligaciones emitidas por Volotea, S.A. que fueron convertidas en acciones de Volotea, S.A. el 6 de junio de 2018), mediante la emisión de 2.486.431 participaciones de 0,01 euros de valor nominal cada una, con una prima de asunción de 9,99 euros por cada participación, lo que supuso una ampliación de capital total de 24.864,31 euros, y una prima de asunción total de 24.839.445,69 euros. Dicho aumento de capital se componía de 497.286 participaciones de clase B y 1.989.145 participaciones de clase P2.
- Ampliación de capital con aportación dineraria mediante la emisión de 187.500 participaciones de 0,01 euros de valor nominal cada una, lo que supuso una ampliación de capital total de 1.875 euros. Dicho aumento de capital se componía de 60.000 participaciones de clase D1, 20.000 participaciones de clase D2, 20.000 participaciones de clase D3, 52.500 participaciones de clase E1, 17.500 participaciones de clase E2 y 17.500 participaciones de clase E3.

En consecuencia, al 31 de diciembre 2018 el capital social de Volotea Holding Europe, S.L. estaba representado por 5.487.501 participaciones de 0,01 euros de valor nominal cada una, con una prima de emisión total de 52.947 miles de euros. Existían once clases de participaciones: clase A, clase B, clase C, clase D1, clase D2, clase D3, clase E1, clase E2, clase E3, clase P1 y clase P2. El capital



social de Volotea Holding Europe, S.L. estaba formado por 164.119 participaciones de clase A, 518.975 participaciones de clase B, 376.906 participaciones de clase C, 60.000 participaciones de clase D1, 20.000 participaciones de clase D2, 20.000 participaciones de clase D3, 52.500 participaciones de clase E1, 17.500 participaciones de clase E2, 17.500 participaciones de clase E3, 656.472 participaciones de clase P1 y 3.583.529 participaciones de clase P2.

De acuerdo con los estatutos de Volotea Holding Europe, S.L., las participaciones de clase A, clase P1, clase D1, clase D2 y clase D3 concedían conjuntamente a sus titulares el derecho de emitir el 50% más uno de los votos totales correspondientes a las participaciones emitidas que representaban, en cada momento, el 100% del capital social de Volotea Holding Europe, S.L. Las restantes participaciones (esto es, las participaciones clase B, clase C, clase P2, clase E1, clase E2 y clase E3), conjuntamente, concedían a sus titulares el derecho a emitir el 50% menos uno del total de votos correspondientes a las participaciones emitidas que representasen, en cada momento, el 100% del capital social de Volotea Holding Europe, S.L.

Con esta composición del capital social, cada participación de clase A otorgaba 160 votos, cada participación de clase B y C otorgaban 6 votos, las participaciones de las clases D1, D2, D3, E1, E2, E3 y P1 otorgaban 1 voto, y las participaciones de la clase P2 otorgaban 6 votos, en relación con todos los asuntos sometidos a la junta general de socios, excepto en relación con la designación y remoción de administradores, en las que cada participación, independientemente de la clase a la que pertenecía, otorgaba a su titular 10 votos, a excepción de las participaciones de las clases D1, D2, D3, E1, E2 y E3 que otorgaban 1 voto.

Así, a 31 de diciembre de 2018 los socios y participaciones que ostentaba cada uno de ellos, eran las siguientes:

	Porcentaje de voto
Alaeo Partnership Sàrl	50,50%
Volar Bidco Ltd.	28,57%
Rijn Capital BV	5,28%
Rocinante Investments, S.à.r.l.	5,16%
Meridia International Growth I, FCR	4,49%
Meridia Capital Private Equity I, SCR, S.A.	0,40%
FondICO-pyme, FCR	4,88%
Mark Dunkerley	0,58%
David Siegel	0,14%
	<b>100,00%</b>

El capital social de Volotea, S.A.U., íntegramente suscrito y desembolsado, estaba establecido en 6.309.963,78 euros, representado y dividido en 18.558.717 acciones indivisibles y acumulables de 0,34 euros de valor nominal cada una, numeradas correlativamente a partir de la unidad e integrantes de una única clase y serie.

Con fecha 13 de diciembre de 2019 la Junta General Extraordinaria de Socios de Volotea Holding Europe, S.L. aprobó el proyecto de fusión al que se hace referencia en la Nota 1 y, en el contexto de dicha operación, se ha procedido a la transformación de Volotea, S.A.U. en una sociedad de responsabilidad limitada.

Una vez transformadas las 18.558.717 acciones de la Sociedad en 18.558.717 participaciones sociales en virtud del acuerdo de transformación, se ha procedido a:

- Agrupar el número de participaciones sociales, de manera que se ha reducido de 18.558.717 participaciones a 5.487.501 participaciones. Es decir, el número de participaciones se ha reducido en 13.071.216 y se ha incrementado simultáneamente el valor nominal de cada participación de 0,34 euros a 1,14 euros.
- Reducir el capital social en 54.212,64 euros (es decir, de 6.309.963,78 euros a 6.255.751,14 euros). Dicho importe se ha destinado a reservas voluntarias indisponibles.

Tras dicha fusión (y a 31 de diciembre de 2021 y de 2020), el capital social de la Sociedad asciende a 6.255.751,14 euros, y está dividido en 5.487.501 participaciones de un valor nominal de 1,14 euros, cada una de ellas, numeradas correlativamente a partir de la unidad e integrantes de las clases que se

describen en el proyecto de fusión, y que replican las existentes en la sociedad dominante absorbida (Volotea Holding Europe, S.L.), que se han detallado anteriormente.

A 31 de diciembre de 2021 y 2020 la distribución del capital social es la siguiente:

	<b>Porcentaje de voto</b>
Alaeo Partnership Sarl	50,05%
Volar Bidco Ltd.	28,84%
Rijn Capital BV	5,33%
Rocinante Investments, S.à.r.l.	5,21%
Meridia International Growth I, FCR	4,46%
Meridia Capital Private Equity I, SCR, S.A.	0,47%
FondICO-pyme, FCR	4,93%
Mark Dunkerley	0,57%
David Siegel	0,14%
	<b>100,00%</b>

## 17.2 Prima de asunción

La prima de asunción es de libre distribución, siempre que el patrimonio neto no sea o, a consecuencia del reparto, no resulte ser inferior al capital social.

Como resultado de las ampliaciones de capital mencionadas en la Nota 17.1, la prima de asunción de Volotea Holding Europe, S.L. a 31 de diciembre de 2018 ascendía a 49.536 miles de euros. Dicha prima de asunción correspondía a un importe de 52.947 miles de euros, minorado en 3.411 miles de euros correspondientes principalmente a costes asociados a la adquisición de dicha sociedad por parte de los nuevos socios, los cuales fueron asumidos por Volotea Holding Europe, S.L. por cuenta de dichos socios.

A 31 de diciembre de 2021 y 2020 la prima de asunción de la Sociedad asciende a 56.005 miles de euros, que era la existente a 31 de diciembre de 2018 en Volotea, S.A.U.

## 17.3 Reservas

El detalle de las reservas al 31 de diciembre es el siguiente:

<b>Miles de euros</b>	<b>2021</b>	<b>2020</b>
Reserva legal	391	391
Reserva indisponible	54	54
Otras reservas	(131.169)	(9.093)
	<b>(130.724)</b>	<b>(8.648)</b>

### Reserva legal

De acuerdo con el texto refundido Ley de Sociedades de Capital, la reserva legal, mientras no supere el límite del 20% del capital social, no es distributable a los socios y sólo podrá destinarse, en el caso de no tener otras reservas disponibles, a la compensación de pérdidas. Esta reserva podrá utilizarse igualmente para aumentar el capital social en la parte que exceda del 10% del capital ya aumentado.

## 17.4 Desequilibrio patrimonial

Como consecuencia de los resultados negativos obtenidos en los ejercicios 2020 y 2021, el Grupo a 31 de diciembre de 2021 muestra una cifra de patrimonio neto negativo de 142.239 miles de euros (68.463 miles de euros de patrimonio neto negativo a 31 de diciembre de 2020).

El artículo 363.1.e) del texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital (RD 1/2010, de 2 de julio) establece que la Sociedad deberá disolverse por pérdidas que dejen reducido el patrimonio neto a una



cantidad inferior a la mitad del capital social, a no ser que éste se aumente o se reduzca en la medida suficiente.

Sin embargo, en el marco de las leyes promulgadas para hacer frente a las consecuencias de la crisis sanitaria provocada por la Covid-19, la Ley 3/2020, de 18 de septiembre, en su artículo 13.1 establecía que a los solos efectos de determinar la concurrencia de la causa de disolución prevista en el artículo 363.1.e) del texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital, no se tomarían en consideración las pérdidas del ejercicio 2020. En el ejercicio 2021, el Real Decreto Ley 27/2021, de 23 de noviembre, ha supuesto la modificación del artículo 13.1 de la Ley 3/2020, incluyendo también la exclusión de las pérdidas económicas del ejercicio 2021 a efectos del cómputo de la causa legal de disolución del artículo 363 del texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital, hasta el cierre del ejercicio 2022.

Por lo tanto, el desequilibrio patrimonial existente al cierre del ejercicio 2021 no tendrá para Volotea, S.L. efectos de disolución a esta fecha, y en el cierre del ejercicio 2022 y siguientes, la consideración, a los solos efectos de lo establecido en el artículo 363.1.e) del texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital, de los 210 millones de euros de préstamos participativos a los que se refiere la Nota 2.3 como más cifra del patrimonio neto, solventa notablemente la posibilidad de que la Sociedad Dominante pueda incurrir nuevamente en el futuro en una situación de desequilibrio patrimonial.

### 17.5 Limitación a la transmisión de las participaciones

El Grupo para poder operar dispone de la correspondiente licencia de explotación y certificado de explotador de servicios aéreos expedidos por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA). De acuerdo con la normativa vigente, los socios pertenecientes a un estado miembro de la Unión Europea deben ser titulares de la mayoría del capital social de una aerolínea domiciliada en un estado miembro de la Unión Europea.

Los estatutos de la Sociedad Dominante establecen que la misma supervisará las adquisiciones y transmisiones de participaciones que se realicen, a efectos de cumplir con la normativa estatal y comunitaria respecto a los porcentajes de capital que pueden poseer en compañías aéreas, personas o entidades no comunitarias adoptándose, en todo caso, aquellas medidas oportunas para preservar dicho cumplimiento. El órgano de administración se asegurará de que en ningún momento el capital atribuido a socios no comunitarios exceda el Límite Permitido.

En el caso de que el Límite Permitido sea excedido, el socio estará obligado a enajenar las acciones afectadas en el plazo de 10 días hábiles desde que recibiera una comunicación por escrito de la Sociedad al efecto. Dicha enajenación deberá cumplir en todo caso con el Límite Permitido.

En este sentido, el órgano de administración estará facultado para: i) identificar las operaciones sobre acciones que hayan causado que el Límite Permitido haya sido excedido; ii) limitar los derechos de asistencia y voto en Juntas Generales de Socios de los titulares de las acciones afectadas; y iii) transcurridos 10 días hábiles desde la fecha en la que se haya realizado la comunicación anteriormente indicada sin que el socio correspondiente hubiera procedido a enajenarlas, hacer que la Sociedad adquiera las acciones afectadas para su posterior amortización. Esta adquisición de participaciones propias se realizará al precio que resulte menor entre (i) el valor teórico contable de las participaciones afectadas de acuerdo con el último balance auditado y publicado de la Sociedad y, en caso de que las participaciones de la Sociedad hayan sido admitidas a cotización, (ii) el precio medio de cotización de una acción ordinaria de la Sociedad del día en que dichas participaciones afectadas fueron adquiridas por el socio no perteneciente a un estado miembro de la Unión Europea.

Asimismo, los estatutos de la Sociedad establecen otras limitaciones a la transmisión de las participaciones de la Sociedad.

### 17.6 Limitación a la distribución de dividendos

Una vez cubiertas las atenciones previstas por la Ley, sólo pueden repartirse dividendos con cargo al beneficio del ejercicio, o a reservas de libre disposición, si el valor del patrimonio neto no es o, a consecuencia del reparto, no resulta ser inferior al capital social. A estos efectos, los beneficios imputados directamente al patrimonio neto no pueden ser objeto de distribución, directa ni indirecta. Si existieran pérdidas de ejercicios anteriores que hicieran que el valor del patrimonio neto de la Sociedad fuera inferior a la cifra del capital social, el beneficio se destinará a la compensación de dichas pérdidas.

## 17.7 Ajustes por cambio de valor – Coberturas de flujos de efectivo

Este epígrafe incluye los ajustes por cambio de valor de las coberturas de flujo de efectivo (Nota 13.3). El detalle y los movimientos de los ajustes por cambios de valor al 31 de diciembre es el siguiente:

Miles de euros	Saldo inicial	Altas por fusión	Ingresos/ (gastos)	Efecto Impositivo de los Ingresos/ (gastos)	Transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias	Efecto Impositivo de las transferencias	Saldo final
<b>Ejercicio 2021</b>							
Cobertura de flujos de efectivo	-	-	5.547	(1.387)	-	-	4.160
							<b>4.160</b>
<b>Ejercicio 2020</b>							
Cobertura de flujos de efectivo	1.557	-	-	-	(2.076)	519	-
	<b>1.557</b>						<b>-</b>

## 18. PROVISIONES

El desglose de las provisiones a 31 de diciembre es como sigue:

Miles de euros	A largo plazo	A corto plazo*	Total
<b>2021</b>			
Provisión por mantenimiento de aeronaves	25.199	952	26.151
Provisión por obligación de devolución de las aeronaves arrendadas	144.880	37.172	182.052
Provisión por derechos de emisión de gases de efecto invernadero (Nota 25.3)	-	34.385	34.385
Provisión por reestructuración	6.025	5.886	11.911
Otras provisiones	5.168	560	5.728
	<b>181.272</b>	<b>78.955</b>	<b>260.227</b>
<b>2020</b>			
Provisión por mantenimiento de aeronaves	21.388	266	21.654
Provisión por obligación de devolución de las aeronaves arrendadas	109.847	-	109.847
Provisión por derechos de emisión de gases de efecto invernadero (Nota 25.3)	-	7.166	7.166
Provisión por reestructuración	3.903	-	3.903
Otras provisiones	3.515	-	3.515
	<b>138.653</b>	<b>7.432</b>	<b>146.085</b>

\* La provisión a corto plazo se contabiliza como parte del epígrafe "Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar" (Nota 20).

Los movimientos habidos en estos epígrafes son los siguientes:

Miles de euros	Saldo inicial	Dotaciones	Aplicaciones y pagos	Saldo final
<b>2021</b>				
Provisión mantenimiento aeronaves	21.654	15.178	(10.681)	26.151
Provisión por obligación de devolución de las aeronaves arrendadas	109.847	88.893	(16.688)	182.052
Provisión derechos emisión gases efecto invernadero (Nota 25.3)	7.166	25.062	2.157	34.385
Provisión por reestructuración	3.903	8.008	-	11.911
Otras provisiones	3.515	2.757	(544)	5.728
	<b>146.085</b>			<b>260.227</b>

## 2020

Provisión mantenimiento aeronaves	4.204	19.704	(2.254)	21.654
Provisión por obligación de devolución de las aeronaves arrendadas	119.253	30.873	(40.279)	109.847
Provisión derechos emisión gases efecto invernadero (Nota 25.3)	10.746	6.613	(10.193)	7.166
Provisión por reestructuración	-	3.903	-	3.903
Otras provisiones	3.393	402	(280)	3.515
	<b>137.596</b>			<b>146.085</b>

En el ejercicio 2021, el importe de 2.157 miles de euros de la Provisión por derechos de emisión de gases de efecto invernadero que aparece en la columna de Aplicaciones y pagos, es el neto de un importe de 9.543 miles de euros de derechos gratuitos reconocidos en el ejercicio 2021 (Nota 8), y de un importe de 7.386 miles de euros de derechos comprados en el transcurso del ejercicio 2021.

### 18.1 Provisión por mantenimiento de aeronaves

Este epígrafe corresponde a la provisión para mantenimientos programados de aeronaves en relación con las unidades auxiliares de potencia y los sistemas de inversión de empuje de los motores de las aeronaves. Esta provisión se calcula en base a la mejor estimación del coste y calendario de los futuros eventos de mantenimiento y considerando los contratos de mantenimiento suscritos.

### 18.2 Provisión por reestructuración

La provisión por reestructuración, por un importe de 11.911 miles de euros al 31 de diciembre de 2021 (3.903 miles de euros al cierre del ejercicio 2020) corresponde en su mayor parte al valor descontado de los pagos futuros a efectuar al arrendador de las 4 aeronaves Boeing B717-200 que la Sociedad no está operando desde mediados del 2020, que serán retornadas en el transcurso del ejercicio 2022, y que supondrán una serie de pagos compensatorios al arrendador entre el 2026 y el 2028 (Nota 22).

### 18.3 Otras provisiones

Este epígrafe corresponde principalmente a provisiones constituidas para cubrir riesgos diversos.

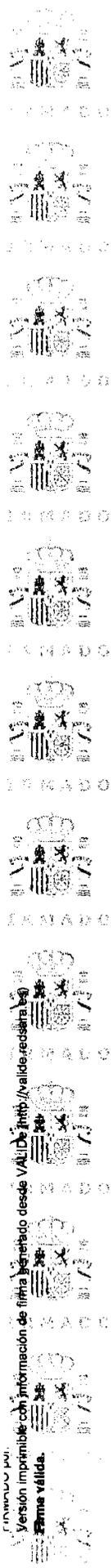
## 19. INGRESOS DIFERIDOS

Este epígrafe corresponde a los billetes y servicios complementarios vendidos pero cuyo vuelo no se ha realizado. Se reconocen en el estado de resultados consolidado cuando se presta el servicio.

## 20. ACREEDORES COMERCIALES Y OTRAS CUENTAS A PAGAR

El detalle de los acreedores comerciales y otras cuentas a pagar a 31 de diciembre es el siguiente:

Miles de euros	2021	2020
Proveedores	104.785	113.900
Provisiones	108.634	35.727
Otros acreedores comerciales	15.482	5.531
Otras deudas con las administraciones públicas	3.503	3.607
Otras cuentas a pagar	232	1.102
	<b>232.636</b>	<b>159.867</b>



Provisiones

Este epígrafe corresponde principalmente a:

- provisión por mantenimiento de aeronaves por importe de 952 miles de euros (1.544 miles de euros a 31 de diciembre de 2020).
- provisión por obligaciones vinculadas a la devolución de las aeronaves arrendadas por 37.172 miles de euros (ningún importe a 31 de diciembre de 2020).
- provisión por derechos de emisión de gases de efecto invernadero por 34.385 miles de euros (7.166 miles de euros a 31 de diciembre de 2020).
- provisión por reestructuración por 5.886 miles de euros (ningún importe a 31 de diciembre de 2020).
- otras provisiones por 560 miles de euros (ningún importe a 31 de diciembre de 2020).
- facturas pendientes de recibir de proveedores y acreedores de servicios diversos por 25.636 miles de euros (23.533 miles de euros a 31 de diciembre de 2020)
- remuneraciones pendientes de pago a los empleados por importe de 4.043 miles de euros (3.484 miles de euros a 31 de diciembre de 2020)

**21. MONEDA EXTRANJERA**

El detalle de los activos y pasivos monetarios denominados en moneda extranjera al 31 de diciembre es el siguiente:

Miles de euros	Dólar estadounidense	Libras esterlina	Total
<b>2021</b>			
Activos			
Depósitos indisponibles	20.238	-	20.238
Depósitos y otros activos financieros	57.430	8	57.438
Deudores varios	(976)	87	(889)
Efectivo	1.154	-	1.154
	<b>77.846</b>	<b>95</b>	<b>77.941</b>
Pasivos			
Pasivos por arrendamiento	52.065	-	52.065
Proveedores y acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	29.040	(888)	28.152
	<b>81.105</b>	<b>(888)</b>	<b>80.217</b>

Miles de euros	Dólar estadounidense	Libras esterlina	Total
<b>2020</b>			
Activos			
Depósitos indisponibles	21.507	-	21.507
Depósitos y otros activos financieros	37.773	8	37.781
Deudores varios	13.223	85	13.308
Efectivo	10.654	-	10.654
	<b>83.157</b>	<b>93</b>	<b>83.250</b>
Pasivos			
Pasivos por arrendamiento	52.065	-	52.065
Proveedores y acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	29.040	(888)	28.152
	<b>81.105</b>	<b>(888)</b>	<b>80.217</b>

El detalle de las transacciones realizadas en moneda extranjera es el siguiente:

Miles de euros	Dólar estadounidense	Libra esterlina	Total
<b>2021</b>			
Combustible	2.383	78	2.461
Arrendamientos de aeronaves y motores	17.654	3	17.657
Mantenimiento y otros costes	24.579	330	24.909
	<b>44.616</b>	<b>411</b>	<b>45.027</b>
<b>2020</b>			
Combustible	5.387	-	5.387
Arrendamientos de aeronaves y motores	32.969	-	32.969
Mantenimiento y otros costes	32.133	231	32.364
	<b>70.489</b>	<b>231</b>	<b>70.720</b>

El detalle de las diferencias de cambio reconocidas en el estado de resultados consolidado es el siguiente:

Miles de euros	2021	2020
Por transacciones liquidadas en el ejercicio	36	1.016
Por transacciones pendientes de liquidar al cierre del ejercicio	(8.555)	7.303
	<b>(8.519)</b>	<b>8.319</b>

Las transacciones pendientes de liquidar al cierre del ejercicio 2020, incluyen 8.060 miles de euros de diferencias negativas de cambio correspondientes a la conversión a euros de los pasivos por arrendamiento denominados en dólares estadounidenses (7.466 miles de euros de diferencias positivas de cambio en el ejercicio 2020) (Nota 22).

## 22. PASIVOS POR ARRENDAMIENTO

Los contratos de arrendamientos más significativos del Grupo corresponden a los arrendamientos de aeronaves y motores. A 31 de diciembre de 2021 la Sociedad tiene arrendadas 4 aeronaves Boeing B717-200, 20 aeronaves Airbus A319-100 y 15 aeronaves Airbus A320-200 (4 aeronaves Boeing B717-200 y 19 aeronaves Airbus A319-100 en el ejercicio 2020). Adicionalmente, a 31 de diciembre de 2021 el Grupo tiene arrendado 4 motores para las aeronaves Airbus A319-100 y Airbus A320-200, y una pieza auxiliar de energía para un Airbus A319-100 (4 motores para la familia Airbus A320 y una pieza auxiliar de energía para un Airbus A319-100 a 31 de diciembre de 2020).

A 31 de diciembre de 2021 la media de años para la finalización de los contratos de arrendamiento de las 35 aeronaves que conforman la flota operativa de la Sociedad a dicha fecha es de 4,8 años (5,7 años a 31 de diciembre de 2020 para las 19 aeronaves operativas de la Sociedad a dicha fecha).

El vencimiento de los contratos de arrendamiento de aeronaves (tanto las ya arrendadas como las comprometidas) es como sigue:

Flota	2022	2023	2024	2025	2026	Posterior	Total
<b>31/12/2021</b>							
B717-200	4	-	-	-	-	-	4
A319-100	-	-	5	3	5	7	20
A320-200	-	4	4	1	2	10	21
<b>31/12/2020</b>							
B717-200	4	-	-	-	-	-	4
A319-100	-	-	5	3	5	7	20
A320-200	-	4	1	-	2	9	16

A 31 de diciembre de 2021 y 2020, los arrendamientos de aeronaves y motores se han registrado conforme a lo indicado en la Nota 2.4.i). Concretamente, dichos contratos de arrendamiento son reconocidos en el activo como un derecho de uso y su reconocimiento implica el registro de un pasivo



por arrendamiento.

Asimismo, el Grupo alquila aeronaves por periodos inferiores a 6 meses, para cubrir la estacionalidad de su actividad en el tercer trimestre del ejercicio. El gasto por alquiler de dichas aeronaves en el ejercicio 2021 ha ascendido a 7.548 miles de euros (1.926 miles de euros en el ejercicio 2020), habiendo sido registrado como un gasto por alquiler en el epígrafe "Alquiler de aeronaves" del estado de resultados consolidado. Adicionalmente, el Grupo ha registrado en el epígrafe "Otros gastos de explotación" del estado de resultados consolidado, otros arrendamientos a corto plazo o de valor individual no significativo por importe de 765 miles de euros (1.263 miles de euros en el ejercicio 2019).

En el transcurso de la segunda mitad del ejercicio 2020, en el marco de las operaciones de reestructuración descritas en la Nota 2.3, la Sociedad llevó a cabo un proceso de renegociación de las condiciones de sus contratos de arrendamiento de aeronaves y motores con los diferentes arrendadores implicados. Como resultado de estas negociaciones, el Grupo acordó indemnizaciones por cancelar anticipadamente dichos contratos, por importe de 6.863 miles de euros. Como resultado de dichas cancelaciones, así como de otras decisiones sobre la utilización de la flota, el Grupo se dio de baja activos de mantenimiento por importe de 8.870 miles de euros y los pasivos de mantenimiento asociados por importe de 14.363 miles de euros, asimismo se registraron deterioros por importe de 5.442 miles de euros (Nota 11).

Adicionalmente, en relación con la mayor parte de los arrendamientos de las aeronaves Airbus A319-100, se acordaron con los diferentes arrendadores una nueva distribución de las rentas futuras, que suponen una reducción significativa respecto a las rentas que se estaban pagando hasta el momento. Igualmente, esta reducción de las rentas ha ido acompañada en algunos casos por extensiones de la duración de los contratos existentes. Estos acuerdos tuvieron un impacto en el valor del activo por derecho de uso y en el pasivo registrado en relación a los aviones, el cual significó una reducción de ambos a 31 de diciembre de 2020 por importe de 23.423 miles de euros (Nota 11).

Durante el ejercicio 2021 se ha cerrado el acuerdo con el arrendador de las cuatro unidades del Boeing B717 pendientes de devolución al cierre del ejercicio 2021. Este acuerdo prevé la salida de estas cuatro unidades de acuerdo con sus plazos originales, a lo largo del ejercicio 2022, una renta reducida para estas unidades durante parte del ejercicio 2021 y el ejercicio 2022, hasta el momento de su devolución, y una serie de pagos compensatorios entre el 2026 y el 2028 por las rentas dejadas de cobrar o reducidas en su importe, por un importe total a 31 de diciembre de 2021 de 11.911 miles de euros (3.903 miles de euros al cierre del ejercicio 2020) (Nota 18.2).

Los importes reconocidos en el estado de situación financiera consolidado al 31 de diciembre son los siguientes:

Miles de euros	2021	2020
Derecho de uso (Nota 11)		
Aeronaves	140.000	88.085
Motores	71	71
	<b>140.071</b>	<b>88.156</b>
Pasivo por arrendamiento (Nota 13.2)		
Pasivo no corriente	121.744	77.064
Pasivo corriente	30.084	19.623
	<b>151.828</b>	<b>96.687</b>

Los importes reconocidos en el estado de resultados consolidados son los siguientes:

Miles de euros	2021	2020
Amortización de derecho de uso (Nota 11)		
Aeronaves	24.228	30.214
Motores	-	770
	<b>24.228</b>	<b>30.984</b>
Gasto financiero (Nota 8.3)		
Aeronaves	7.963	5.797
Motores	-	128
	<b>7.963</b>	<b>5.925</b>

Adicionalmente, las cuotas de arrendamiento de las aeronaves y motores se pagan mayoritariamente en dólares estadounidenses de acuerdo con los contratos de arrendamiento en vigor. Debido a la apreciación del dólar estadounidense frente al euro en el ejercicio 2021, el Grupo ha reconocido en el estado de resultados consolidado del ejercicio 2021 un resultado negativo por diferencias de cambio no realizadas por importe de 8.060 miles de euros (7.466 miles de euros de diferencias de cambio positivas no realizadas en el ejercicio 2020) (Nota 21).

El vencimiento de los pasivos por arrendamiento a 31 de diciembre es el siguiente:

Miles de euros	Pagos futuros mínimos	Valor actual pagos futuros
<b>2021</b>		
Hasta un año	35.423	30.084
Entre uno y cinco años	117.232	93.372
Más de cinco años	30.645	28.372
	<b>183.300</b>	<b>151.828</b>

Miles de euros	Pagos futuros mínimos	Valor actual pagos futuros
<b>2020</b>		
Hasta un año	22.531	19.623
Entre uno y cinco años	69.384	64.660
Más de cinco años	17.229	12.404
	<b>109.144</b>	<b>96.687</b>

## 23. COMPROMISOS Y ACTIVOS PIGNORADOS

### 23.1 Compromisos por arrendamientos

A 31 de diciembre de 2020 no se habían suscrito contratos para el arrendamiento de aeronaves con entrega prevista para 2021. No obstante, la Sociedad Dominante había suscrito diversos acuerdos de intenciones con los siguientes arrendadores:

- (i) La Sociedad Dominante suscribió (i) en fecha 9 de diciembre de 2020 un acuerdo de intenciones con la Sociedad GE Capital Aviation Services Limited ("GECAS") para el arrendamiento de 1 aeronave Airbus A320-214 (MSN 2658) con entrega prevista durante el ejercicio 2021, y (ii) en fecha 12 de diciembre de 2020 un acuerdo de intenciones con GECAS para el arrendamiento de 1 aeronave Airbus A320-214 (MSN 2123) con entrega prevista también durante el ejercicio 2021. El acuerdo de intenciones para la aeronave con MSN 2658 se concretó en un contrato de arrendamiento firmado en fecha 14 de enero de 2021, y el acuerdo de intenciones para la aeronave con MSN 2123 se concretó en un contrato de arrendamiento firmado en fecha 12 de febrero de 2021. La aeronave con MSN 2658 fue entregada a la Sociedad Dominante en fecha 26 de enero de 2021 y la aeronave con MSN 2123 se entregó en fecha 2 de junio de 2021.

Asimismo, en fecha 21 de enero de 2021 la Sociedad Dominante suscribió un acuerdo de intenciones con GECAS para el arrendamiento de 2 aeronaves Airbus A320-214 (MSN 3511 y MSN 3597) con entrega esperada durante el ejercicio 2021. Ambos acuerdos de intenciones se concretaron en sendos contratos de arrendamiento firmados ambos en fecha 12 de febrero de 2021. La aeronave con MSN 3511 fue entregada a la Sociedad Dominante en fecha 6 de abril de 2021 y la aeronave con MSN 3597 se entregó en fecha 25 de marzo de 2021.

- (ii) En fecha 13 de noviembre de 2020 la Sociedad Dominante suscribió un acuerdo de intenciones con los arrendadores SASOF III (A4) AVIATION IRELAND DAC y SASOF III (A9) AVIATION IRELAND DAC para el arrendamiento de 2 aeronaves Airbus A320-214 (MSN 2616 y 2740, respectivamente) con entrega prevista para el ejercicio 2021. El acuerdo de intenciones se concretó en los contratos de arrendamiento firmados en fecha 18 de febrero de 2021 para la aeronave con MSN 2616 y en fecha 2 de marzo de 2021 para la aeronave con MSN 2740. La aeronave con MSN 2616 fue entregada a la Sociedad Dominante en fecha 4 de marzo de



arrendamiento de 1 aeronave Airbus A320-216 (MSN 5950). La aeronave con MSN 5950 ha sido entregada a la Sociedad el 13 de mayo 2022.

### 23.2 Activos en garantía

En el epígrafe "Depósitos indisponibles", el Grupo tiene depósitos en entidades financieras por importe de 41.698 miles de euros a 31 de diciembre de 2021 que no son de libre disposición (38.467 miles de euros a 31 de diciembre de 2020).

Dichos depósitos se han constituido, principalmente, como garantía de deuda con entidades de crédito (Nota 13.2) y para garantizar avales bancarios ante terceros para el pago futuro del alquiler de la flota de aeronaves, alquiler futuro de aeronaves y compromisos de pago futuros a otros proveedores, como los proveedores de combustible.

A 31 de diciembre de 2021, el Grupo tiene avales bancarios y garantías por importe de 41.727 miles de euros (33.802 miles de euros a 31 de diciembre de 2020). Dichas garantías corresponden principalmente a avales presentados frente diversos arrendadores de aeronaves como garantía del pago del alquiler, garantías presentadas a proveedores de combustible, garantías a los arrendadores de aeronaves por eventos futuros de mantenimiento, y garantías a aeropuertos por tasas aeroportuarias.

### 24. OPERACIONES CON PARTES VINCULADAS

Las partes vinculadas con las que el Grupo ha realizado transacciones durante los ejercicios 2021 y/o 2020, o mantiene saldos a 31 de diciembre de 2021 y/o 2020, así como la naturaleza de dicha vinculación, es la siguiente:

Naturaleza de la vinculación	
Alaeo Partnership, S.à.r.l. Administradores Alta dirección	Accionista directo Consejeros Directivos

A 31 de diciembre de 2021 y 2020 los saldos mantenidos con entidades vinculadas corresponden a un crédito a largo plazo otorgado a la sociedad Alaeo Partnership, S.à.r.l. por un importe de 50 miles de euros (Nota 13.1).

El detalle de las remuneraciones devengadas por los miembros del Consejo de Administración y de la alta dirección del Grupo es el siguiente:

Miles de euros	2021	2020
Administradores		
Sueldos	465	451
Dietas	100	55
Otros gastos sociales	9	8
	574	514
Alta dirección		
Sueldos	1.993	1.560
Otros gastos sociales	45	41
	2.038	1.601
	<b>2.612</b>	<b>2.115</b>

Los miembros del Comité Ejecutivo del Grupo se consideran alta dirección (9 miembros al cierre del ejercicio 2021 y 10 miembros al cierre del ejercicio 2020).

A los efectos del artículo 217.3 de la Ley de Sociedades de Capital y de conformidad con lo previsto en el artículo 16 de los Estatutos de Volotea, S.L. la remuneración anual de los consejeros independientes y el Presidente del Consejo de Administración fue fijada en 20.000 euros para cada uno en concepto de asignación fija, más un importe adicional de 5.000 euros en concepto de dietas de

asistencia, para cada una de las reuniones del Consejo de Administración y para cada uno de los mencionados consejeros asistentes.

Dada la situación del ejercicio 2020, los miembros del Consejo de Administración renunciaron voluntariamente en dicho ejercicio a sus remuneraciones fijas durante parte del ejercicio, e igualmente tampoco percibieron algunos de los importes por dietas de asistencia a juntas, ya que la mayor parte de éstas se llevaron a cabo únicamente de manera virtual. En el ejercicio 2021 los miembros del Consejo de Administración han percibido las retribuciones establecidas.

Al 31 de diciembre de 2021 y 2020 no había obligaciones contraídas en materia de pensiones respecto al personal de alta dirección y a los miembros anteriores o actuales del Consejo de Administración.

Al 31 de diciembre de 2021 existen anticipos y créditos concedidos a miembros del Consejo de Administración por un importe conjunto de 1.921 miles de euros (1.781 miles de euros a 31 de diciembre de 2020), y anticipos y créditos a diversos miembros de la alta dirección por un importe conjunto de 391 miles de euros (681 miles de euros a 31 de diciembre de 2020).

A 31 de diciembre de 2021 y 2020 no existen obligaciones asumidas por cuenta de miembros del Consejo de Administración o de la alta dirección a título de garantía.

Durante el ejercicio 2021 se han satisfecho primas de seguros de responsabilidad civil de los Administradores y miembros del Comité Ejecutivo de la Sociedad por daños ocasionados en el ejercicio del cargo por importe de 292 miles de euros (137 miles de euros en el ejercicio 2020).

Ninguna sociedad del Grupo es persona jurídica administradora en los órganos de administración de ninguna sociedad.

En relación con el artículo 229 de la Ley de Sociedades de Capital, los Administradores han comunicado que no tienen situaciones de conflicto con el interés del Grupo.

## 25. OTRA INFORMACIÓN

### 25.1 Personal

El detalle de las personas empleadas por el Grupo distribuidas por categorías es el siguiente:

	Número de personas empleadas al final del ejercicio 2021			Número medio de personas empleadas en el ejercicio 2021
	Mujeres	Hombres	Total	
Alta Dirección	1	8	9	9
Pilotos	13	318	331	222
Auxiliares de vuelo	397	226	623	379
Personal soporte administrativo	26	22	48	39
Personal soporte operaciones	51	114	165	147
Personal ventas y marketing	22	21	43	40
Personal de handling	23	39	62	38
	<b>533</b>	<b>748</b>	<b>1.281</b>	<b>874</b>

	Número de personas empleadas al final del ejercicio 2020			Número medio de personas empleadas en el ejercicio 2020
	Mujeres	Hombres	Total	
Alta Dirección	1	9	10	8
Pilotos	11	290	301	183
Auxiliares de vuelo	327	186	513	256
Personal soporte administrativo	23	19	42	36
Personal soporte operaciones	55	115	170	127
Personal ventas y marketing	22	22	44	35
Personal de handling	16	24	40	43
	<b>455</b>	<b>665</b>	<b>1.120</b>	<b>688</b>

El número medio de personas empleadas, tanto en el ejercicio 2021 como en el ejercicio 2020, tiene en consideración las suspensiones parciales o totales de empleo durante los referidos ejercicios.



En el ejercicio 2021 el Grupo empleó a tres personas con discapacidad igual o superior al 33% (mismo número de personas en el ejercicio 2020).

A la fecha de formulación de las presentes cuentas anuales, el Consejo de Administración de la Sociedad Dominante está formado por 9 personas, de las cuales 8 son hombres y 1 mujer.

## 25.2 Honorarios de auditoría

Los honorarios por la auditoría de las cuentas anuales individuales y consolidadas del ejercicio 2021 han ascendido a 100 miles de euros y no ha habido honorarios por otros servicios de auditoría (85 y 0 miles de euros respectivamente en el ejercicio 2020).

Asimismo, los honorarios por otros servicios prestados por la sociedad de auditoría han ascendido en el ejercicio 2021 a 55 miles de euros (27 miles de euros en el ejercicio 2020).

## 25.3 Información sobre aspectos medioambientales

El Grupo no ha incurrido en gastos medioambientales significativos en el ejercicio 2021, excepto por los consumos durante el ejercicio de los derechos de emisión de gases de efecto invernadero por importe 25.062 miles de euros (6.613 miles de euros en el ejercicio 2020) (Nota 18).

## 25.4 Información sobre el periodo medio de pago a proveedores. Disposición adicional tercera "Deber de información" de la Ley 15/2010, de 5 de julio

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

	2021	2020
<b>(Días)</b>		
Plazo de pago medio a proveedores	52	54
Ratio de operaciones pagadas	39	41
Ratio de operaciones pendientes de pago	100	112
<b>(Miles de euros)</b>		
Total de pagos realizados	303.563	283.401
Total de pagos pendientes	80.811	60.205

## 26. HECHOS POSTERIORES AL CIERRE

Desde la fecha de cierre del ejercicio hasta el momento de formulación de las cuentas anuales se han producido las siguientes circunstancias relevantes a considerar:

- El 24 de febrero de 2022 comenzó un conflicto bélico en Ucrania, que continúa a la fecha de la formulación de estas cuentas anuales. Esta situación está impidiendo el normal desarrollo de la actividad económica en esa región, y está afectando igualmente en mayor o menor medida a todos los países del área.

El grupo Volotea no opera sus vuelos en dicha región, por lo que su actividad no se ha visto afectada por esta situación. Sin embargo, el conflicto bélico está provocando, directa o indirectamente, el encarecimiento de determinados productos, como el fuel, que el Grupo utiliza como combustible para sus aeronaves. Esto está impactando negativamente en los resultados del ejercicio 2022, con un efecto total que no es aún posible cuantificar en el momento de formulación de estas cuentas anuales, si bien el Grupo está actuando proactivamente en los mercados para reducir dicho impacto.



- Comunicación de fecha 28 de abril de 2022, de la Agencia Tributaria, de inicio de actuaciones de comprobación e inspección sobre determinadas conceptos impositivos y ejercicios sociales de las Sociedades del Grupo (Nota 9).
- Aprobación en el Consejo de Ministros de fecha 7 de junio de 2022 de la concesión a Volotea, S.L. de un préstamo participativo de 200.000 miles de euros por parte de la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI), con amortización "bullet" en 2029. Este préstamo se ha articulado a través del Fondo de Apoyo a la Solvencia de Empresas Estratégicas, con objeto de restaurar el equilibrio patrimonial de los fondos propios de la Sociedad, afectados por la caída de la actividad en el sector, derivada de la pandemia (Nota 2.3).
- Aprobación por parte de los accionistas de la Sociedad Dominante de la concesión a ésta de un préstamo participativo de 10.000 miles de euros, con idénticas características y vencimiento que el préstamo anterior (Nota 2.3), que será desembolsado durante el mes de junio de 2022.
- Durante el ejercicio 2022, hasta la fecha de formulación de estas cuentas anuales consolidadas, el Grupo ha suscrito cinco nuevos contratos de arrendamiento de aeronaves Airbus A-320-200 (Nota 24), correspondientes a aeronaves que serán operativas en el transcurso del ejercicio 2022.

Excepto por los puntos anteriores, no se ha producido ningún hecho relevante que pueda afectar de manera significativa a las cuentas anuales consolidadas.



## **VOLOTEA, S.L. Y SOCIEDAD DEPENDIENTE**

**Informe de gestión consolidado correspondiente al ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2021**

### **1. EVOLUCIÓN DEL NEGOCIO Y SITUACIÓN DE LA SOCIEDAD**

Volotea inició su actividad en abril del 2012, con un modelo de negocio innovador que facilita la conexión directa entre ciudades medianas y pequeñas de Europa mediante vuelos directos con tarifas accesibles y una buena experiencia de viaje.

Desde entonces, Volotea ha incrementado de forma constante su actividad, creciendo en sus operaciones en cerca de un centenar de aeropuertos en los que ha creado una red de rutas única con la que amplía su oferta de conexiones aéreas directas desde sus ciudades. Volotea ha destacado así como una de las aerolíneas europeas independientes de mayor crecimiento desde su inicio de operaciones.

No obstante, desde el pasado 11 de marzo de 2020 en que la Organización Mundial de la Salud elevó la declaración de emergencia de salud pública ocasionada por el brote del coronavirus (Covid-19) a la categoría de pandemia internacional, la propagación de la enfermedad a escala mundial ha provocado una importante crisis sanitaria que, durante los ejercicios 2020 y 2021, ha generado cambios profundos en el entorno macroeconómico y en el desarrollo habitual de las actividades económicas en múltiples sectores, con una relevante repercusión en la movilidad de las personas a nivel nacional y especialmente internacional.

Por este motivo, se ha producido una disminución general de la demanda y, consecuentemente, del tráfico aéreo mundial, que también ha afectado al mercado intra europeo, y que ha provocado una reducción significativa en la actividad y la rentabilidad del grupo Volotea durante los ejercicios 2020 y 2021.

Tanto por la reducción de la demanda, como por las restricciones a la circulación promulgadas por los gobiernos de Italia, Francia, Grecia, España y otros países europeos, Volotea decidió interrumpir su actividad entre el 18 de marzo de 2020 y el 17 de junio de 2020, suprimiendo todos los vuelos programados ("hibernación") durante este periodo.

A partir de esa fecha, Volotea reanudó su actividad adaptando su programa de vuelos a las condiciones establecidas por las normativas nacionales, europeas, sanitarias y de seguridad aérea, teniendo en cuenta la situación de la demanda y abriendo nuevas rutas para ofrecer nuevos vuelos domésticos.

Gracias a esta rápida adecuación a las nuevas condiciones de mercado, Volotea mantuvo un buen nivel de actividad durante el verano de 2020, logrando niveles de ocupación y resultados operativos y comerciales superiores a otros operadores.

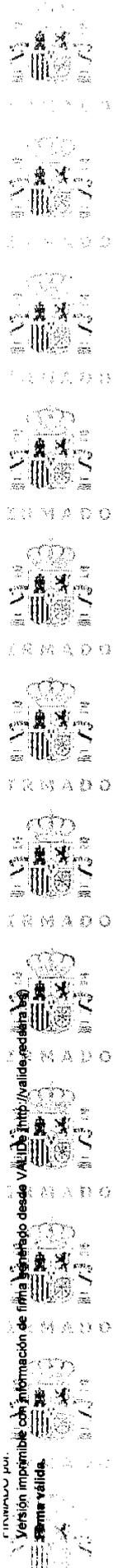
En los últimos meses de 2020 diversos países europeos restablecieron las medidas restrictivas de la movilidad de sus ciudadanos con mayor o menor grado de intensidad, lo que también provocó una reducción de la actividad aérea en el inicio de 2021. No obstante, se iniciaron procesos de distribución masiva de vacunas a los ciudadanos de los países en los que opera la Sociedad, alcanzándose altos porcentajes de población que gozaban de medidas más laxas para su movilidad y que permitían esperar una paulatina recuperación de la actividad aérea en el verano de 2021.

Por el contrario, la aparición de la variante Delta en los inicios de la temporada de verano y el fuerte crecimiento de contagios en los momentos más relevantes para las reservas vacacionales de la mayoría de los europeos, repercutieron de forma sensible en la capacidad ofrecida por las aerolíneas ante una nueva reducción de la demanda y la restauración de normas restrictivas para la movilidad o el ocio de los ciudadanos.

Por este motivo, Volotea ha seguido prestando durante el ejercicio 2021 mayor atención a las rutas domésticas, ofreciendo una capacidad adaptada a un escenario en el que la evolución de la enfermedad ha dado lugar a restricciones cambiantes en la movilidad, un entorno macroeconómico débil y una demanda inferior a la existente antes del inicio de la crisis sanitaria.

Volotea continua, no obstante, liderando los niveles de capacidad ofrecida respecto a los mismos periodos de 2019 anteriores a la pandemia, y ofreciendo los mejores porcentajes de ocupación de sus





En el mismo sentido, la Sociedad Dominante ha promovido la transformación de su participada Volotea Flight Academy en sociedad anónima unipersonal, con objeto de ampliar su objeto social para poder canalizar a través de la misma parte de sus operaciones en el mercado de capitales. De esta forma, en el mes de octubre de 2021, Volotea Flight Academy, S.A.U. fue inscrita como sociedad emisora en el Mercado Alternativo de renta Fija (MARF), recibiendo la aprobación de su programa de pagarés que permanece actualmente vigente, por un importe máximo de cincuenta millones de euros.

Vinculados al préstamo sindicado mencionado, el 14 de marzo de 2022, la Sociedad y su sociedad dependiente Volotea Flight Academy, S.A.U., han extendido por dos años adicionales sendos préstamos a largo plazo por un importe conjunto de 5.000 miles de euros concedidos por el Institut Català de Finances (ICF).

Con objeto de restituir su situación patrimonial al amparo de lo previsto en el Real Decreto-ley 25/2020, de 3 de julio, de medidas urgentes para apoyar la reactivación económica y el empleo y normativa de desarrollo, la Sociedad Dominante solicitó formalmente a la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI), la concesión de un préstamo participativo a través del Fondo de Apoyo a la Solvencia de Empresas Estratégicas, con objeto de restaurar el equilibrio patrimonial de sus fondos propios, afectados por la caída de la actividad en el sector, derivada de la pandemia.

El 31 de mayo de 2022, el Consejo Gestor del Fondo, tras las conclusiones favorables de sus análisis financieros y jurídicos, ha aprobado la concesión de una financiación a Volotea, S.L. por un importe de 200 millones de euros y con amortización "bullet" en 2029. Este préstamo participativo se complementa con un préstamo participativo de 10 millones de euros adicionales de idénticas características y vencimiento, que ha sido aprobado por todos los socios de la Sociedad Dominante, y ha sido desembolsado durante el mes de junio de 2022, siendo dicho préstamo adicional condición necesaria para la aprobación del préstamo participativo de 200 millones de euros. Adicionalmente, se han de cumplir ciertas condiciones previas a la aprobación y disposición de los fondos de la SEPI, siendo dichas condiciones principalmente el consentimiento por parte de una serie de entidades bancarias con las que al 31 de diciembre de 2021 el Grupo tienen préstamos y créditos concedidos, siendo las condiciones más relevantes las siguientes:

- Consentimiento y aprobación para incurrir en financiación adicional fruto de la recepción de los fondos aportados por la SEPI.
- Eliminación de la prohibición/limitación de cambio de control.
- Eliminación de la prohibición de constituir cualquier tipo de garantía real permitiendo así las garantías de la financiación otorgada por la SEPI.
- Eliminación de la prohibición de disposición, transmisión y/o venta de los activos de la Sociedad Dominante.
- El consentimiento y la postergación a la amortización anticipada parcial obligatoria en favor del Fondo de Solvencia para el caso de generación de caja excedentaria, tal y como esta queda definida en los contratos de financiación.
- El reconocimiento de la inaplicación de las causas de amortización anticipada parcial por las entidades bancarias.

Las entidades financieras participantes en el préstamo sindicado de 144.660 miles euros firmado el 27 de julio de 2020 por Volotea, S.L. con un conjunto de entidades financieras españolas, y con la participación del Instituto de Crédito Oficial (ICO), y otras financiaciones bilaterales, está previsto que aprueben las modificaciones a la financiación solicitadas por el SEPI para la concesión de su préstamo participativo. Como resultado, el préstamo participativo de 200 millones de euros ha sido aprobado en el Consejo de Ministros de fecha 7 de junio de 2022. Los Administradores de la Sociedad Dominante esperan la autorización definitiva y el cobro de los 200 millones de euros durante el mes de julio de 2022.

El préstamo participativo aportado por los socios de la Sociedad Dominante, así como 15.000 miles de euros de los 200.000 miles de euros aportados por el Fondo de Solvencia, serán reintegrados en cuanto los resultados del Grupo en próximos ejercicios permitan mantener el equilibrio patrimonial sin estos importes, incluyendo a estos efectos el saldo vivo en préstamos participativos.

Dichos préstamos participativos, considerando los resultados que se esperan obtener durante el ejercicio 2022, permitirán a la Sociedad Dominante cumplir con los requerimientos de equilibrio patrimonial exigidos por el artículo 363 del texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital. Adicionalmente, los fondos adicionales permitirán al Grupo hacer frente a todos sus obligaciones incluso en escenarios más adversos proyectados por la Sociedad.



Por todos los motivos anteriores, el Consejo de Administración de la Sociedad Dominante tiene la certeza de que el Grupo dispone de suficientes recursos para continuar desarrollando su actividad, o de que los va a obtener en breve plazo, y ha preparado las cuentas anuales consolidadas atendiendo al principio de empresa en funcionamiento de acuerdo con las medidas implantadas descritas a continuación.

## 2. EVOLUCIÓN PREVISIBLE

Desde finales del 2020 en la mayoría de los países europeos se ha llevado a cabo un proceso masivo de vacunación de la población con el fin de detener la expansión de la pandemia y disminuir sus consecuencias más graves en caso de contagio. Este proceso no ha conseguido todavía la erradicación total de la enfermedad, pero sí ha conseguido reducir sustancialmente las medidas de control, y anular prácticamente las restricciones para el tráfico aéreo, todo lo cual, unido a la demanda retenida de los consumidores mostrada en el ritmo actual de ventas, hace prever un incremento sustancial de pasajeros en los próximos meses, y en general en el conjunto del 2022, con un volumen de actividad que se espera se situó claramente por encima de las cifras del ejercicio 2021, y en niveles similares, o incluso superiores a las conseguidas en el ejercicio 2019.

En esta línea, las recientes estimaciones publicadas por IATA en mayo del 2022 prevén que el número global de pasajeros de la aviación comercial recupere progresivamente los volúmenes anteriores a la crisis sanitaria provocada por el Covid-19, mostrando ya en este ejercicio una clara tendencia a la recuperación. Se espera, no obstante, que los viajes de corta distancia se recuperen antes que los de largo radio, y que el número de pasajeros vuelva a las cifras de 2019 en 2023 o incluso en 2022. En este sentido, la actividad del Grupo, concentrada en el segmento de viajes de ocio y familiares, aeropuertos de tamaño medio y operaciones intra-europea y domésticas, se encuentra en el segmento más estable del mercado, y el más resiliente a las fluctuaciones de la demanda, y por tanto con expectativas de recuperación más temprana.

El Consejo de Administración de la Sociedad Dominante, en base a los puntos comentados en los epígrafes anteriores tiene la certeza de que la Sociedad dispondrá de suficiente liquidez para el futuro próximo, y pueda recuperar la situación de sus fondos propios previa a la crisis sanitaria, según requerimientos adaptados de la Ley de Sociedades de Capital y la obtención de los nuevos préstamos participativos antes comentados, y en consecuencia ha adoptado el principio de empresa en funcionamiento en la preparación de estas cuentas anuales consolidadas.

Volotea espera seguir desarrollando su oferta comercial en los países en los que opera, incorporando aviones adicionales a su flota, abriendo nuevas bases, añadiendo nuevas rutas y ofreciendo nuevas propuestas de valor para sus pasajeros.

Volotea, por otro lado, mantiene un principio de acuerdo con IAG, sociedad matriz del Grupo Iberia, por el que Iberia cedería varias rutas y slots en aeropuertos españoles para facilitar la aprobación por parte de la Comisión Europea (CE) de su adquisición de Air Europa.

Iberia y Air Europa suscribieron en noviembre de 2019 un acuerdo para su integración, si bien ambas aerolíneas desistieron de la operación en diciembre de 2021. No obstante, en marzo de 2022, Iberia y Air Europa alcanzaron un nuevo acuerdo para seguir analizando posibles fórmulas para su integración.

De materializarse la integración entre Iberia y Air Europa, Volotea podría jugar un papel muy relevante como principal alternativa, operando las rutas que pudieran presentar un problema de competencia.

## 3. POLÍTICA Y GESTIÓN ACTIVA DE RIESGOS

El Consejo de Administración y el equipo directivo del Grupo llevan a cabo una gestión proactiva de los principales riesgos operativos y financieros a los que el Grupo está expuesto.

Entre ellos el riesgo de tipo de cambio dólar/euro, y la exposición a los mercados de commodities (Jet Fuel). Para controlar los citados riesgos, durante 2021 el Grupo ha hecho uso de mecanismos de cobertura, (forwards y swaps), según la política definida y aprobada por el Consejo de Administración del Grupo. Si bien estos instrumentos han sido afectados por la reducción de actividad derivada de la

Financiado por:  
Versión imprimible con combinación de firma y combinación de firma  
VALIDE Jmtp (válido desde 03/03/2021)  
#meválida

crisis sanitaria, el Consejo de Administración del Grupo considera que las medidas tomadas cumplieron eficazmente su cometido de limitar el riesgo dentro de parámetros aceptables prefijados.

La exposición del Grupo al riesgo de crédito es moderada, debido a la escasa concentración de su base de clientes y al hecho que las instituciones financieras con quienes el Grupo tiene acordados contratos de cobertura son de la más alta calificación crediticia. Finalmente, el Grupo lleva a cabo una gestión activa de su liquidez, mediante el aseguramiento, expansión y apertura de nuevas líneas de crédito y de liquidez y el mantenimiento de suficientes saldos de caja para hacer frente a sus obligaciones de pago en todo momento.

#### 4. IMPACTOS POSITIVOS EN EL ENTORNO

La actividad de Volotea en el mercado del transporte aéreo en Europa permite unir ciudades no conectados anteriormente de forma directa a precios asequibles ofreciendo una experiencia positiva de viaje. Este modelo incrementa la conectividad y estimula la demanda en estas ciudades europeas de tamaño medio, generando negocio, turismo y creación directa de empleo.

A pesar de las dificultades impuestas por la pandemia Covid-19, Volotea ha seguido contribuyendo a la creación de empleo y contratación, alcanzando una plantilla al cierre del ejercicio 2021 de 1.281 empleados, frente a los 1.120 empleados alcanzados al cierre del ejercicio 2020, lo que supone un hecho muy significativo teniendo en consideración el entorno, especialmente en el sector aéreo, al suponer una creación de empleo de 161 puestos de trabajo adicionales. La cifra media de empleados ha sido también superior, pasando de 688 empleados en el ejercicio 2020 a 874 empleados de media en 2021. Una mejora que aún queda lejos de los 1.090 empleados de media del ejercicio 2019, puesto que para el cálculo del número medio de personas empleadas en ambos ejercicios se han ponderado las suspensiones parciales o totales de empleo derivados del periodo de "hibernación" de la actividad aérea de la Sociedad (entre el 18 de marzo y el 17 de junio de 2020) y de la adaptación de la capacidad a la demanda en los meses subsiguientes.

Por tipología de posiciones, la plantilla media del Grupo en el 2021 tuvo la siguiente composición:

- 222 pilotos
- 379 personal de cabina
- 273 personal de oficina y otros

Los procesos de selección y desarrollo profesional de Volotea respetan y fomentan la igualdad de oportunidades, la diversidad y la inclusión de personas de diferente sexo, procedencia étnica, edad, estilo, etc. Asimismo, Volotea realiza procesos de selección en el entorno geográfico donde desarrolla su actividad de negocio, fomentando el desarrollo de empleo en el entorno más próximo a las bases donde opera.

Volotea promueve igualmente la formación, la gestión del desempeño, la salud y seguridad laboral y el bienestar y la conciliación laboral de su plantilla. Volotea se gobierna por un código ético basado en principios de honestidad, integridad, transparencia, meritocracia y equidad.

Desde los inicios de la actividad, Volotea tiene presente el impacto en el medioambiente que pueda tener su actividad y mantiene una política medioambiental y una gestión y consumo de recursos que pretende promover la economía circular y la protección de la biodiversidad. Durante 2021 ha mantenido en vigor su programa de ahorro de combustible y minoración de impacto en emisiones de CO2. Desde 2019, Volotea participa en un proyecto a largo plazo de desarrollo de un avión de pasajeros híbrido-eléctrico que tiene como objetivo reducir el 50% de las emisiones de combustible.

Asimismo, el grupo Volotea patrocina proyectos culturales y deportivos de relevancia para las comunidades locales donde opera colaborando activamente con las principales instituciones sociales y culturales de estas ciudades en actividades que aportan valor a su población en estos ámbitos.

#### 5. APOYO CONTINUADO DE LOS SOCIOS

El Consejo de Administración del Grupo quiere constatar su compromiso y apoyo continuado al proyecto empresarial de Volotea, y reitera su respaldo al plan de negocio. En el entorno en el que se ha desarrollado la actividad de la Sociedad en los ejercicios 2020 y 2021, el Consejo de Administración



del Grupo destaca la excelente adaptación de las actividades comerciales y operativas de Volotea a los retos que ha supuesto la crisis sanitaria internacional y la satisfactoria consecución de los acuerdos de reestructuración que deben permitir el refuerzo de la eficiencia y rentabilidad en los próximos ejercicios para dar cumplimiento a las proyecciones financieras recogidas en el plan estratégico de la compañía, y reflejan la solidez de la oferta comercial que la Sociedad propone en los mercados en los que opera, a los que aporta un segmento de actividad plenamente adecuado a las necesidades de éstos y con amplia capacidad de crecimiento.

Asimismo, el Consejo de Administración del Grupo destaca el continuado esfuerzo, dedicación y contribución al éxito conseguido por parte de los empleados de Volotea, así como de los aeropuertos con los que coopera, instituciones, entidades financieras, socios comerciales y proveedores, y muestra su convicción de que podrá continuar contando con su apoyo en 2022, para conseguir la consolidación de Volotea como la compañía aérea de los vuelos directos entre ciudades de tamaño mediano y pequeño de Europa.

**6. ACTIVIDADES EN MATERIA DE INVESTIGACIÓN Y DESARROLLO**

El Grupo no ha ejecutado ninguna actividad de investigación y desarrollo.

**7. PARTICIPACIONES PROPIAS**

El Grupo no detenta participaciones propias a 31 de diciembre del 2021, ni ha realizado operaciones con participaciones propias en el ejercicio 2021.

**8. ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA**

El Estado de Información No Financiera del ejercicio 2021, mediante el cual se cumple con los requisitos de la Ley 11/2018, de 28 de diciembre en materia de información no financiera y diversidad (por la que se modifica el Código de Comercio, el texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital aprobado por el Real Decreto Legislativo 1/2010, de 2 de julio, y la Ley 22/2015, de 20 de julio, de Auditoría de Cuentas) se presenta en un informe separado denominado "Informe de Responsabilidad Social Corporativa 2021 de Volotea", que forma parte del Informe de Gestión consolidado de Volotea, S.L. y Sociedad Dependiente del ejercicio 2021.

**9. HECHOS POSTERIORES AL CIERRE**

Desde la fecha de cierre del ejercicio hasta el momento de formulación de las cuentas anuales se han producido las siguientes circunstancias relevantes a considerar:

- El 24 de febrero de 2022 comenzó un conflicto bélico en Ucrania, que continúa a la fecha de la formulación de estas cuentas anuales. Esta situación está impidiendo el normal desarrollo de la actividad económica en esa región, y está afectando igualmente en mayor o menor medida a todos los países del área.

El grupo Volotea no opera sus vuelos en dicha región, por lo que su actividad no se ha visto afectada por esta situación. Sin embargo, el conflicto bélico está provocando, directa o indirectamente, el encarecimiento de determinados productos, como el fuel, que el Grupo utiliza como combustible para sus aeronaves. Esto está impactando negativamente en los resultados del ejercicio 2022, con un efecto total que no es aún posible cuantificar en el momento de formulación de estas cuentas anuales, si bien el Grupo está actuando proactivamente en los mercados para reducir dicho impacto.

- Comunicación de fecha 28 de abril de 2022, de la Agencia Tributaria, de inicio de actuaciones de comprobación e inspección sobre determinadas conceptos impositivos y ejercicios sociales de las Sociedades del Grupo (Nota 10).
- Aprobación en el Consejo de Ministros de fecha 7 de junio de 2022 de la concesión a Volotea, S.L. de un préstamo participativo de 200.000 miles de euros por parte de la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI), con amortización "bullet" en 2029. Este préstamo se ha articulado a través del Fondo de Apoyo a la Solvencia de Empresas Estratégicas, con



objeto de restaurar el equilibrio patrimonial de los fondos propios de la Sociedad, afectados por la caída de la actividad en el sector, derivada de la pandemia (Nota 2.3).

- Aprobación por parte de los accionistas de la Sociedad Dominante de la concesión a ésta de un préstamo participativo de 10.000 miles de euros, con idénticas características y vencimiento que el préstamo anterior (Nota 2.3), que ha sido desembolsado durante el mes de junio de 2022.
- Durante el ejercicio 2022, hasta la fecha de formulación de estas cuentas anuales consolidadas, el Grupo ha suscrito cinco nuevos contratos de arrendamiento de aeronaves Airbus A-320-200 (Nota 24), correspondientes a aeronaves que serán operativas en el transcurso del ejercicio 2022.

Excepto por los puntos anteriores, no se ha producido ningún hecho relevante que pueda afectar de manera significativa a las cuentas anuales consolidadas.

## INFORME DE VERIFICACIÓN INDEPENDIENTE DEL ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA CONSOLIDADO

A los socios de Volotea, S.L.:

De acuerdo al artículo 49 del Código de Comercio hemos realizado la verificación, con el alcance de seguridad limitada, del Estado de Información No Financiera Consolidado adjunto (en adelante EINF) correspondiente al ejercicio anual finalizado el 31 de diciembre de 2021, de Volotea, S.L. y su sociedad dependiente (en adelante, el Grupo) que forma parte del Informe de Gestión Consolidado del Grupo.

El contenido del EINF incluye información adicional a la requerida por la normativa mercantil vigente en materia de información no financiera que no ha sido objeto de nuestro trabajo de verificación. En este sentido, nuestro trabajo se ha limitado exclusivamente a la verificación de la información identificada en la Tabla "Contenidos de la Ley 11/2018" incluida en el EINF adjunto.

### Responsabilidad de los Administradores

La formulación del EINF incluido en el Informe de Gestión Consolidado del Grupo, así como el contenido del mismo, es responsabilidad de los Administradores de Volotea, S.L. El EINF se ha preparado de acuerdo con los contenidos recogidos en la normativa mercantil vigente y siguiendo los criterios de los *Sustainability Reporting Standards de Global Reporting Initiative* (estándares GRI) seleccionados, así como aquellos otros criterios descritos de acuerdo a lo mencionado para cada materia en la Tabla "Contenidos de la Ley 11/2018" del citado Estado.

Esta responsabilidad incluye asimismo el diseño, la implantación y el mantenimiento del control interno que se considere necesario para permitir que el EINF esté libre de incorrección material, debida a fraude o error.

Los Administradores de Volotea, S.L. son también responsables de definir, implantar, adaptar y mantener los sistemas de gestión de los que se obtiene la información necesaria para la preparación del EINF.

### Nuestra independencia y control de calidad

Hemos cumplido con los requerimientos de independencia y demás requerimientos de ética del Código de Ética para Profesionales de la Contabilidad emitido por el Consejo de Normas Internacionales de Ética para Profesionales de la Contabilidad (IESBA, por sus siglas en inglés) que está basado en los principios fundamentales de integridad, objetividad, competencia y diligencia profesionales, confidencialidad y comportamiento profesional.

Nuestra firma aplica la Norma Internacional de Control de Calidad 1 (NICC 1) y mantiene, en consecuencia, un sistema global de control de calidad que incluye políticas y procedimientos documentados relativos al cumplimiento de requerimientos de ética, normas profesionales y disposiciones legales y reglamentarias aplicables.

El equipo de trabajo ha estado formado por profesionales expertos en revisiones de Información no Financiera y, específicamente, en información de desempeño económico, social y medioambiental.

## **Nuestra responsabilidad**

Nuestra responsabilidad es expresar nuestras conclusiones en un informe de verificación independiente de seguridad limitada basándonos en el trabajo realizado. Hemos llevado a cabo nuestro trabajo de acuerdo con los requisitos establecidos en la Norma Internacional de Encargos de Aseguramiento 3000 Revisada en vigor, "Encargos de Aseguramiento distintos de la Auditoría o de la Revisión de Información Financiera Histórica" (NIEA 3000 Revisada) emitida por el Consejo de Normas Internacionales de Auditoría y Aseguramiento (IAASB) de la Federación Internacional de Contadores (IFAC) y con la Guía de Actuación sobre encargos de verificación del Estado de Información No Financiera emitida por el Instituto de Censores Jurados de Cuentas de España.

En un trabajo de seguridad limitada los procedimientos llevados a cabo varían en su naturaleza y momento de realización, y tienen una menor extensión, que los realizados en un trabajo de seguridad razonable y, por lo tanto, la seguridad que se obtiene es sustancialmente menor.

Nuestro trabajo ha consistido en la formulación de preguntas a la Dirección, así como a las diversas unidades del Grupo que han participado en la elaboración del EINF, en la revisión de los procesos para recopilar y validar la información presentada en el EINF y en la aplicación de ciertos procedimientos analíticos y pruebas de revisión por muestreo que se describen a continuación:

Reuniones con el personal del Grupo para conocer el modelo de negocio, las políticas y los enfoques de gestión aplicados, los principales riesgos relacionados con esas cuestiones y obtener la información necesaria para la revisión externa.

Análisis del alcance, relevancia e integridad de los contenidos incluidos en el EINF del ejercicio 2021 en función del análisis de materialidad realizado por el Grupo y descrito en el apartado "Análisis de materialidad", considerando contenidos requeridos en la normativa mercantil en vigor.

Análisis de los procesos para recopilar y validar los datos presentados en el EINF del ejercicio 2021.

Revisión de la información relativa a los riesgos, las políticas y los enfoques de gestión aplicados en relación a los aspectos materiales presentados en el EINF del ejercicio 2021.

Comprobación, mediante pruebas, en base a la selección de una muestra, de la información relativa a los contenidos incluidos en el EINF del ejercicio 2021 y su adecuada compilación a partir de los datos suministrados por las fuentes de información.

Obtención de una carta de manifestaciones de los Administradores y la Dirección.

## **Conclusión**

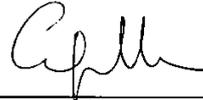
Basándonos en los procedimientos realizados en nuestra verificación y en las evidencias que hemos obtenido no se ha puesto de manifiesto aspecto alguno que nos haga creer que el EINF del Grupo correspondiente al ejercicio anual finalizado el 31 de diciembre de 2021 no ha sido preparado, en todos sus aspectos significativos, de acuerdo con los contenidos recogidos en la normativa mercantil vigente y siguiendo los criterios de los estándares GRI seleccionados, así como aquellos otros criterios descritos de acuerdo a lo mencionado para cada materia en la Tabla "Contenidos de la Ley 11/2018" del citado Estado.

**Uso y distribución**

Este informe ha sido preparado en respuesta al requerimiento establecido en la normativa mercantil vigente en España, por lo que podría no ser adecuado para otros propósitos y jurisdicciones.

Este informe se  
corresponde con el  
sello distintivo  
nº 20/22/13209  
emitido por el  
Col·legi de Censors  
Jurats de Comptes  
de Catalunya

ERNST & YOUNG, S.L.

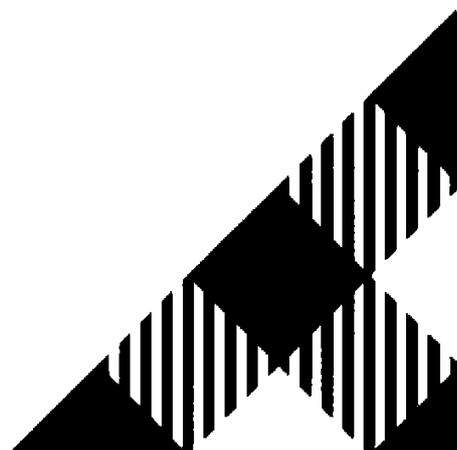


Antonio Capella Elizalde

1 de agosto de 2022

# **INFORME DE RESPONSABILIDAD SOCIAL CORPORATIVA 2021 VOLOTEA**

**VOLOTEA** 



<b>1</b>	<b>UNA MIRADA AL 2021</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>VOLOTEA: UNA COMPAÑÍA QUE TIENE MUCHA PISTA POR DELANTE</b>	<b>4</b>
2.1	Quiénes somos	4
2.2	Nuestra historia	4
2.3	Organización responsable y visión de futuro	5
2.4	Volamos hacia un futuro sostenible	7
2.5	Desempeño económico de Volotea	7
2.6	Proceso de recuperación de una hibernación forzada	8
<b>3</b>	<b>VOLAMOS CON VALORES Y MÁXIMA INTEGRIDAD</b>	<b>10</b>
3.1	Nuestra Visión, Misión y Valores claves fundamentales del éxito de Volotea	10
3.2	Cultura ética y generación de valor	11
3.3	Análisis de materialidad	13
3.4	Gestión integral de los riesgos	15
3.5	Fomentamos una contratación local, responsable y transparente	17
<b>4</b>	<b>LOS PASAJEROS NUESTRA RAZÓN DE SER</b>	<b>20</b>
4.1	La seguridad en el centro de nuestra actividad	20
4.2	Garantía de máxima calidad	21
4.3	Una confortable experiencia a bordo	21
<b>5</b>	<b>LA FAMILIA VOLOTEA</b>	<b>24</b>
5.1	Crecemos con nuestro equipo	24
5.2	Comprometidos con la diversidad e igualdad de oportunidades	31
5.3	La clave de nuestro éxito: atracción, desarrollo y retención del talento	32
5.4	Un lugar de trabajo seguro y saludable	36
5.5	Bienestar de los empleados de Volotea	40
5.6	Fomentamos una cultura de diálogo	40
<b>6</b>	<b>VOLOTEANDO POR EL MEDIO AMBIENTE</b>	<b>43</b>
6.1	Compromiso ambiental	43
6.2	Eficiencia y optimización de los recursos	45
6.3	Economía circular	48
6.4	Protección de la biodiversidad	50
<b>7</b>	<b>SOMOS PARTE DE LAS CIUDADES QUE NOS ACOGEN</b>	<b>51</b>
7.1	Patrocinios	51
7.2	Nuestro retorno a la sociedad	51
<b>8</b>	<b>SOBRE ESTE INFORME</b>	<b>54</b>
<b>9</b>	<b>CONTENIDOS DE LA LEY 11/2018</b>	<b>55</b>
<b>10</b>	<b>VERIFICACIÓN EXTERNA</b>	<b>62</b>

## 1 Una mirada al 2021

En 2021 la actividad de Volotea ha seguido totalmente condicionada a las restricciones e impactos derivados de la COVID que empezaron en marzo del año 2020. Volotea ha continuado centrándose en vuelos nacionales, reduciéndose temporalmente la capacidad de las rutas intra-europeas. La organización se encuentra en el segmento del mercado más resistente y en el que se estima que la demanda se recuperará con mayor celeridad. Además, las aerolíneas más afectadas y las que han desaparecido han empezado a generar oportunidades adicionales en los mercados en los que Volotea opera.

Por ello, en 2021 hemos seguido trabajando para hacer frente a estos retos y hemos abierto nuevas rutas y bases, lo cual, esperamos nos permita estar más preparados para cuando se normalice la actividad aérea.

- Pasajeros
  - o En 2021, Volotea ha transportado 6 millones de pasajeros, lo que supone un crecimiento del 57% respecto a los 3.8 millones de 2020, y representa un primer inicio de la recuperación de las operaciones. En 2019, Volotea había transportado 7,6 millones de pasajeros.
- Rutas y bases
  - o Entre junio y septiembre la compañía operó un total de 85 nuevas rutas y ofreció más de 3,2 millones de plazas, lo que implica un dinámico comportamiento.
  - o Tenemos un total de 354 rutas en más de 100 ciudades aproximadamente y 17 bases.
  - o En junio inauguramos nuestra séptima base italiana en la ciudad de Olbia y la sexta en Francia en la ciudad de Lyon.
- Vuelos
  - o En el ejercicio 2021, Volotea ha completado la transición a una flota 100% Airbus y ha dejado de operar los aviones Boeing 717 y ha incorporado 16 aeronaves Airbus A320.
  - o Durante el ejercicio de 2021 se ha utilizado una flota de 41 aviones durante el verano de 2021.
  - o En el verano de 2021, Volotea ha aumentado su capacidad de asientos hasta un 111% en comparación con el mismo período de 2019, lo que pone de manifiesto la capacidad de gestión en un sector tan competitivo como el aéreo.
- Empleados
  - o Con la apertura de las bases en Italia y Francia, hemos alcanzado los 1.281 empleados a 31 de diciembre, lo que supone una creación de empleo de 161 puestos de trabajo adicionales respecto a la misma fecha de 2020.
- Cifra de ventas
  - o En 2021, la cifra de ventas ha sido de 302,4 millones de €, siendo un 56,8% superior a la de 2020 que fue de 192,8 millones €.

## 2 Volotea: una compañía que tiene mucha pista por delante

### 2.1 Quiénes somos

En Volotea, una compañía aérea de bajo coste (*low cost* o LCC), prestamos servicios de transporte aéreo en rutas de corto y medio radio sin escalas a través de 15 países de Europa. Con los pies en el hoy y las alas en el mañana, Volotea fue fundada con el propósito de **conectar ciudades europeas de tamaño pequeño y mediano con vuelos directos a precios competitivos, seguros, cómodos y asequibles**.

Seguimos apostando por un crecimiento sostenido y sostenible gracias a la apertura de nuevas bases. Así, el 2 de junio de 2021 Volotea inauguró su sexta base francesa en la ciudad de Lyon, el 3 de junio la séptima en Italia, en la ciudad de Olbia, y en octubre del mismo año se inauguró una nueva base en el Alguero. La apertura de esta nueva base es debido al concurso público que la entidad ha ganado para operar 6 rutas acogidas a una protección especial de servicio público que conectan la isla de Cerdeña con Roma Fiumicino y Milán Linate.

Por otro lado, de conformidad con el acuerdo celebrado con la compañía de fabricación de aviones Airbus, seguimos ofreciendo el servicio de shuttle que une sus dos sedes principales en Toulouse y Hamburgo.

Nuestras sede y oficinas centrales se encuentran en Barcelona y disponemos de 18 bases repartidas por Europa que conectan más de 100 ciudades europeas<sup>1</sup>.

En febrero de 2022, también se tiene previsto la apertura de una nueva base en la localidad francesa de Lille.

#### Bases operativas en 2021:

España	Francia	Italia	Grecia	Alemania
- Oviedo	- Nantes	- Venecia	- Atenas	- Hamburgo
- Bilbao	- Burdeos	- Palermo		(exclusivo shuttle)
	- Estrasburgo	- Verona		
	- Toulouse	- Génova		
	- Marsella	- Cagliari		
	- Lyon	- Nápoles		
		- Olbia		
		- Alguero		

### 2.2 Nuestra historia

- › **Nacimiento y despegue, 2011 y 2012:** Carlos Muñoz (Consejero Delegado) y Lázaro Ros (Director General) fundan Volotea. Nacimos con una base en Venecia y el 5 de abril de 2012 realizamos nuestro primer vuelo.
- › **Expandiéndonos en pequeño, 2013 y 2014:** Conseguimos crear un equipo de casi 390 personas. Transportamos un total de 1,4 millones de pasajeros. Ofertamos 100 rutas y contamos con 4 bases operativas: Venecia, Nantes, Palermo y Burdeos. Cerramos el año 2014 con 15 aviones Boeing 717.
- › **Recomendados, 2015:** Abrimos tres bases nuevas en Asturias, Estrasburgo y Verona. Somos la compañía *low cost* con un mayor crecimiento en Europa en *Available Seat Kilometres* (ASK). Disponemos de 19 Boeing 717, transportamos a más de 2,5 millones

---

<sup>1</sup> En nuestra web puede encontrar un mapa interactivo en el que se detallan los aeropuertos en los que operamos y nuestras rutas.

de pasajeros, de los cuales el 90% recomendarían la aerolínea a sus amigos y familiares. Ganamos el premio al Mejor Servicio de Atención al Cliente del año.

- › **La llegada del Airbus A319, 2016:** Recibimos la prestigiosa certificación de seguridad y calidad de IOSA. Incorporamos 4 Airbus A319 a la flota de aviones. Abrimos la octava base en Toulouse y alcanzamos los 10 millones de pasajeros acumulados transportados. Cerramos el 2016 como la 4ª compañía *low cost* más puntual del mundo<sup>2</sup>.
- › **Estamos en el radar, 2017:** Abrimos la novena base en Génova, creamos 150 nuevos puestos de trabajo (875 en total), alcanzamos los 14 millones de pasajeros acumulados y obtenemos el premio TripAdvisor *Travellers' Choice* 2017.
- › **Superándonos cada año, 2018:** Alcanzamos los 20 millones de pasajeros transportados y los 1.000 trabajadores, abriendo 58 nuevas rutas y 3 bases en Atenas, Bilbao y Marsella.
- › **2019, otro año volando alto.** Abrimos 41 nuevas rutas. En total operamos 319 rutas entre más de 80 ciudades medianas y pequeñas de 14 países. Alcanzamos nuestro máximo anual superando los 7,6 millones de pasajeros. Además, renovamos la certificación de calidad y seguridad IOSA.
- › **Una hibernación forzada, 2020:** Como consecuencia de la situación provocada por la pandemia de la COVID y la normativa promulgada, con repercusiones directas en la movilidad de los ciudadanos europeos, decidimos el día 18 de marzo de 2020 la interrupción de nuestra actividad y la suspensión de todos los vuelos programados en los diferentes países en los que operamos ("hibernación") hasta finales del mes de junio. A partir del verano de 2020, Volotea reanuda sus operaciones de una forma gradual, concentrándose en la oferta doméstica y adaptando así nuestras operaciones a la caída de la demanda y las diferentes restricciones a la movilidad implantadas en cada momento, con objeto de preservar la liquidez a corto plazo, mantener su fortaleza corporativa y garantizar nuestra capacidad de crecimiento.
- › **Mejorando nuestra eficiencia y eficacia, 2021:** Durante el primer semestre Volotea unificó su flota con modelos de la familia Airbus, mejorando así la eficiencia y la eficacia de sus operaciones. Durante este periodo, sustituyó los anteriores aviones Boeing 717 por dieciséis aeronaves Airbus A320 que se incorporaron a la flota de la aerolínea. Este cambio permite a la organización afrontar un mercado que sigue mostrando signos de débil demanda, beneficiándose de su recuperación gracias a las reducciones de los costes de actividad. Durante la temporada de verano, volvimos a mejorar nuestros niveles de capacidad, con una oferta de 3,2 millones de asientos y una cuota de ocupación del 90%. Volotea se encuentra en un segmento de mercado más resiliente, por ello, se espera una recuperación más rápida de los vuelos de corto radio, ocio y visita a familiares. En este sentido, durante 2021 ha transportado seis millones de pasajeros, lo que representa un 57% de incremento respecto al años anterior.

### 2.3 Organización responsable y visión de futuro

Volotea, compuesta por un equipo de inversores y profesionales de primer nivel, cuenta con una extensa experiencia en el sector aéreo que nos permite operar a lo largo de más de 100 ciudades europeas con unas tarifas muy competitivas, afianzando cada día más el proyecto iniciado por nuestros fundadores Carlos Muñoz y Lázaro Ros, actualmente Consejero Delegado y Director General respectivamente.

Volotea garantiza un éxito a largo plazo a través del establecimiento de una estructura de gobierno que equilibra de manera óptima el espíritu y objetivos empresariales con una correcta dirección y supervisión. Por ello, el Consejo de Administración está integrado por Carlos Muñoz y otros Consejeros que disponen de una inigualable experiencia, reconocimiento y prestigio profesional en

---

<sup>2</sup> [www.flightstats.com](http://www.flightstats.com)

el sector del transporte aéreo tanto a nivel nacional como internacional. Además, algunos de los miembros cuentan también con experiencia en el sector de private equity.

Con el fin de asegurar la máxima transparencia y una visión objetiva e independiente de nuestra gobernanza, el Consejo tiene integrados a dos Consejeros externos a la organización.

Por otro lado, Volotea cuenta con un Comité Ejecutivo encargado de gestionar los aspectos fiscales. Asimismo, disponemos de un equipo de asesoramiento y compliance fiscal, asistido por asesores externos, que trabajan juntamente con los departamentos de legal, finanzas y contabilidad para la gestión de la fiscalidad de la empresa en todos los países.

A continuación, se detallan los miembros del Consejo de Administración a 31/12/2021 y su cargo:

<b>Nombre</b>	<b>Cargo</b>
David Siegel	Presidente, Vocal (dominical)
Carlos Muñoz	Vice-presidente, Vocal (ejecutivo)
Bret Pearlman*	Vocal (dominical)
Antoine Munfakh	Vocal (dominical)
Joshua Black	Vocal (dominical)
Mark Dunkerley	Vocal (independiente)
Adriana Oller	Vocal (independiente)
Alfonso Álvarez Casal	Vocal (dominical)
Rijn Capital BV (representada por Maarten Weiss)	Vocal (dominical)

*\*En fecha 16 de mayo de 2022, Bret Pearlman dejó de ser miembro del Consejo de Administración y en su lugar se incorporó como consejero Charles Boisvert*

Con el fin de reforzar el gobierno corporativo de la organización, Volotea dispone de tres comisiones delegadas con funciones diversas:

- 1) Comisión de Finanzas y Estrategia:** se ocupa de las finanzas y la estrategia en general (exceptuando únicamente aquellos asuntos que, de acuerdo con la Ley, no puedan ser delegados por el Consejo de Administración).
- 2) Comisión de Remuneraciones:** analiza y toma decisiones dentro del área de remuneración de los ejecutivos y el personal del grupo (exceptuando únicamente aquellos asuntos que, de acuerdo con la Ley, no puedan ser delegados por el Consejo de Administración).
- 3) Comisión de Auditoría:** sirve de apoyo al Consejo de Administración en su supervisión de la función de información financiera y contabilidad. Entre otras funciones, esta Comisión supervisa la preparación e integridad de la información financiera de la Compañía y el grupo y la presenta al Consejo de Administración para su posterior presentación a la Junta General de Accionistas; también supervisa las propuestas de selección, nombramiento, reelección y sustitución de auditores externos, así como las condiciones de sus contratos.

### **Estructura societaria**

En 2019 la Junta General Extraordinaria de socios de Volotea Holding Europe, S.L. llevaron a cabo la fusión por absorción de Volotea, S.A.U. (sociedad absorbente) y Volotea Holding Europe, S.L. (sociedad absorbida), con efecto contable a 1 de enero de 2019. En el marco de este procedimiento, Volotea, S.A.U. se transformó en una sociedad de responsabilidad limitada, con idéntico objeto social, domicilio y duración, denominada **Volotea, S.L.** Como resultado, los socios de la entidad absorbida pasaron a ser socios de Volotea SL. Durante el ejercicio de 2021 no se han producido cambios en la estructura societaria.

En 2021 la filial Volotea Flight Academy ha sido transformada en Sociedad Anónima para canalizar las actividades del Grupo en el mercado de capitales.

## 2.4 Volamos hacia un futuro sostenible

Continuamos manteniendo nuestro **ambicioso objetivo de crecimiento y nuestro plan de negocio de ofrecer conexiones directas entre ciudades europeas medianas y pequeñas sin escalas y a precios asequibles.**

Nuestros principales objetivos son:

- › Ampliar nuestra red de vuelos directos sin escalas para mejorar la conectividad entre sí de las ciudades medianas y pequeñas de Europa.
- › Seguir incrementando los aviones A320, con mayor capacidad, costes unitarios más reducidos y mayor eficiencia.
- › Incrementar el número de pasajeros y la ocupación de los aviones.
- › Ofrecer un servicio de calidad, amable y cercano. Mantener o aumentar nuestros niveles de recomendación siempre en el entorno del 90%.

La actual situación de pandemia sigue poniendo de manifiesto la necesidad de que los operadores tomen las medidas necesarias para asegurar un modelo de negocio más eficiente, estable y cercano a las necesidades de los territorios en los que operamos, así como para reforzar su situación en el mercado durante las siguientes etapas de normalización de las operaciones aéreas, mediante el establecimiento de servicios más rentables. El crecimiento de la actividad de Volotea con las nuevas bases de Olbia y Lyon nos ayudará a encontrar nuevas oportunidades adicionales debido a las actuales condiciones del mercado.

En 2021, Volotea ha finalizado la unificación de su flota con la incorporación de 16 nuevos aviones A320, con mayor capacidad, costes unitarios más reducidos y mayor eficiencia. De este modo, hemos logrado anticipar la unificación de la flota en modelos Airbus prevista para 2023, con la consiguiente eliminación de duplicidades y la generación de sinergias en nuestras operaciones. Esto ha permitido una mayor eficiencia en la gestión de sus operaciones, la unificación de todas las actividades de mantenimiento, organización del roster de pilotos y tripulantes, una reducción significativa de los costes, y un aumento de la oferta con aviones que tienen una mayor capacidad y un mayor alcance de vuelo. Así, este proceso mejora la base de costes en los próximos 2 o 3 años.

En Volotea seguimos promoviendo, a través de nuestras propias iniciativas y de las que apoyamos, como las de la asociación Airlines for Europe de la que somos miembros, la implementación de proyectos cuyo propósito es incrementar la eficiencia en la gestión del tráfico aéreo, en beneficio de los pasajeros y de la sostenibilidad de las operaciones. En este contexto seguirán siendo destacables las mejoras de las condiciones medioambientales de las conexiones aéreas en el espacio europeo; todas las grandes compañías del sector están trabajando en iniciativas, tanto a nivel privado como a nivel sectorial, para asegurar la armonización de sus operaciones con los criterios de sostenibilidad que promueven las principales instituciones europeas.

## 2.5 Desempeño económico de Volotea

Volotea S.L., en cumplimiento de la normativa interna tributaria de cada jurisdicción, tiene reconocidos tres establecimientos permanentes ("EP") en Italia, Francia y Grecia, con el respectivo grupo de consolidación fiscal.

<b>Ejercicio 2021</b>	<b>España</b>	<b>Francia</b>	<b>Italia</b>	<b>Grecia</b>	<b>Alemania*</b>	<b>Total</b>
<b>Beneficios obtenidos antes de impuestos (miles €)</b>	-4.265	-43.212	-29.003	-684	2.379	<b>-74.785</b>
<b>Impuestos sobre beneficios pagados (miles €)</b>	0	0	0	0	0	<b>0</b>
<b>Gasto por impuesto de sociedades (miles €)</b>	13.162	-110	-16.302	107	-8	<b>-3.151</b>

<b>Ejercicio 2020</b>	<b>España</b>	<b>Francia</b>	<b>Italia</b>	<b>Grecia</b>	<b>Alemania*</b>	<b>Total</b>
<b>Beneficios obtenidos antes de impuestos (miles €)</b>	-16.818	-50.994	-53.719	-5.487	-1.371	<b>-128.389</b>
<b>Impuestos sobre beneficios pagados (miles €)</b>	0	0	0	0	0	<b>0</b>
<b>Gasto por impuesto de sociedades (miles €)</b>	-2.107	3.760	4.101	559	0	<b>6.313</b>

*\*Se incluye la cifra de beneficios obtenidos en Alemania por tratarse de un país donde Volotea tiene base operativa pero no es un país en el que la compañía tiene sucursal ni establecimiento permanente a efectos de impuestos sobre beneficios.*

Los impuestos sobre beneficios pagados de Volotea SL fueron de -3.151 miles de euros durante el ejercicio 2021 y de 6.313 miles de euros durante el ejercicio 2020.

Por otro lado, para el ejercicio de 2021 se han otorgado a Volotea, S.L 97.868 toneladas de derechos de emisión (Comisión Europea<sup>3</sup>), al ser participante en el Régimen de Comercio de Derechos de Emisión de la Unión Europea (RCDE UE). A fecha de 31/12/2021 el precio<sup>4</sup> de cada tonelada de CO<sub>2</sub> era de 79,96€/t CO<sub>2</sub>. Por tanto, se considera que Volotea S.L. ha percibido como subvención 7,83 millones de euros en derechos de emisión. La subvención obtenida en 2020 en derechos de emisión fue de 6,5 millones de euros. De este modo, en 2021 Volotea ha recibido 24 millones de euros de subvenciones correspondientes a los derechos de emisión de CO<sub>2</sub>, más 11,9 millones de euros de subvenciones de explotación recibidos en diferentes países, principalmente de Francia, por un importe de 11,6 millones de euros. Además, en 2021 también ha habido exoneraciones del pago a la seguridad social para aquellos empleados en situación de ERTE, este importe ha sido de más de 4,26 millones de euros.

## **2.6 Proceso de recuperación de una hibernación forzada**

La pandemia de la COVID, cuyo origen se establece en China a finales de 2019, empezó a tener sus efectos en Europa a principios de 2020. Desde entonces el número de personas infectadas creció exponencialmente y los países fueron adoptando medidas restrictivas para frenar la pandemia.

Una de las principales consecuencias fue la parálisis de la movilidad internacional, provocando que el sector de la aviación, y en particular el de las aerolíneas de pasaje, fuera uno de los más afectados. Como consecuencia, en 2020 nos vimos obligados a interrumpir nuestra actividad y suspender todos los vuelos programados en los diferentes países en los que operamos. Entrábamos en lo que denominamos la fase de "hibernación forzada".

Durante el 2021, el sector sigue enfrentándose a la mayor crisis de su historia y se encuentra en proceso de recuperación en relación directa con la evolución de la COVID. De este modo, durante el primer trimestre del año la cuota de actividad para el sector de las aerolíneas siguió siendo muy baja debido a la situación de pandemia y a las restricciones adoptadas en muchos países europeos que aconsejaban no viajar. Si bien, a partir del mes de abril-mayo, países como España pero también Francia, Italia o Grecia, entre otros, empezaron a reducir las restricciones y se empezaba a producir una cierta apertura del sector aéreo. No obstante, a finales de junio, en plena época de reservas para la temporada de verano, la variante Delta provocó que los países volviesen a adoptar restricciones que hicieron difícil que esa demanda no se convirtiera finalmente en el porcentaje de reservas esperadas.

Con el propósito de estimular la demanda y recuperar la confianza de nuestros clientes, Volotea siguió centrando sus esfuerzos en hacer frente a los retos de la COVID para avanzar hacia una recuperación gradual de la actividad. En este sentido, la estrategia de centrarnos mayoritariamente en vuelos domésticos (más del 80%) nos ha permitido volver a liderar el sector durante el verano de

<sup>3</sup> [EUROPA - Environment - Kyoto Protocol - European Union Transaction Log](#)

<sup>4</sup> [Precios CO2 - Sendeco2](#)

2021, ofreciendo altos índices de capacidad (más de 3,2 millones de asientos durante el período de verano, suponiendo un 111% más respecto a los ofrecidos en 2019) y ocupación (más del 90% en este período de verano).

Durante el 2020 iniciamos un periodo de hibernación en el que adoptamos un programa de medidas en todos los ámbitos de nuestra actividad, para minimizar el impacto de esta situación en nuestras operaciones. En 2021, se han mantenido algunas de estas medidas:

- › Extensión de la estructura invernal durante el período de "hibernación", para la reducción de los costes variables derivados de las operaciones.
- › Adaptación de nuestro programa de vuelos de verano a las condiciones establecidas o previsibles de actividad en cumplimiento con las normativas nacionales, europeas, sanitarias y de seguridad aérea, y teniendo en cuenta la demanda estimada.
- › Incorporación de la plantilla a los mecanismos habilitados en cada país para la preservación del empleo (especialmente aquéllos directamente dedicados a la actividad aérea): Expediente de Regulación Temporal de Empleo (ERTE) por causa de fuerza mayor en España, "Chômage Partiel" en Francia, "Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria" en Italia, o la suspensión de contratos laborales debido a la COVID en Grecia.
- › Negociaciones con proveedores para conseguir aplazamientos y extensiones de los plazos de pago de las facturas pendientes, y renegociación de parte de los contratos de suministros existentes, para ajustarlos a las nuevas necesidades requeridas.
- › Paralización o reducción significativa de actividades no esenciales de marketing, mantenimiento, e inversiones de capital.
- › Aumento y extensión de los instrumentos, créditos y líneas bancarias de financiación a medio y largo plazo, e incremento de las pólizas disponibles de financiación a corto plazo.

### 3 Volamos con valores y máxima integridad

Volotea entiende que la Responsabilidad Social Corporativa es un factor esencial y transversal para la organización. Por ello, seguimos centrando nuestros esfuerzos para asumir nuestros compromisos y responsabilidades con la sostenibilidad y dar respuesta a nuestros grupos de interés.

#### 3.1 Nuestra Visión, Misión y Valores claves fundamentales del éxito de Volotea

Nuestra visión, misión y valores están recogidos en nuestro Código Ético. Este marco ético establece los principios y compromisos de ética y comportamiento empresarial aplicables a Volotea, tanto internamente como en nuestras relaciones con nuestros grupos de interés, y debe ser observado tanto por los miembros de la Dirección como por todo el personal.

- › **Visión:** Volotea es la aerolínea de bajo coste que conecta ciudades europeas medianas y pequeñas proporcionando una buena experiencia de viaje.
- › **Misión:** Ofrecer vuelos directos entre ciudades medianas y pequeñas europeas a precios muy competitivos, con los más altos estándares de seguridad y puntualidad, además de con alta comodidad y conveniencia.
- › **Valores:** somos un equipo de profesionales comprometidos, con amplia experiencia, que disfrutamos con lo que hacemos, y todo ello sustentado en nuestros valores de seguridad, simplicidad, rápido aprendizaje, cuidado de las personas, y siempre teniendo en cuenta a nuestro cliente. Todos los empleados de Volotea deben mostrar los comportamientos profesionales que están definidos en los valores de la compañía.
  - **Seguridad:** Volotea transporta personas a más de diez mil metros de altura, por lo que nuestra prioridad es asegurar que todas lleguen a su destino de la forma más segura. Anteponemos la seguridad a cualquier decisión.
  - **Simplicidad:** Buscamos la forma más sencilla de hacer las cosas, tanto en los procesos, organización, metodologías, productos y servicios, así como en la manera de comunicar.
  - **Orientación al cliente:** La especialidad de Volotea es ofrecer un servicio a ciudades europeas que estaban desatendidas hasta que empezamos a volar desde ellas.
  - **Aprendizaje rápido:** Aprender rápido forma parte del ADN de nuestros empleados. Se sienten cómodos afrontando desafíos complejos que los llevan a hacer lo que otros no se atreven. Todos prueban constantemente cosas nuevas para aprender de su propia experiencia y de sus errores.
  - **Cuidar a las personas:** La empatía es nuestro motor, escuchamos a nuestros clientes, empleados y demás socios para entender sus necesidades y prestarles el servicio que se merecen.

Los valores de la empresa orientan nuestras prioridades en la toma de decisiones y nos sirven para fomentar el respeto, la colaboración y el sentido de pertenencia de nuestros empleados. Somos conscientes de la necesidad de que toda la plantilla se identifique con estos valores y los aplique en su actividad diaria. Por ello desarrollamos proyectos que nos ayudan a difundirlos y consolidarlos. De este modo, disponemos del Proyecto "viviendo nuestros valores" en el que ofrecemos galardones a los empleados que son un referente en su comunicación y consecución. Este año, a diferencia de 2020 se han concedido los 5 galardones (uno por valor). El premio ha consistido en un viaje de tres días a una de las destinaciones de Volotea con hotel de cuatro estrellas y desayuno incluido. Además, la persona ganadora del galardón relativo al cuidado de las personas también se le ha concedido la posibilidad de escoger una ONG a la que se hará una donación de 1.000 euros. Debido a la COVID, no se ha podido todavía hacer entrega de este importe ni tampoco se ha realizado la comunicación formal a las personas de Volotea de la entidad premiada.

Por otro lado, aunque se encuentra todavía en hibernación debido a la situación de pandemia, el programa "Desayunos con el comité de Dirección" también tiene como objetivo la promoción de nuestros valores a través de realización de charlas con personas invitadas externas y el asegurar un ejercicio de transparencia gracias a la presentación de los resultados y objetivos de la compañía. Esperamos que durante el 2022 podamos reactivar su regularidad mensual.

Asimismo, con el propósito de mantener una comunicación constante con las personas, a través de nuestra *newsletter* y la comunicación periódica de nuestros fundadores, la "Co-Founders letter", seguimos informando sobre diferentes cuestiones de la actividad de la compañía, así como sobre la situación y las medidas tomadas para hacer frente a la pandemia.

### 3.2 Cultura ética y generación de valor

Contamos con herramientas y mecanismos enfocados a establecer procesos éticos y transparentes que aseguren que actuamos de acuerdo con los principios de integridad y honestidad que forman parte de nuestra identidad.

Con este objetivo, en 2018, el Consejo de Administración de Volotea aprobó en 2018 una actualización del Código Ético revisado y más detallado (está prevista una nueva actualización para el año 2022). El Código Ético recoge los principios y estándares que **todos los empleados** de Volotea, **con independencia de su cargo**, debemos aceptar y aplicar en nuestras actividades diarias y en la toma de decisiones. Actuamos así, con ética y la máxima integridad y respeto hacia todos nuestros grupos de interés: clientes, empleados, accionistas, proveedores, colaboradores u otros socios comerciales.

De esta forma, el Código recoge todos los principios generales y las normas de conducta esenciales, los cuales persiguen las siguientes metas:

- › Respetar la legislación y los valores éticos.
- › Comprometer la aerolínea con los derechos humanos y las libertades públicas reconocidos por la Declaración Universal de Derechos Humanos de las Naciones Unidas.
- › Respetar la igualdad y la no discriminación en el lugar de trabajo.
- › Usar y proteger los activos de la empresa.
- › Garantizar la salud y la seguridad en el lugar de trabajo.
- › Mantener la integridad y prevenir los conflictos de intereses.
- › Mantener la confidencialidad de la información y ser transparentes.
- › Minimizar el impacto medioambiental de nuestras actividades.
- › Garantizar la máxima seguridad en las instalaciones y las operaciones.

Además se destaca que el Código Ético prevé la nominación de un Responsable de Ética al que todos los empleados puedan dirigirse si detectan cualquier situación anómala o que vaya en contra de los principios descritos en el código.

Cabe señalar también que Volotea es una compañía que presta, principalmente, sus servicios dentro de la Unión Europea. Además, nuestro sector se encuentra altamente regulado, incluyendo los aspectos relacionados con el respeto de los derechos humanos que se encuentran rigurosamente regulados, supervisados y controlados por las distintas Autoridades competentes de cada país donde operamos. Por ello, el riesgo de Volotea de infringir en materia de trabajo forzoso u obligatorio o de trabajo infantil es casi nulo, garantizando la promoción y cumplimiento de las disposiciones de los convenios fundamentales de la OIT, relacionadas con el respeto por la libertad y el derecho a la negociación colectiva.

Una norma de conducta de máxima relevancia es la destinada a mantener la integridad y prevenir los conflictos de intereses. En el Código Ético se describen las directrices de **anticorrupción para prevenir sobornos y acciones ilegales en general**, haciendo mención especial a los siguientes casos:

- › Evitar la recepción de regalos o invitaciones que puedan parecer influir en la opinión del destinatario a favor de un cliente, proveedor, consultor, etc.

- › Evitar realizar actividades económicas y/o personales de manera externa que puedan entrar en conflicto con sus funciones en la aerolínea.
- › No tener intereses financieros en competidores, clientes o proveedores en los que pueda influir o parecer que influye en sus acciones en nombre de Volotea.
- › No utilizar la influencia personal para alterar cualquier negociación con familiares o amigos que trabajen para empresas que quieran suministrar bienes o prestar servicios a Volotea.
- › No utilizar el nombre de Volotea ni su posición en la compañía para patrocinar o respaldar un partido político.

Asimismo, hemos implementadas diversas **medidas para la lucha contra el blanqueo de capitales, sobornos y la corrupción**, tales como:

- › Procesos establecidos dentro la organización para la aprobación de cualquier contrato con un proveedor o cliente. Dichos procesos requieren, previamente a la firma del contrato, el haber completado un flujo de aprobación interno dónde se encuentran involucradas varias áreas relevantes de la Compañía (Legal, Finanzas, consejero delegado, etc.).
- › Procesos de control y flujos de aprobación para la aprobación de órdenes de compra, así como pagos de facturas de proveedores.
- › Procesos específicos para la aprobación de contratos relevantes, ya sea por importe o por valor estratégico, a través de un comité de aprobación.
- › Procesos estrictos de validación y control de facturación y gasto.

#### **Comunicación de nuestras normas éticas**

Volotea toma las medidas necesarias para comunicar y difundir el Código Ético a todos nuestros grupos de interés. En particular, entregamos este documento a todos los empleados de la aerolínea en su primer día de trabajo. Para asegurar el compromiso y su aceptación, todos los empleados deben leerlo y firmarlo. Además, este se encuentra alojado en la intranet.

Con respecto a nuestros socios comerciales, desde Volotea nos aseguramos de que nuestros **proveedores, contratistas, colaboradores y otros socios cumplen con las leyes y respetan los derechos humanos y libertades mediante la imposición de determinadas cláusulas contractuales en los contratos que la compañía considera de mayor relevancia**. Para las empresas que proporcionan los servicios *handling* en aeropuertos, por ejemplo, se imponen cláusulas estándar de antisoborno, antimonopolio, de relaciones laborales y cumplimiento general de leyes europeas y específicas del país en el que se opere.

Por otro lado, la compañía promueve una cultura libre de prejuicios y cualquier tipo de discriminación o acoso de conformidad con lo establecido en nuestro Protocolo de prevención del acoso sexual y/o laboral. Volotea y sus empleados velarán por la integridad de las personas, rechazando cualquier tipo de conducta intimidatoria u ofensiva, cualquier manifestación de acoso sexual o moral y cualquier tipo de abuso de autoridad. Todos los empleados disponen de mecanismos para denunciar, de forma confidencial, cualquiera de las situaciones descritas anteriormente para que la empresa pueda tomar las medidas oportunas.

También nos comprometemos a tomar las medidas necesarias para que el Código Ético se cumpla y se pueda detectar cualquier tipo de violación del mismo. Para ello contamos con canales de comunicación que proporcionan información o ayudan a resolver incidentes. Además, aseguramos que los empleados puedan elevar **a la Alta Gerencia o a su superior cualquier incumplimiento o sospecha de incumplimiento de los principios del código con total confidencialidad y anonimato a través de una dirección de correo electrónico creada para este fin**.

El incumplimiento de cualquiera de los principios del código se analiza de acuerdo con los procedimientos internos, las regulaciones legales y los acuerdos vigentes y es **el Departamento de Recursos Humanos el que determina si se deben aplicar medidas disciplinarias y sanciones**. Ni en 2020 ni tampoco en 2021 ha habido denuncias por vulneración de los derechos humanos.

### 3.3 Análisis de materialidad

#### Transparencia y diálogo con los grupos de interés

Somos conscientes de que nuestros grupos de interés desempeñan un papel fundamental respecto a nuestros objetivos y compromisos en materia de sostenibilidad. De este modo, en 2021, hemos vuelto a llevar a cabo una revisión de nuestros grupos de interés. Nuestro principal propósito es establecer relaciones de confianza con cada uno de ellos para conocer sus necesidades, a la vez que nos ayuden a encontrar soluciones a retos comunes.

A continuación, se presenta una tabla con nuestros grupos de interés y la descripción de nuestra relación y diálogo con éstos.

<b>ACCIONISTAS</b>	<b>RELACIÓN Y DIÁLOGO</b> Informamos a nuestros accionistas de manera periódica sobre la evolución de nuestra compañía, aportando toda la información relevante sobre las operaciones, la situación de mercado y financiera y los resultados de la empresa. Se celebran anualmente cuatro reuniones presenciales del Consejo de Administración. En ellas, dependiendo del momento del año, se aporta la información sobre los resultados financieros anuales, el presupuesto del año siguiente, se revisan las operaciones del verano, y se informa de las nuevas rutas y el plan de flota del año siguiente. Adicionalmente, de forma mensual se envía información operativa y financiera, sobre la que se mantiene una reunión telefónica para comentar su evolución. Cumplimos así con los principios de buen gobierno corporativo aceptados internacionalmente.
<b>CLIENTES</b>	<b>RELACIÓN Y DIÁLOGO</b> Tenemos el objetivo de construir una buena relación con nuestros clientes, tanto profesionales como particulares, cumpliendo los principios de transparencia, fiabilidad y calidad, prestando servicios de valor en términos de seguridad, calidad y precio. Nuestra gestión está basada en una rigurosa seguridad. Los servicios se publican y comunican correctamente y con exactitud. Todos nuestros empleados se comprometen a actuar con honestidad y de forma responsable con los clientes.
<b>EMPLEADOS</b>	<b>RELACIÓN Y DIÁLOGO</b> Estamos totalmente comprometidos con la creación de un entorno de trabajo seguro y saludable. Mantenemos una relación de colaboración con nuestros empleados basada en los procedimientos de información y consulta
<b>PROVEEDORES</b>	<b>RELACIÓN Y DIÁLOGO</b> Apostamos por construir una relación de cooperación con nuestros proveedores y socios comerciales que busque el beneficio mutuo. Nuestras relaciones se basan en el respeto legítimo de los intereses comerciales de nuestros socios y esperamos de ellos que actúen en nuestras operaciones de acuerdo con lo establecido en nuestro Código Ético. En este sentido, todos los proveedores y socios comerciales siguen un proceso de selección abierto y competitivo y su selección está basada en la potencial contribución de su oferta al proyecto de Volotea en términos de calidad y seguridad, coste, servicio, responsabilidad corporativa, conveniencia, riesgo y agilidad.

<b>ADMINISTRACIONES PÚBLICAS</b>	<p><b>RELACIÓN Y DIÁLOGO</b></p> <p>Nuestra relación con la Administración Pública se basa en la total transparencia, respeto recíproco y en garantizar el cumplimiento total de la ley.</p>
<b>COMUNIDADES</b>	<p><b>RELACIÓN Y DIÁLOGO</b></p> <p>Aspiramos a ser una empresa creíble para la sociedad en general y, especialmente, para las personas que viven en las ciudades donde operamos, en las que queremos mejorar sus servicios y colaborar en su desarrollo.</p> <p>En época de emergencia social hemos realizado iniciativas adicionales para fomentar el soporte a personal sanitario y organizaciones que trabajan para reducir el impacto social de la pandemia</p>

#### **Temas relevantes para nuestro desempeño en sostenibilidad**

Nuestro compromiso con la sostenibilidad se muestra, un año más, a través de un nuevo análisis de materialidad. Este nos ha permitido volver a identificar los temas más relevantes en materia económica, de gobernanza, social y ambiental para los grupos de interés, así como para la organización. Además, este ejercicio nos proporciona una visión clara de las cuestiones emergentes en nuestro sector, y constituye la base de la respuesta a los requerimientos legales.

Para la identificación de los temas materiales, se llevó a cabo un análisis considerando las tendencias en sostenibilidad en el sector y su contexto normativo. Además, se ha elaborado un benchmark de empresas líderes o referentes en la industria y de estándares y marcos de referencia internacionales de sostenibilidad.

Tras la identificación de los temas materiales, estos se han priorizado a partir de un doble análisis, donde se ha considerado la perspectiva interna (relevancia de los asuntos para la Dirección de Volotea en base a las prioridades estratégicas de la compañía) y externa (relevancia de los asuntos para los grupos de interés en base a sus demandas y necesidades). Esto ha permitido conocer el grado de importancia que tienen dichos temas tanto para Volotea, como para nuestros grupos de interés.

Tras el proceso de análisis de materialidad, los temas que se consideran relevantes son los siguientes:

<b>Temas ambientales</b>	<b>Temas sociales</b>	<b>Temas de gobernanza</b>
Combustibles de aviación sostenibles Innovación y digitalización Compensación del carbono Neutralidad de carbono	Formación y gestión del talento Compromiso laboral y satisfacción de los empleados Satisfacción del cliente y calidad del servicio Seguridad, salud y bienestar en el trabajo Protección de los derechos humanos Respuesta a la pandemia	Desempeño económico Protección de datos, ciberseguridad y transparencia de la información Ética empresarial y anticorrupción Turismo sostenible

### 3.4 Gestión integral de los riesgos

Los **riesgos asociados a nuestra a compañía incluyen riesgos relacionados con circunstancias económicas y políticas, aspectos regulatorios y fiscales, ataques informáticos, y la propia actividad de la compañía como las variaciones del precio de combustible, condiciones climatológicas adversas y otros eventos naturales que pueden interrumpir las operaciones.** Los sistemas y procedimientos en los que seguimos trabajando para la gestión y control de estos riesgos son básicamente los que se establecieron en 2016 y que focalizan tanto en el riesgo financiero como el no financiero, si bien se han hecho revisiones parciales en ejercicios posteriores. En Volotea somos plenamente conscientes de los impactos del cambio climático en la aviación. No obstante, no hemos realizado en la actualidad un análisis exhaustivo de los riesgos relacionados con el cambio climático ni con el impacto financiero asociado al mismo de manera interna. De conformidad, a continuación, se relacionan los riesgos más destacables para la actividad de Volotea.

En relación con la **seguridad de la información**, en Volotea realizamos una revisión anual de la Evaluación de los Riesgos existente, así como una evaluación general de la seguridad de la información cada 3 años. En esta revisión se define el **Plan Maestro de Seguridad** para los 3 años siguientes. Además, y de forma anual también, realizamos una auditoría interna para revisar el cuerpo normativo de nuestro SGSI. Como resultado de la última evaluación de la seguridad de la información (realizada por una consultora externa), obtuvimos el actual Plan Maestro de Seguridad que abarca hasta finales del 2022.

Los **riesgos fiscales** son monitorizados periódicamente siguiendo la normativa fiscal aplicable en cada uno de los países en los que la compañía tiene obligaciones fiscales.

En 2020, debido a la situación de pandemia, realizamos un análisis de **impactos y riesgos derivados de la COVID**, en el que se identificaron el riesgo de propagación de la pandemia y los riesgos sociales de nuestros empleados como los más relevantes. Como consecuencia de este análisis, desarrollamos el **manual 'Safe & Clean'** de procedimientos preventivos y de seguridad ante la pandemia aplicable en nuestras operaciones, y a todos los proveedores. Se trata de una política basada en las regulaciones de IATA e IASA, que ha sido auditada por **Bureau Veritas**, y **que ha estado vigente hasta octubre de 2021**, considerando a posteriori la situación suficientemente regulada por parte de otras organizaciones como EASA, IATA o ICAO.

A consecuencia de la pandemia, los procedimientos internos operativos y no operativos de control de riesgo relacionados con la **ciberseguridad** también son revisados y adaptados de manera periódica. Nos encontramos en un entorno de continuo cambio, tanto desde un prisma de las amenazas cibernéticas como desde la propia pandemia, por ello, continuamos estableciendo los controles oportunos para definir, mitigar y/o prevenir sus posibles riesgos.

Por último, este año nos hemos realizado las actualizaciones correspondientes para mantenernos actualizado con la reglamentación de EASA para asegurar que estamos alineadas con los documentos de referencia.

Por otro lado, en relación con la **gestión e identificación de riesgos laborales** dentro de la organización, ésta se realiza acorde a los procedimientos aprobados en el **Manual de Seguridad Operacional (SMS)**. Se realizan evaluaciones de riesgo *ad-hoc* o gestiones del cambio en el caso de un cambio identificado, acorde a lo descrito en SMSM CH.8.9. La prevención de los impactos negativos significativos para la salud y la seguridad se realiza de forma reactiva o preventiva mediante la cultura de reporte del personal de Volotea y/o de forma predictiva mediante el análisis de riesgos de diferentes procesos de la organización acorde a lo definido en SMSM.

Finalmente, los riesgos **sociales** específicos de Volotea, relacionados también con la responsabilidad corporativa, identificados continúan siendo aquellos vinculados con las relaciones con **proveedores** y la **retención del talento** de los empleados. Además, cabe decir que algunos de nuestros empleados continúan en situación de ERTE, lo que significa que todavía existe en riesgo social derivado de la pérdida de su poder adquisitivo, y el incremento de la vulnerabilidad socioeconómica. Por ello, seguimos trabajando para establecer mecanismos que nos ayuden a buscar soluciones para reducir ese impacto.

## **Impacto socioeconómico de la pandemia de la COVID**

El 11 de marzo de 2020, la Organización Mundial de la Salud elevó la declaración de emergencia de salud pública ocasionada por el brote del coronavirus a la categoría de pandemia internacional. La rápida evolución de los hechos ha supuesto una importante crisis sanitaria a escala nacional, europea e internacional que ha tenido un impacto profundo en el entorno macroeconómico y en la evolución habitual de los negocios.

Los gobiernos europeos de Italia, Francia, Grecia, España, y otros en los que el Emisor tiene operaciones, aprobaron medidas urgentes extraordinarias para hacer frente al impacto sanitario, económico y social de la COVID. Medidas que han ido cambiando durante el 2021. Pese al levantamiento de las restricciones en determinados países desde el 2020, se ha evidenciado una disminución general del tráfico aéreo mundial que también ha afectado al mercado intra-europeo, principal área de nuestra actividad.

Si bien, a lo largo de 2021 se ha observado una recuperación de los viajes de corta distancia ante los viajes de larga distancia. Por ello, nuestra actividad, al estar concentrada en el segmento familiar, aeropuertos de tamaño medio y operaciones intra-europea y doméstica, se encuentra en el sector más estable del mercado y el más resistente a las fluctuaciones de la demanda.

De este modo, cabe decir que este 2021 ha continuado siendo un año difícil para el sector, mejorando la oferta de capacidad y su rentabilidad frente a 2020, pero manteniéndose todavía por debajo de 2019. IATA estima que los vuelos domésticos han estado todavía un 58% por debajo de 2019, con un -28% en vuelos domésticos y un -75% en los internacionales (RPK IATA Monthly Statistics 25.Jan.22). En el caso del transporte aéreo de pasajeros en Europa, esta recuperación ha estado lastrada por la variante delta, surgida durante los meses de junio y julio, período en el que ha afectado a la evolución de las reservas para los meses clave de verano en nuestro continente. Por este motivo, 2021 será un ejercicio de transición para la mayoría de las aerolíneas europeas de transporte de pasajeros. En ese sentido, Volotea ha mejorado sus resultados financieros en 2021, con un crecimiento de más de €100m en facturación y reduciendo sus pérdidas operativas a la mitad frente a 2020. Nuestros pasajeros han incrementado hasta los seis millones (respecto los 3.8m en 2020 y los 7.6m en 2019). En nuestro caso, esperamos una fuerte recuperación en 2022, más rápida por nuestro modelo y segmento de negocio que para el tráfico intercontinental o de negocios.

## **Ciberseguridad**

En los últimos informes globales de riesgo que emite el Global Economic Forum de forma anual, los riesgos tecnológicos son percibidos como muy relevantes. Por ello, en Volotea ya hace más de cinco años que creamos el **Departamento específico de Ciberseguridad, encargado de conocer y gestionar los riesgos y amenazas digitales a las que nos enfrentamos**, así como los reglamentos a los que debemos dar cumplimiento para evitar posibles sanciones de los entes regulatorios. **La Seguridad de la Información** (englobada dentro del área de Ciberseguridad de Volotea) **se basa en tres pilares fundamentales: confidencialidad, integridad y disponibilidad**. Todos ellos aplican, por supuesto, tanto a nuestros clientes como a empleados y proveedores.

La mayor parte de nuestras gestiones comerciales se realizan a través de internet debido a las características de nuestra actividad. Volotea considera la información un activo esencial para el cumplimiento adecuado de sus funciones y, por tanto, asume la seguridad de la información como algo principal e innegociable. Por este motivo, debemos conocer los riesgos y amenazas digitales a las que nos enfrentamos, así como los reglamentos a los que debemos dar cumplimiento para evitar posibles sanciones de los entes regulatorios. Además,

El departamento de Ciberseguridad tiene un **Sistema de Gestión de la Seguridad de la Información (SGSI) alineado con la ISO 27001** que permite la planificación, implementación, mantenimiento y mejora de la seguridad de la información en nuestra Organización.

Internamente, se disponen de diferentes directrices de seguridad, como, por ejemplo:

- › Organización y gestión de la seguridad.
- › Clasificación e inventario de la información.
- › Seguridad física y medioambiental.
- › Gestión de sistemas, comunicaciones y operaciones.

- › Control de acceso.
- › Gestión de incidentes de seguridad.
- › Continuidad de negocio.
- › Marco legal vigente, requisitos de seguridad de la información.
- › Violaciones de la Política de Seguridad y proceso disciplinario.

Con el objetivo de prevenir las violaciones de la seguridad de la información en Volotea llevamos a cabo diversas acciones con nuestros empleados como: la realización de campañas de entrenamiento en ciberseguridad para todos los empleados, el envío de píldoras de concienciación en materia de ciberseguridad y protección de datos y, además, la realización de pequeñas sesiones de concienciación muy acotadas para colectivos específicos. Además, disponemos de un Servicio de Atención al Usuario donde los empleados pueden contactar para informar sobre cuestiones relacionadas con seguridad de la información y así lo hacen.

Asimismo, Volotea refuerza su seguridad y tiene un control más robusto de la gestión de su actividad diaria respecto con la seguridad y la privacidad de la información a través de sus dos Oficinas y Comités:

- › **Oficina de Ciberseguridad:** dependiendo del *Director de Ciberseguridad (o CISO)*. Esta oficina posee tres objetivos principales: llevar a cabo la realización de los proyectos de ciberseguridad contemplados en el Plan Maestro de Ciberseguridad a 3 años vista; gestionar el mantenimiento operativo de estos proyectos una vez terminados y, por último, dar respuesta a las necesidades del día a día que no están recogidas en el Plan Maestro. Los miembros de esta oficina pertenecen a una empresa externa especializada.
- › **Comité de Ciberseguridad:** se reúne de manera trimestral, y cuenta con la participación del Comité de Dirección de Volotea (entre otros grupos de interés) para tratar tanto la situación del estado de la ciberseguridad como la de la privacidad y protección de datos en Volotea. Este comité, además de trasladar y asegurar el cumplimiento de la normativa vigente a toda la Compañía, revisa el Plan Maestro de Seguridad (generado cada 3 años) para ir evolucionando y mejorando la madurez de Volotea en materia de ciberseguridad.
- › **Oficina de Privacidad o Protección de los Datos:** encargada de implementar medidas para hacer una correcta gestión de la multitud de datos personales con los que lidiamos diariamente y garantizar la protección de los datos de los clientes y empleados de Volotea. El equipo de esta oficina está formado por expertos del departamento legal y del departamento de ciberseguridad que se reúnen cada semana y cuentan, además, con el apoyo de una empresa externa especializada. Dicha oficina se rige por 10 ámbitos: Modelo de Gobierno, Registro de Tratamientos, Evaluación del impacto de privacidad (PIAs – Privacy Impact Assessment), Clausulados y consentimientos, Gestión de derechos, Transferencias internacionales de datos, Gestión de terceros, Gestión de Incidentes de Seguridad, Privacidad desde el diseño y por defecto y Formación. Por último, cabe indicar que Volotea dispone de un Delegado de Protección de Datos (DPO) correctamente/debidamente notificado a la Agencia Española de Protección de Datos (AEPD).

### 3.5 Fomentamos una contratación local, responsable y transparente

El sector de la aviación es un sector muy regulado y requiere unos niveles de certificación muy estrictos por parte de las autoridades, por ello **los proveedores aeroportuarios cuentan con certificaciones que garantizan la calidad y seguridad de sus productos y servicios.**

El procedimiento para la contratación de nuestros proveedores de operaciones y la supervisión de sus actividades parte de la **política de contratación se rige según las normas EASA de obligado cumplimiento y marca requerimientos normativos, de seguridad y operacionales de los proveedores.** Con posterioridad a la admisión de un proveedor, nos aseguramos de que este cumple con los requisitos y las políticas de Volotea, por ello, a través del nuestro Plan de Auditoría anual, llevamos a cabo procedimientos internos y de seguimiento en nuestras bases para prevenir cualquier riesgo asociado a sus actividades o práctica ilícita. De conformidad con este plan, en caso

de identificar “oportunidades de mejora o desviación”, se exige la implementación de acciones concretas en un determinado espacio temporal, en relación con la categorización o nivel de severidad de la desviación detectada.

Cabe decir, que la política de contratación y los protocolos de auditoría (Plan de auditoría, IOSA e ISAGO) están enfocados a garantizar la seguridad y calidad del servicio, disminuyendo los riesgos asociados, pero no incluyen requerimientos específicos en materia de medio ambiente y aspectos sociales más allá de la ley aplicable.

En 2021, se realizaron un total de 175 auditorías a proveedores de operaciones (214 en 2020). El número de auditorías fue más elevado en 2020 principalmente debido al impacto de la COVID, que propició la necesidad de re-evaluar proveedores. A parte, también se están ampliando los alcances de las auditorías para reducir el número anual, manteniendo el mismo nivel de control. En estas auditorías se identificaron un promedio de 1,11 desviaciones por auditoría en 2021, siendo el promedio en 2020 de 1,15. Para todas aquellas desviaciones identificadas, Volotea exige acciones correctivas con diferentes opciones de tiempo para su resolución, en función del nivel de la desviación identificada.

La seguridad es la máxima prioridad para Volotea y en la medida de lo posible intentamos requerir a nuestros proveedores que estén en posición de certificados de certificados que cumplan los más altos estándares. Con este objetivo estamos adheridos de manera voluntaria a la prestigiosa certificación de seguridad y calidad aérea IOSA (*International Operational Safety Audit Program*), concedida por la Asociación Internacional del Transporte Aéreo (IATA) cuyo registro hemos renovado hasta 2023. La IATA es la asociación líder en auditorías de seguridad operacional a nivel internacional, y IOSA se ha convertido en un estándar global referente en el sector de las aerolíneas.

El programa IOSA evalúa bianualmente la gestión operativa y los sistemas de control de las compañías aéreas garantizando el cumplimiento de aproximadamente 940 requerimientos y prácticas recomendadas en seguridad y calidad operacional como el control de los vuelos, las operaciones de carga y las operaciones en cabina de pasajeros. De acuerdo con la certificación IOSA, los contratos con proveedores aeroportuarios incluyen un Acuerdo de Nivel de Servicio (SLA por sus siglas en inglés) que permite controlar el desempeño de nuestros proveedores mediante indicadores de seguimiento (KPIs), pudiendo ejecutar la cláusula de cancelación en caso de que fuera necesario.

Este 2021, en relación con los proveedores de asistencia (handling), hemos empezado también a requerir a los proveedores, siempre que sea posible, la certificación de seguridad para operaciones terrestres ISAGO (Safety Audit for Ground Operations). Este programa evalúa los sistemas de gestión y supervisión establecidos en la sede corporativa del proveedor de servicios terrestres así como la implementación de los procesos y procedimientos de operaciones terrestres en las estaciones seleccionadas. La auditoría realizada se basa en las normas y prácticas recomendadas publicadas en el Manual de Normas ISAGO (GOSM).

En la actualidad, Volotea cuenta con aproximadamente un 42% de proveedores aéreos certificados por IOSA o ISAGO).

### **Compromiso con la economía local**

Para mejorar la gestión de nuestros principales proveedores, en 2021 hemos creado el **departamento de Procurement**, el cual está liderado por el Director de Procurement. El objetivo principal de este nuevo departamento es mejorar el proceso de selección de los proveedores, asegurando una mayor objetividad y competitividad en la selección de los proveedores. Los procesos posteriores de evaluaciones y auditorías son realizados de manera independiente por cada departamento.

El departamento de Procurement se encarga de llevar una gestión exhaustiva de todas las tipologías de contratos de la compañía, así como fijar los controles y requisitos que se deben tener en cuenta a la hora de desarrollarlos. Para ello, se está elaborando una política de compras que establecerá los principales criterios de selección. Ésta no incluye cuestiones específicas sobre aspectos ambientales ni sociales.

Además, todo este proceso, que seguiremos mejorando durante el 2022, asegura que éstos cumplen con la normativa que les es de aplicación a nivel nacional, comunitario o internacional. Por ello, se está trabajando en la elaboración de un proceso detallado de debida diligencia para asegurar

que se cumple con el proceso establecido en la política de aprobación de contratos, mejorando la transparencia, así como el área de control de riesgos y de compliance, evitando posibles situaciones de corrupción o situaciones de intereses de conflicto de los diferentes departamentos de la compañía.

Con el objetivo de generar valor local y reducir nuestra contribución al cambio climático, **priorizamos la contratación de proveedores que sean locales y ofrezcan una buena calidad en el servicio.** Por ello, en la mayoría de los aeropuertos, contratamos empresas de la zona para que realicen determinadas operaciones de tierra. La distribución de los proveedores con los que hemos trabajado es la siguiente:

<b>Proveedores locales</b>	<b>2021</b>	<b>2020</b>
Bases Volotea*	80%	79%
Europa	12%	12%
Resto	8%	9

\*España, Francia, Italia, Grecia y Alemania

## 4 Los pasajeros nuestra razón de ser

### 4.1 La seguridad en el centro de nuestra actividad

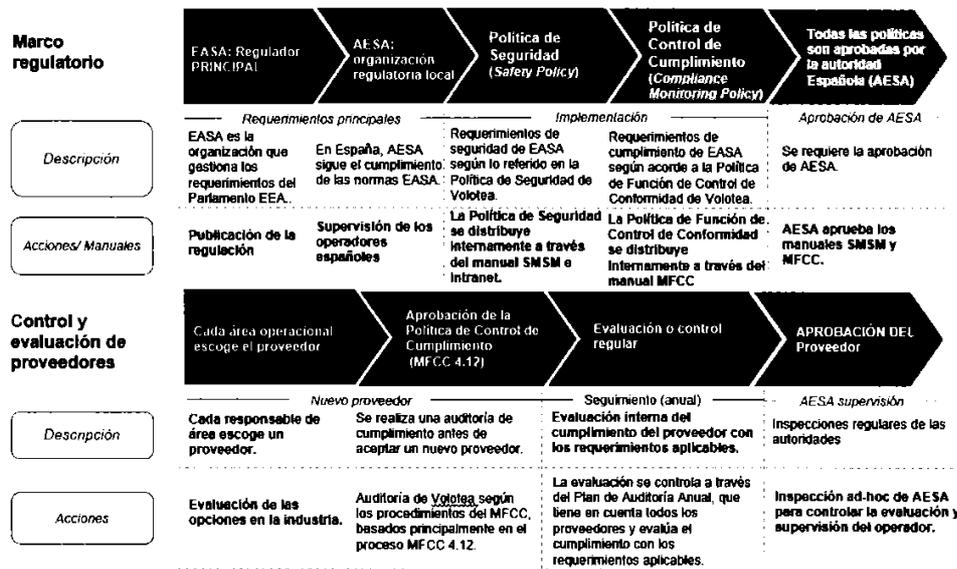
La seguridad es un elemento fundamental en nuestro sector. Por ello, **trabajamos para garantizar la máxima seguridad en todos nuestros vuelos a través de tres variables esenciales: aviones seguros, equipos seguros y un personal cualificado.** Así, un primer aspecto, es nuestro compromiso, recogido en nuestro Código Ético, de cumplir con la legislación aplicable en materia de seguridad

Asimismo, disponemos de una **Política de Seguridad** con la que todos nos comprometemos, la cual establece las estrategias y procesos a seguir y mejorar para asegurar que **todas nuestras actividades de aviación se realizan con el nivel más alto de seguridad posible y, de esta forma, cumplir con los más elevados estándares legales de seguridad.** La política la firma el gerente y es una declaración de intenciones de la Compañía.

Por otro lado, las normas EASA, de obligado cumplimiento, también determinan los requerimientos normativos de nuestra Política de Seguridad, la cual se basa en el **Manual de Sistema de Gestión de la Seguridad (SMSM), documento de referencia que describe cómo se gestiona la seguridad en Volotea y que es un instrumento clave para comunicar el enfoque de seguridad de la aerolínea a todo su personal.** El SMSM documenta todos los aspectos de la gestión de la seguridad, los objetivos, los procedimientos y las responsabilidades de seguridad individuales.

### Políticas de Función Control de Conformidad y Seguridad

Volotea tiene dos políticas operacionales: Control de cumplimiento (*Compliance Monitoring*) y Seguridad operacional (*Safety*).



*Políticas de Compliance, Monitoring and Safety de Volotea.*

Somos plenamente conscientes que la seguridad se mejora y asegura con la colaboración de todos. Por ello, nuestros empleados están obligados a reportar todos los accidentes, incidentes, eventos, peligros, riesgos y otras informaciones que detecten y puedan comprometer la seguridad durante el desarrollo de nuestras operaciones, a través del documento ***Protecting of the Reporters*** firmado por el Director General.

La salud y seguridad de nuestros pasajeros depende de la salud y el bienestar de nuestros pilotos y tripulación de cabina. De este modo, para **evitar correr ningún riesgo causado por el factor**

**humano**, ponemos a disposición de pilotos y tripulación de cabina una serie de **procedimientos a seguir en caso de no estar en condiciones de pilotar y en caso de fatiga**. En estos casos, la persona afectada queda desprogramada automáticamente del vuelo y **no es reprogramada para volar otra vez hasta que el Departamento de *Safety and Flight Operations* evalúe internamente la situación**. De manera adicional, disponemos del **compendio de normas de seguridad *Volobook*, específico para los pilotos, a los que también realizamos test de alcohol y drogas**. Con estas medidas logramos **que todos los empleados sepan y sientan que la seguridad en el vuelo es el aspecto más importante**. Además, este año, la prueba de alcohol y drogas ha sido una iniciativa de la aerolínea que ha pasado a ser obligatoria.

Finalmente, respecto a la seguridad relativa a las operaciones de nuestros aviones en tierra, establecemos cláusulas contractuales para nuestros socios comerciales que les obliga a cumplir **todas las regulaciones aplicables en seguridad** de AESA, AIR-OPS, ICAO, IATA y otras regulaciones locales e internacionales.

## **4.2 Garantía de máxima calidad**

En 2013, desarrollamos nuestro **Manual de Calidad y de una Política de Calidad**, que complementa **nuestra Política de seguridad mencionada y su manual SMSM** (ver figura anterior). Su implementación y control se asegura gracias a nuestro Departamento de Calidad encargado de desarrollar el Programa de Aseguramiento de la Calidad. Este programa está destinado a verificar que todas las operaciones, procesos de mantenimiento y estándares de las actividades de enseñanza se están realizando conforme a todos los requisitos, normas, procedimientos y cualquier otro estándar adicional concretado por Volotea.

En esta línea, Volotea **también cumple con toda la normativa aplicable y procedimientos incluidos en el Manual de la Función de Control de la Conformidad (FCC)**. En este se incluyen todas las regulaciones sobre cómo deben realizarse las operaciones aéreas y de mantenimiento y, además, se incluyen los estándares de enseñanza determinados por las Autoridades (AESA y EASA). Además, el FCC establece un programa de auditorías y control para verificar que dichas operaciones y acciones se cumplen debidamente. Para ello, este Plan de Auditorías, conforme a lo establecido por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), identifica una hoja de ruta que programa estas auditorías durante el año e incluye un Plan de Inspecciones.

Año tras año, trabajamos para mejorar la experiencia de nuestros clientes, ya que la atención al cliente es otro aspecto fundamental juntamente con los aspectos relacionadas con la seguridad. En 2021 hemos asegurado una mayor atención al cliente a través de la consolidación de dos call center, que nos permiten ofrecer un mejor servicio de atención.

Muestra de ello, es que Volotea ha sido galardonada con el premio a la Aerolínea de bajo coste líder en Europa en los World Travel Awards 2021. Estos son los premios más prestigiosos del sector de viajes y turismo a nivel mundial. En este sentido, cabe destacar que este reconocimiento llega en un momento en el que, a pesar de los grandes desafíos para la industria aérea, Volotea ha conseguido destacar a la hora de atender las necesidades de sus clientes.

## **4.3 Una confortable experiencia a bordo**

**Volar plácidamente es una cuestión de seguridad, comodidad y puntualidad. En Volotea, queremos que nuestros pasajeros viajen cómodamente y pasen menos tiempo en el avión y más tiempo en el destino.**

Para Volotea la comunicación es esencial, y buscamos mejorar la atención y satisfacción de nuestros pasajeros día a día. Por ello, apostamos para que el mayor porcentaje de nuestra tripulación sea local. Así, aseguramos que exista un mayor entendimiento entre tripulante y pasajero, y aseguramos que el servicio durante el vuelo sea más familiar, cercano y de calidad. Además, dispones de unos protocolos de higiene y salud implementados en vuelo (nuestra política de *Safe & Clean*) que aseguran un vuelo con las máximas garantías de seguridad.

Puntualidad <sup>1</sup> (en %)	2021	2020
OTP 15	74,2	91,7
OTP 60	93,4	97,6
OTP 180	99,5	99,7

1. Calculado como el % de vuelos anuales que llegan con un retraso inferior a 15, 60 o 180 minutos. OTP=On-time Performance

Después de cada vuelo se lanza una encuesta a los pasajeros, cuya tasa de respuesta en 2021 ha sido del 9,9%. Los valores de los indicadores de satisfacción recogidos muestran una ligera disminución en comparación con 2020, principalmente debido a cuestiones relacionadas con la puntualidad (relacionado con el cambio de flota de Boeing a Airbus). Además, en general hemos ofrecido flexibilidad en todas las reservas a los clientes.

Valores medios anuales	2021	2020
Tasa de recomendación	76,90%	90,5%
Satisfacción del cliente <sup>1</sup>	7,1	8,1

1 Escala de puntuación del 1 al 10

Nuestros viajeros más frecuentes tienen la posibilidad de formar parte de nuestro programa de fidelidad y convertirse en clientes Mega Volotea. En el marco de este programa ofrecemos descuentos y promociones especiales y otro tipo de gestos que mejoran la experiencia de nuestros pasajeros. En noviembre lanzamos el plan Megatrial para que los clientes pudieran probar gratis durante 30 días este programa.

En Volotea, ponemos a disposición del cliente nuestro **Facebook, Twitter, Instagram, Whatsapp, chat, formulario web y número de teléfono**, facilitando así cinco canales de comunicación distintos para cualquier tipo de **felicitación, consulta o sugerencia** que el cliente quiera realizar.

La legislación europea vigente sobre compensación y asistencia a los pasajeros nos obliga responder a las quejas y reclamaciones de nuestros clientes en un tiempo inferior a 6 semanas. Nos esforzamos en mejorar estos tiempos de respuesta para asegurar una atención de calidad a tiempo, por lo que contamos con una herramienta que monitoriza las reclamaciones y nos permite realizar una atención personalizada de cada una de ellas. Una vez que se recibe una reclamación, ésta se clasifica y analiza y se decide cuál es la resolución para emprender, dando la mejor respuesta posible a nuestros pasajeros. Todas las reclamaciones deben realizarse a través del formulario disponible en nuestra página web. El call center es el departamento encargado de gestionar todas las reclamaciones y consultas de nuestros clientes. A continuación, se detalla el nivel de atención y servicio del call center:

Nivel de atención acumulado	2021	2020
Llamadas recibidas atendidas	94%	65%
Llamadas abandonadas	6%	35%

Nivel de servicio acumulado	2021	2020
Llamadas respondidas en menos de 30 segundos	80%	49%

**En 2021 se han recibido 41.524 reclamaciones, un número similar al que recibimos en 2019, antes de la pandemia, a las cuales hemos dado respuesta en su totalidad.**

Las quejas y reclamaciones recibidas se clasifican en cinco categorías: retraso de los vuelos (menos de 5 horas o más de 5 horas), daño o pérdida en el equipaje, cambio de horario en los vuelos, cancelación y *overbooking*. En la siguiente tabla se presenta el porcentaje de quejas recibidas según categoría e idioma. Este 2021, las reclamaciones se han vuelto a repartir de una forma más

equilibrada entre las diferentes tipologías. Aunque las cancelaciones siguen siendo las más relevantes todavía a causa de la COVID, no son tan elevadas como en los momentos más críticos de la pandemia en 2020.

#### Quejas y reclamaciones recibidas en 2021

<b>Categoría de reclamación*</b>	<b>Francés</b>	<b>Griego</b>	<b>Italiano</b>	<b>Español</b>	<b>Inglés</b>	<b>Total</b>
Retraso	18%	8%	23%	11%	41%	22%
Cancelación	66%	64%	48%	65%	42%	58%
Overbooking	3%	3%	5%	2%	2%	3%
Equipaje extraviado	4%	10%	7%	9%	2%	5%
Otros	8%	14%	17%	12%	13%	12%

\*No incluye consultas.

#### Quejas y reclamaciones recibidas en 2020

<b>Categoría de reclamación<sup>1</sup></b>	<b>Francés</b>	<b>Griego</b>	<b>Italiano</b>	<b>Español</b>	<b>Inglés</b>	<b>Total</b>
Retraso	3%	5%	3%	4%	7%	4%
Cancelación <sup>2</sup>	92%	93%	91%	92%	90%	91%
Overbooking	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Equipaje extraviado	3%	2%	3%	2%	2%	3%
Otros	1%	0%	3%	2%	0%	2%

<sup>1</sup> No incluye consultas.

<sup>2</sup> Las reclamaciones de cambios programados, entraron todos como cancelaciones.

Debido a la situación de pandemia, en Volotea hemos percibido que nuestro volumen de contacto sigue siendo superior a los niveles de 2019 (91.000 llamadas en total entre junio y julio). La cancelación masiva producida en 2020 significó durante los meses de junio y julio un total de 185.000 llamadas, mientras que el volumen para ese mismo período en 2021 ha empezado a disminuir hasta llegar a las 176.475 llamadas. El total de llamadas durante el 2021 ha sido de 605.272.

En 2020, llevamos a cabo una ampliación del *call center* para poder ofrecer un mejor servicio de respuesta, a través de la contratación de un nuevo *call center* de apoyo. Esta incorporación nos permitió asumir el incremento de reclamaciones y gestiones a realizar a causa de la pandemia y restablecer la normalidad de los niveles de servicio. De este modo, lanzamos una licitación para un servicio primario (atención principal de todos los canales menos agencias y turoperadores, y reclamaciones) y uno secundario (desborde del servicio primario + reclamaciones + agencias y turoperadores). Esto nos ha ayudado a asumir un incremento de volumen de llamadas de un 40% sin dañar los niveles de servicio. Cabe destacar, que el cambio oficial tuvo lugar en julio de 2021, con el cambio del proveedor anterior. No obstante, durante este tiempo seguimos trabajando con el proveedor adicional contratado en julio de 2020 para minimizar el impacto en el servicio que teníamos debido a las restricciones del proveedor anterior.

Asimismo, las herramientas de autogestión para facilitar la solicitud del reembolso y otras opciones que ofrecemos se presentan de una forma más transparente a través de nuestra web. Por lo que, se ha establecido un sistema más visible y flexible para el cliente, el cual puede escoger entre reembolso en efectivo, en crédito Volotea o en bono descuento por importe superior al valor del vuelo.

## 5 La familia Volotea

Volotea sigue creciendo y creando empleo siempre con vistas a contribuir en el desarrollo económico de las localidades donde operamos. Los equipos de cada base están mayoritariamente formados por empleados locales, hecho que mejora la calidad del trabajo de nuestros empleados y el entendimiento entre pasajeros y tripulaciones.

### 5.1 Crecemos con nuestro equipo

El año 2020 estuvo marcado por la COVID, que nos obligó a suspender por completo nuestra actividad entre marzo y junio. Desde entonces seguimos recuperando progresivamente nuestro funcionamiento, pero todavía no de manera completa.

Con la suspensión de la actividad aérea, Volotea solicitó la suspensión o paralización de la actividad laboral y una parte importante de la plantilla, en cada uno de los países de operación, se acogió al Expediente de Regulación Temporal de Empleo. A fecha de 31 de diciembre de 2021 aún no se ha restablecido la normalidad de nuestra actividad laboral y parte de nuestros empleados continúan en ERTE.

A pesar de esta situación, en 2021, nuestra plantilla se ha vuelto a ampliar ligeramente respecto el 2020, debido a las nuevas aperturas en Francia e Italia. En Alemania los empleados del *shuttle* han sido finalmente contratados como propios. El aumento de actividad de vuelos de temporada con relación a 2020 también ha hecho incrementar la contratación de personal con contrato temporal.

Actualmente, el 42% de nuestra plantilla está representada por mujeres y el 58% por hombres, porcentajes similares al 2020.

A continuación, se presenta el número total de empleados de Volotea a 31 de diciembre de 2021, desglosado según sexo y clasificados por país de trabajo, edad y categorías profesionales.

EMPLEADOS POR SEXO Y PAÍS*	2021	2020
<b>Mujeres</b>	<b>533</b>	<b>455</b>
España	162	142
Francia	168	140
Italia	198	169
Grecia	3	4
Alemania	2	0
<b>Hombres</b>	<b>748</b>	<b>665</b>
España	224	205
Francia	219	190
Italia	296	264
Grecia	6	6
Alemania	3	0
<b>Total</b>	<b>1.281</b>	<b>1.120</b>

\*Se reporta por primera vez Alemania. Datos a partir de septiembre de 2021

<b>EMPLEADOS POR SEXO Y EDAD</b>	<b>2021</b>	<b>2020</b>
<b>Mujeres</b>	<b>533</b>	<b>455</b>
18-35	434	374
>35	99	81
<b>Hombres</b>	<b>748</b>	<b>665</b>
18-35	405	364
>35	343	301
<b>Total</b>	<b>1.281</b>	<b>1.120</b>

<b>EMPLEADOS POR SEXO Y CATEGORÍA PROFESIONAL</b>	<b>2021</b>	<b>2020</b>
<b>Mujeres</b>	<b>533</b>	<b>455</b>
Comité Ejecutivo y Directores	7	4
Managers	27	26
Técnicos y empleados	89	87
Pilotos – Comandantes	2	1
Pilotos – Segundos pilotos	11	10
Tripulación de Cabina	397	327
<b>Hombres</b>	<b>748</b>	<b>665</b>
Comité Ejecutivo y Directores	27	21
Managers	35	37
Técnicos y empleados	142	128
Pilotos – Comandantes	166	160
Pilotos – Segundos pilotos	152	133
Tripulación de Cabina	226	186
<b>Total</b>	<b>1.281</b>	<b>1.120</b>

<b>EMPLEADOS POR MODALIDAD DE CONTRATO DE TRABAJO</b>	<b>2021</b>	<b>2020</b>
<b>Total</b>	<b>1.281</b>	<b>1.120</b>
Indefinidos	1.039	980
Temporales	242	140

<b>EMPLEADOS POR MODALIDAD DE JORNADA LABORAL</b>	<b>2021</b>	<b>2020</b>
<b>Total</b>	<b>1.281</b>	<b>1.120</b>
Tiempo Completo	874	778
Tiempo Parcial	407	342

En las siguientes tablas se presenta el **promedio anual<sup>5</sup> (PA) de empleados de 2021 y 2020** desglosado según la modalidad de contrato y clasificados por edades, tipo de jornada, género y categoría profesional:

<b>PA DE EMPLEADOS POR CATEGORÍA PROFESIONAL Y TIPO DE CONTRATO</b>	<b>2021</b>	<b>2020</b>
<b>Indefinidos</b>	<b>1.006</b>	<b>960</b>
Comité Ejecutivo y Directores	35	27
Managers	62	66
Técnicos y empleados	176	176
Pilotos – Comandantes	148	149
Pilotos – Segundos pilotos	130	126
Tripulación de Cabina	455	416
<b>Temporales</b>	<b>203</b>	<b>127</b>
Comité Ejecutivo y Directores	0	0
Managers	0	0
Técnicos y empleados	44	47
Pilotos – Comandantes	23	7
Pilotos – Segundos pilotos	23	12
Tripulación de Cabina	113	61
<b>Total</b>	<b>1.209</b>	<b>1.087</b>

<b>PA DE EMPLEADOS POR EDADES Y TIPO DE CONTRATO</b>	<b>2021</b>	<b>2020</b>
<b>Indefinidos</b>	<b>1006</b>	<b>960</b>
18-35	613	602
>35	393	358
<b>Temporales</b>	<b>203</b>	<b>127</b>
18-35	154	109
>35	49	18
<b>Total</b>	<b>1.209</b>	<b>1.087</b>

<b>PA DE EMPLEADOS POR TIPO DE JORNADA Y GÉNERO</b>	<b>2021</b>	<b>2020</b>
<b>Tiempo Completo</b>	<b>832</b>	<b>765</b>
Mujer	319	288
Hombre	513	477
<b>Tiempo Parcial</b>	<b>377</b>	<b>322</b>
Mujer	180	150
Hombre	197	172
<b>Total</b>	<b>1.209</b>	<b>1.087</b>

<sup>5</sup> El promedio anual de los empleados se ha calculado a partir de los datos de personal contratado el último día de cada mes, dividido en doce meses.

PA DE EMPLEADOS POR EDADES Y TIPO DE JORNADA LABORAL	2021	2020
<b>Tiempo Completo</b>	<b>832</b>	<b>765</b>
18-35	492	464
>35	340	301
<b>Tiempo Parcial</b>	<b>377</b>	<b>322</b>
18-35	275	247
>35	102	75
<b>Total</b>	<b>1.209</b>	<b>1.087</b>

PA DE EMPLEADOS POR TIPO DE JORNADA Y CONTRATO	2021	2020
<b>Indefinidos</b>	<b>1.006</b>	<b>960</b>
Jornada completa	656	654
Jornada reducida	350	306
<b>Temporales</b>	<b>203</b>	<b>127</b>
Jornada completa	176	111
Jornada reducida	27	16
<b>Total</b>	<b>1.209</b>	<b>1.087</b>

PA DE EMPLEADOS POR GÉNERO Y TIPO DE CONTRATO	2021	2020
<b>Indefinidos</b>	<b>1.006</b>	<b>960</b>
Mujer	399	375
Hombre	607	585
<b>Temporales</b>	<b>203</b>	<b>127</b>
Mujer	100	63
Hombre	103	64
<b>Total</b>	<b>1.209</b>	<b>1.087</b>

En Volotea, como en la mayoría de las aerolíneas, la actividad laboral es muy estacional. Existe un pico de actividad durante los meses de julio y agosto, por lo que la compañía necesita más efectivos durante esta temporada, de ahí el elevado número de contratos temporales.

PA POR TIPO DE JORNADA Y CATEGORÍA PROFESIONAL	2021	2020
<b>Tiempo Completo</b>	<b>832</b>	<b>765</b>
Comité Ejecutivo y Directores	35	27
Managers	62	66
Técnicos y empleados	181	191
Pilotos – Comandantes	126	113
Pilotos – Segundos pilotos	130	116
Tripulación de Cabina	298	252
<b>Tiempo Parcial</b>	<b>377</b>	<b>322</b>
Comité Ejecutivo y Directores	0	0
Managers	0	0

Técnicos y empleados	39	32
Pilotos – Comandantes	45	43
Pilotos – Segundos pilotos	23	22
Tripulación de Cabina	270	225

#### Remuneración media<sup>6</sup>

En las siguientes tablas se presentan **las remuneraciones medias, en miles de €** (incluyendo todos los tipos de remuneración) y **desagregadas por sexo, edades y clasificación profesional y brecha salarial:**

<b>POR RANGO DE EDAD</b>	<b>2021</b>	<b>2020</b>
<b>Edades</b>	<b>Promedio k€</b>	
18-35	28,46	33,02
>35	62,10	75,15
<b>Promedio</b>	<b>39,61</b>	<b>48,53</b>

<b>POR CATEGORÍA PROFESIONAL</b>	<b>2021</b>	<b>2020</b>
<b>Categorías</b>	<b>Promedio k€</b>	
Comité Ejecutivo y Directores	134,78	119,27
Managers	50,78	53,24
Técnicos y empleados	26,31	28,80
Pilotos – Comandantes	86,44	90,80
Pilotos – Segundos pilotos	48,51	42,53
Tripulación de Cabina	24,80	24,49
<b>Promedio</b>	<b>39,61</b>	<b>48,53</b>

<b>POR CATEGORÍA PROFESIONAL Y RANGO DE EDAD</b>		<b>2021</b>	<b>2020</b>
<b>Categorías</b>	<b>Edades</b>	<b>Promedio k€</b>	
Comité Ejecutivo y directores	18-35	86,68	100,91
	>35	143,80	151,18
Managers	18-35	45,94	51,91
	>35	53,74	55,82
Técnicos y empleados	18-35	24,70	26,31
	>35	30,50	35,54
Pilotos – comandantes	18-35	84,66	89,65
	>35	86,54	104,28
Pilotos – Segundos pilotos	18-35	48,05	40,77
	>35	48,88	45,05
Tripulación de Cabina	18-35	24,40	24,29
	>35	28,57	25,49

<sup>6</sup> Con el objetivo de reportar datos más precisos, se ha hecho un cambio de criterio para el cálculo de las remuneraciones de 2021 en el conjunto de los empleados. Por ello, se ha usado el FTE (full time equivalent) para todos los empleados y se ha hecho un cambio de criterio para incluir a más plantilla en la muestra (toda aquella superior a un FTE de 0,1). Además, se ha utilizado el salario real percibido. La comparativa de los datos con los años anteriores, por lo tanto, no es exacta. Las remuneraciones también se han visto afectadas por los ajustes en las tablas salariales.

<b>POR CATEGORÍA PROFESIONAL Y GÉNERO</b>	<b>2021</b>	<b>2020</b>
<b>Mujeres</b>	<b>Promedio k€</b>	
Comité Ejecutivo y Directores	76,39	80,05
Managers	49,18	48,21
Técnicos y empleados	25,03	27,53
Pilotos – Comandantes <sup>1</sup>	62,79	-
Pilotos – Segundos pilotos	48,67	42,88
Tripulación de Cabina	25,01	24,28
<b>Hombres</b>		
Comité Ejecutivo y Directores	147,97	158,50
Managers	52,38	58,26
Técnicos y empleados	27,59	30,06
Pilotos - Comandantes	86,69	103,47
Pilotos – Segundos pilotos	48,35	42,18
Tripulación de Cabina	24,58	24,70

<sup>1</sup>Al haber solamente una mujer piloto-comandante en 2020, se omite el dato por motivos de confidencialidad.

### **Brecha salarial**

De conformidad con la nueva normativa en materia de igualdad de oportunidades, en 2021 hemos llevado a cabo la autoría retributiva del año 2020, de conformidad con el Real Decreto 902/2020. Este registro salarial nos ha permitido no sólo cumplir con la citada normativa sino además avanzar hacia un modelo de trabajo libre de discriminaciones, directas o indirectas, por razón de sexo. Este se ha realizado teniendo en cuenta a todas las personas trabajadoras con independencia de su cargo o retribución.

El informe ha señalado la existencia de brechas. No obstante se ha realizado un estudio minucioso que pone de manifiesto que estas diferencias están justificadas y no tienen relación alguna con el sexo de las personas. De este modo, tras el análisis comparativo de las retribuciones salariales de todas las personas trabajadoras, según sexo, grupo profesional, categoría profesional y lugar de trabajo, el informe concluye que Volotea está comprometida y garantiza la ausencia de discriminación, tanto directa como indirecta, entre hombres y mujeres.

La brecha salarial se ha calculado mediante la siguiente fórmula:

$$\frac{\text{Promedio salario hombres} - \text{promedio salario mujeres}}{\text{Promedio salario hombres}} \times 100$$

En las categorías profesionales de Pilotos y Tripulación de Cabina, los ingresos están determinados por tabla salarial, y en ningún caso se diferencia por razón de género. Las diferencias que existen son porque el tripulante realiza funciones adicionales además del vuelo, como por ejemplo funciones de seguridad o de formación, por la cantidad de horas voladas y su ubicación geográfica.

Es importante destacar que en el sector aeronáutico históricamente ha existido un porcentaje mucho más alto de hombres que de mujeres en puestos de carácter técnico (pilotos, ingenieros, mecánicos). Volotea no hace ningún tipo de diferencia en sus procesos de selección, pero la oferta de candidatos masculinos es mayor para la mayoría de las posiciones. Además, en el área de dirección tenemos trabajadores con larga experiencia y, por lo tanto, con salarios más elevados.

<b>BRECHA</b>	<b>2021</b>	<b>2020</b>
Comité Ejecutivo y Directores	48%	49%
Managers	6%	17%
Técnicos y empleados	9%	8%
Pilotos – Comandantes <sup>1</sup>	28%	-
Pilotos – Segundos pilotos	-1%	-2%
Tripulación de Cabina	-2%	17%

<sup>1</sup>Al haber solamente una mujer piloto-comandante se omite el dato por motivos de confidencialidad.

En global, en 2021 la brecha salarial de Volotea fue de un 44%, siendo el promedio de salario de las mujeres 27,24 mil euros y el promedio de salario de los hombres 48,93 mil euros. En 2020 fue de un 52%, siendo el promedio de salario de las mujeres 28,18 mil euros y el promedio de salario de los hombres 58,19 mil euros. Esta brecha existe debido a que el colectivo de Pilotos y el área de Operaciones en las oficinas centrales están compuestos en su gran mayoría por hombres. Esta composición como ya se ha comentado anteriormente es un derivado directo del mercado laboral, donde la predominancia histórica de candidatos es masculina.

Por otra parte, en cuanto a la remuneración media de consejeros y directivos, de los miembros del Consejo de Administración solo tres han recibido remuneración tanto en 2021 como en 2020 por parte de Volotea, S.L. La remuneración media anual percibida por estos ha sido 33.333,3€ en 2021 y 57.111€ en 2020 (no se reporta la remuneración media por sexo tanto en 2021 como en 2020 por motivos de confidencialidad ya que solamente hay una mujer consejera). La remuneración media percibida por los directivos de Volotea, S.L. en 2021 ha sido de 216.516€, siendo 217.861€ para los directivos hombres. En 2020 la remuneración media fue de 177.887€, siendo 184.608€ para los directivos hombres. No se reporta la remuneración media de las mujeres ni en 2020 ni 2021 por motivos de confidencialidad ya que solamente ha habido una mujer con cargo directivo.

### Despidos

En la siguiente tabla, se muestra el **número de despidos** clasificados por rango de edades, género y categoría profesional:

<b>NÚMERO DE DESPIDOS</b>		<b>2021</b>		<b>2020</b>	
<b>Categoría profesional</b>	<b>Edades</b>	<b>Mujeres</b>	<b>Hombres</b>	<b>Mujeres</b>	<b>Hombres</b>
Comité Ejecutivo y Directores	18-35	0	0	0	0
	>35	0	0	1	0
Managers	18-35	0	0	1	0
	>35	0	0	0	0
Técnicos y empleados	18-35	0	0	0	0
	>35	2	2	0	1
Pilotos – Comandantes	18-35	0	0	0	0
	>35	0	0	0	1
Pilotos – Segundos pilotos	18-35	1	1	0	0
	>35	0	0	0	0
Tripulación de Cabina	18-35	1	0	0	1
	>35	0	0	1	0
<b>Total</b>		<b>4</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>3</b>

## 5.2 Comprometidos con la diversidad e igualdad de oportunidades

**En Volotea promovemos una cultura libre de prejuicios, acoso o cualquier tipo de discriminación, basada esencialmente en la meritocracia y las normas establecidas por las autoridades aeronáuticas. Nuestra plantilla está compuesta por más de 50 nacionalidades.**

Nuestro Código Ético establece que en el desarrollo de nuestras actividades todas las personas deben evitar cualquier tipo de discriminación. En 2020 finalizamos la redacción y aprobación del **Plan de Igualdad** de Volotea, que publicamos en Intranet para hacerlo accesible a todos nuestros empleados en España. De conformidad con la nueva normativa, en 2020 se llevó a cabo una auditoría salarial, a través de la cual se llevó a cabo un análisis de la brecha salarial, que se encuentra publicado en la intranet. En 2022 hay previsto realizar la auditoría salarial de 2021.

El presente Plan de Igualdad es un conjunto ordenado de medidas, adoptadas después de realizar un diagnóstico de situación, tendentes a alcanzar en la empresa la igualdad de trato y de oportunidades y a eliminar la discriminación por razón de género. Así, **el presente Plan tiene los siguientes objetivos:**

- La no discriminación en la selección y contratación de personal por razón de sexo.
- La no discriminación en materia de promoción profesional.
- Garantizar que la política salarial no introduce elementos de diferenciación por razón de sexo.
- Difundir una cultura empresarial comprometida con la igualdad y la no discriminación a través de formación y sensibilización en esta materia a todos los empleados de Volotea, incluyendo la Dirección, los mandos intermedios y cualquier trabajador o trabajadora.
- La prevención del acoso sexual y el acoso por razón de sexo, y reacción inmediata en caso denuncia.
- Promover una forma de comportamiento que contribuya en la lucha contra la violencia de género y apoyar la protección de las trabajadoras víctimas de violencia de género.
- Facilitar la conciliación de la vida familiar y laboral de las personas que trabajan en Volotea y fomentar la corresponsabilidad entre hombres y mujeres.
- La creación de una Comisión que realice el seguimiento del Plan de Igualdad.

En este sentido, Volotea se compromete a establecer y desarrollar políticas que integren la igualdad de trato y oportunidades entre mujeres y hombres, sin discriminar directa o indirectamente por razón de género, así como el impulso y fomento de medidas para conseguir la igualdad real en el seno de la empresa, estableciendo la igualdad de oportunidades entre mujeres y hombres como un principio estratégico de nuestro Plan de Igualdad.

En todos y cada uno de los ámbitos en que se desarrolla la actividad de esta empresa, desde la selección a la promoción, pasando por el salario, la formación, las condiciones de trabajo y empleo, la salud laboral, la ordenación del tiempo de trabajo y la conciliación, asumimos el principio de igualdad de oportunidades entre mujeres y hombres, atendiendo de forma especial a la discriminación indirecta, entendiéndola por ésta *“La situación en que una disposición, criterio o práctica aparentemente neutros, pone a una persona de un sexo en desventaja particular respecto de personas del otro sexo”* (art. 6 LOIHM). Así, en Volotea reclutamos y empleamos en base al mérito individual y las calificaciones directamente relacionadas con las capacidades necesarias para ocupar el puesto. Además, hemos adaptado todas nuestras oficinas para asegurar la accesibilidad de las personas con discapacidad.

Durante el 2021, el **Comité de Igualdad** ha promovido algunas de las acciones para cumplir con las estipulaciones de nuestro Pla de Igualdad, las cuales se relacionan a continuación:

- Seguimiento del idioma de las ofertas de trabajo;
- Inclusión de una frase que promueva la diversidad en nuestra web;
- Se asegura que las pautas y guías de selección contienen un lenguaje neutro e inclusivo;
- Velar por los principios de igualdad, diversidad e inclusión en las nuevas contrataciones;

- Promoción una representación equilibrada de hombres y mujeres en los diferentes grupos profesionales, especialmente en aquellos sectores en los que están infrarrepresentados;
- Se garantiza la igualdad y objetividad en los criterios de acceso a las pólizas de beneficios vigentes en cada momento en la compañía;
- Promoción de la igualdad de trato en la aplicación del sistema retributivo a las personas, favoreciendo la reducción de la brecha salarial de género;
- Fomento de acciones para reducir la segregación horizontal y vertical de género en el mercado laboral, por la cual las mujeres son asignadas a trabajos o funciones específicas con menor remuneración u oportunidad de promoción.

Cabe señalar también que cumplimos con la Ley de Integración Social de Minusválidos. Actualmente tenemos tres empleados con discapacidad (igual que en 2020), y además colaboramos con centros especiales de empleo y fundaciones de integración como Prevent, Auria o Seeliger. Si bien, es importante destacar que disponemos de un certificado de excepcionalidad hasta el 2022, ya que Volotea ha acreditado que, a pesar de su voluntad, diferentes circunstancias, como la imposibilidad de cubrir algunas de las ofertas por la tipología del negocio o porque existen cuestiones de carácter productivo, organizativo, técnico o económico que imposibilitan o dificultan la incorporación de trabajadores con discapacidad, nos dificultan el cumplimiento de ese porcentaje exigido por la Ley. Por lo tanto, este certificado establece la posibilidad de que la compañía quede exenta de la obligación de contratar un porcentaje de trabajadores con discapacidad no inferior al 2%.

### 5.3 La clave de nuestro éxito: atracción, desarrollo y retención del talento

**Volotea velamos por la creación de puestos de trabajo que favorezcan el desarrollo profesional y personal de todos los empleados, fomentando su motivación individual ante nuevos retos y oportunidades profesionales.**

#### Oportunidades de crecimiento profesional

La compañía tiene varios procesos de seguimiento del desempeño que permiten generar espacios de conversación de calidad entre la capa de gestión y los empleados e identificar necesidades formativas específicas. Se han realizado evaluaciones de desempeño con posiciones de cargos intermedios y directivos (manager, senior managers, directores, directores seniors y *chiefs*).

La Evaluación del Desempeño (PA) es una herramienta que ha sido diseñada para:

- Asegurar que los objetivos y comportamientos individuales estén alineados con el plan comercial de la compañía.
- Brindar a las personas una plataforma en la que se lleva a cabo una evaluación honesta de su desempeño frente a los objetivos.
- Proporcionar una herramienta que permita a las personas crear Planes de Desarrollo que mejoren sus posibilidades para lograr sus objetivos y desarrollar sus capacidades profesionales.

La compañía tiene varios procesos de seguimiento del desempeño que permiten generar espacios de conversación entre las personas responsables y sus equipos para promover la mejora e identificar necesidades formativas específicas. La política de gestión de desempeño se encuentra en la intranet de la compañía, donde los trabajadores también pueden encontrar la guía para poder realizar los correspondientes procesos.

En oficinas centrales se realiza anualmente el proceso de **evaluación del desempeño** con los cargos directivos (Comité de Dirección, directores y managers) y el colectivo de jóvenes graduados. El resto de los empleados también tienen la oportunidad de hacer el proceso, aunque no es obligatorio. El resultado queda plasmado y firmado en la herramienta *Success Factors* para poderlo ir revisando.

Para el colectivo de tripulaciones de cabina se ha implementado un método de **evaluación de desempeño competencial**. Cada jefe de cabina de las bases grandes tiene que hacer un mínimo de cinco evaluaciones por mes y en las bases pequeñas un mínimo de tres. Los responsables de la base tienen que asegurar que todos los tripulantes tienen una conversación de evaluación al menos una vez cada dos meses. En el caso de las tripulaciones, las evaluaciones sirven también para tomar decisiones de promoción de carrera.

En el colectivo de pilotos, la compañía realiza una evaluación dos veces al año para aquellos pilotos que están toda la temporada y una vez al año para aquellos pilotos que están una parte de la temporada.

### **Comprometidos con el futuro talento**

**Para Volotea, la retención del talento es un factor fundamental para asegurar un servicio de máxima calidad. Por ello, trabajamos para asegurar una carrera de éxito a nuestra tripulación y empleados en general, a través de las promociones internas.**

Este 2021, hemos vuelto a activar el proceso interno de promociones, que había quedado en estado de hibernación durante el 2020 como consecuencia de la COVID. De este modo, se han llevado a cabo las siguientes promociones y movimientos laterales:

<b>Movimientos laterales</b>	
Planificador de entrenamiento de tripulaciones	Administrador técnico y de calidad
Administrador de entrenamiento de tripulaciones de cabina	Planificador de entrenamiento de tripulaciones
Director de servicio auxiliar en el centro de control de operaciones	Mecánico ingeniero sin licencia auxiliar en servicio en el control de mantenimiento de operaciones
Planificador de tripulaciones	Analista de ingresos

<b>Promociones</b>	
Oficial de control de tripulaciones	Coordinador junior del centro de control de mantenimiento
Administrador de entrenamiento de tripulaciones de cabina	Analista de ingresos

Nos esforzamos al máximo para asegurar la retención del talento. Para ello, Volotea trabaja de manera conjunta con las personas para desarrollar planes de carrera individualizados de conformidad con sus intereses y cualificaciones. En este sentido, realizamos estudios a través de reuniones personales con personas de diferentes áreas con el fin de generar un espacio en el que las personas puedan mostrar sus necesidades y expectativas laborales, las cuales se tienen en cuenta en el marco de la estrategia y objetivos organizacionales de la compañía.

Asimismo, la formación y el desarrollo personal y profesional es esencial para asegurar la retención de nuestro talento. Para ello, disponemos de programas de formación centrados en necesidades formativas y el desarrollo de habilidades personales para promover un bienestar personal y profesional. Así, este año iniciamos la recogida de detección de necesidades formativas para 2022. Para ello, se ha requerido a todos los managers que, a través de las evaluaciones, y de otras conversaciones sobre desarrollo, determinen en función de los requisitos del puesto y disponibilidad ya que, en su mayoría se realizarán fuera del horario laboral, un máximo de 5 formaciones para realizar el próximo año, con un máximo de 40 horas por persona.

Además, anualmente se realiza un análisis de talento de la organización a través de dos parámetros: potencial y rendimiento, para los cargos directivos (Comité de Dirección, directores y managers). El resultado nos ayuda a conocer las personas que podrían ser líderes en la compañía y en consecuencia desarrollamos un plan de desarrollo específico que consiste en el desarrollo de ciertas habilidades (coaching y cursos específicos) y el establecimiento de nuevos retos. Se establece un feedback continuado por parte de los managers (mentoring). De este modo, este análisis de talento

permite garantizar planes de sucesión en la compañía en los que los puestos críticos, pueden ser ocupados por personas que se han desarrollado internamente.

Por otro lado, para tripulación y tripulación en cabina, en Volotea tenemos desarrollados varios procesos de seguimiento del desempeño, donde el departamento de Chief Pilot y tripulación se reúnen semanalmente con los jefes de base. En estas reuniones, se discuten aspectos relacionados con el programa Performance Assessment. Por otro lado, todas las tripulaciones realizan reuniones individuales de forma anual con sus respectivos jefes de base, en estas se hace una valoración del desempeño en la temporada y se proponen planes de carrera y crecimiento junto al departamento de Chief Pilot.

En 2019, a petición de nuestra tripulación de cabina en la encuesta de satisfacción, cambiamos la metodología de promoción interna, la cual pasó de ser una promoción por designación directa a una promoción por desempeño, mediante un proceso de cuatro etapas. Esta metodología continúa vigente. También hemos empezado a realizar seguimientos de las personas a partir del mes de su incorporación para mejorar el éxito en su adaptación en la empresa y prevenir bajas voluntarias tempranas.

Además, con el fin de conocer las circunstancias de las bajas y tomar las medidas oportunas, hemos llevado a cabo diversas acciones;

- Entrevistas de salida para conocer los motivos de las bajas y hacer planes de mejora y estudios concretos de rotación
- En estudio en el área de mantenimiento para explorar cómo estaban los miembros del área y saber sus inquietudes, necesidades y motivación para evitar la rotación.

<b>2021</b>	
Número de entrevistas de salida realizadas	17
Número de encuestas de salida realizadas	23
Bajas totales (enero-7 diciembre)	53

### **Formación personalizada**

La formación continuada es clave para el desarrollo del talento y la motivación personal necesarios para un buen desempeño profesional. En este sentido, la dirección de la compañía está totalmente comprometida en actualizar, consolidar y desarrollar los conocimientos y habilidades de los empleados, con un presupuesto que garantiza el acceso a la formación de toda la plantilla.

Tras la crisis de la COVID, adaptamos todo el contenido teórico que se impartía presencialmente a una modalidad online en un tiempo muy corto para poder mantener los plazos formativos marcados por la Aviación y evitar la movilidad no esencial de los tripulantes que no estaban en base. Además, se solicitaron extensiones a la autoridad de todos aquellos entrenamientos que caducaban en los meses de marzo, abril, mayo y junio. Estos entrenamientos fueron repetidos en su versión oficial tras la extensión.

Las personas de tripulación (pilotos y tripulantes de cabinas) siguen la formación descrita en el Manual de Operaciones establecido por Aviación Civil. En función de su categoría, experiencia y horas de vuelo, los tripulantes tienen que realizar diferentes formaciones. Se trata de una formación anual muy reglada compuesta por entrenamiento en tierra, vuelo y simulador, que tiene un esqueleto formativo muy estable cuyo contenido actualizamos anualmente.

- Pilotos
  - Simulador- 3 sesiones de simulador anuales
  - Vuelo- *Familiarization flight* y *Line Check*
  - Tierra- Entrenamiento recurrente anual (*Ground + elearning*)
- Tripulantes
  - Vuelo- *Familiarization flight* y *Line Check*
  - Tierra- Entrenamiento recurrente anual (*Ground + elearning*)

En general, este año se ha mantenido la situación del 2020 respecto a la formación de personal; se han seguido realizando los cursos normativos de tripulaciones para desempeñar su trabajo y los normativos para plantilla general de HQ (prevención de riesgos laborales y sensibilización en igualdad). En concreto, se han realizado los siguientes cursos:

- Área de operaciones HQ:
  - Formación inicial Crew Control: teoría 80h; práctica 24h.
  - Formación recurrente Crew Control: 16h.
  - Formación recurrente Ground Operations Support: 20h.
  - Curso de AIMS: 4h
- Área legal:
  - Formaciones sobre actualizaciones legales: 5 h.
- Área de Recursos Humanos:
  - Project management: 40h.
  - Técnico generalista RRHH: 40h.
  - Plan de Igualdad nuevas reformas: 3h.
- Formaciones transversales para toda la plantilla:
  - Plan de igualdad: 2h.
  - Ciberseguridad telemática: 1h.
- Cursos básicos de prevención de riesgos laborales para las nuevas incorporaciones: 2h.
- Operaciones en tierra:
  - Formaciones iniciales: 160h.
  - Formaciones de refresco: 80h.
  - Formaciones aeropuertos: 10h.

En oficinas centrales se ofrece un plan de formación adaptado en el que los empleados pueden escoger dos formaciones de entre los cuatro bloques existentes: formación funcional, formación en comportamientos, conocimiento técnico, y conocimiento de Volotea.

### Horas de formación

En el año 2021 Volotea ha realizado un total de **119.747 horas de formación**. La mayor parte está concentrada en el colectivo de tripulaciones de cabina y pilotos que es donde hay más número de empleados. En 2021 disminuyeron ligeramente las horas de formación a causa de la situación de ERTE que sufrió parte de la plantilla, principalmente la tripulación, sin poder desarrollar la actividad habitual y, por tanto, sin necesidad de completar los cursos.

En la siguiente tabla se refleja el número de horas de formación:

	2021	2020
<b>Categoría profesional<sup>1</sup></b>	<b>Nº de horas de formación</b>	
Comité Ejecutivo y Directores	105	1.161
Managers	195	
Técnicos y empleados <sup>2</sup>	884	
Pilotos - comandantes	29.342	37.122
Pilotos - segundos pilotos	27.320	35.419
Tripulación de cabina	61.901	62.563
<b>Total</b>	<b>119.747</b>	<b>136.265</b>

<sup>1</sup> Primer año que se reporta este desglose.

<sup>2</sup> Incluye datos de operaciones en tierra

## 5.4 Un lugar de trabajo seguro y saludable

**Nuestro compromiso con la seguridad de nuestro equipo humano queda recogido en nuestro Código Ético y en nuestra Política de Seguridad . Estos documentos tienen como pilar fundamental** la conformidad con las leyes y los reglamentos nacionales e internacionales aplicables. Por ello, Volotea cumple estrictamente con las normas de Derecho Laboral, Prevención de Riesgos y Seguridad y Salud en el centro de trabajo aplicable en cada uno de los países dónde tiene centros de trabajo.

Contamos con un sistema de salud y seguridad que nos permite cumplir con las normas de aplicación en la materia en cada país, y cuya gestión recae en servicios ajenos a la compañía, a través de los servicios de vigilancia de la salud y las mutuas de trabajo. En función del país esta está gestionada por la entidad competente a tal efecto. De este modo, nuestras **Políticas de Prevención de Riesgos Laborales (PRL)** establecen diferentes protocolos que se activan en el momento que surge una incidencia. En concreto, en todos los países donde estamos presentes hemos establecido procedimientos normativos para las siguientes situaciones:

- › Coordinación de actividades empresariales
- › Vigilancia de la Salud
- › Accidente de trabajo (incluyendo en el extranjero)
- › Entrega de Equipos de Protección Individual (EPI) a los nuevos empleados, que firman una hoja de entrega conforme han recibido el material, y en caso de daños se sustituye por uno nuevo.
- › Planes Anuales de prevención de riesgos laborales
- › Plan anual de emergencia

De este modo, disponemos de representantes y mecanismos para vigilar el cumplimiento de todos los requisitos establecidos por la legislación en materia de prevención de riesgos: , en España hay un representante de prevención de riesgos en oficinas centrales, tripulaciones y personal de tierra; en Francia la compañía tiene establecido un régimen interno que regula las actividades de Prevención de riesgos laborales y código disciplinario; en Italia tenemos representantes que se ocupan de revisar con la compañía el cumplimiento de la norma; y en Grecia se siguen todas las indicaciones proporcionadas por el servicio de prevención contratado a efectos de cumplir con la legislación vigente. En este sentido se debe añadir también, que tanto en España como en Francia es el propio comité de empresa el encargado de velar por la seguridad y salud de los trabajadores. No obstante, en Oviedo disponemos además de Delegados de Prevención. En el resto de los países no existe comité de salud y seguridad.

En Volotea, como conscientes, que la comunicación es fundamental en materia de salud y seguridad. Además todas las personas deben cumplir con la legislación vigente estableciendo prácticas de trabajo que garanticen su salud y seguridad, y deben utilizar los equipos de seguridad que se exigen durante el curso habitual de sus labores. Por ello, estos temas son tratados por la correspondiente persona responsable o el correspondiente comité, quienes tienen la responsabilidad de mantener informados a todas las personas trabajadoras de cualquier cambio en la materia. En este sentido, todos los trabajadores en el inicio de su contrato o una vez al año realizan un curso de primeros auxilios, tal y como contempla la legislación del país, así como otros cursos específicos según colectivos.

Asimismo, emitimos **Boletines de Seguridad periódicos** que distribuimos entre el personal de la compañía, y también aquellos emitidos por AENA en cada aeropuerto. Anualmente evaluamos el ruido y vibraciones dentro de los aviones durante las fases de despegue, vuelo y aterrizaje y obligamos a los pilotos y técnicos de mantenimiento que usen dispositivos de protección auditiva cuando circulen debajo del avión con los motores encendidos, puesto que es una fuente de riesgo.

También es importante matizar que, identificamos los peligros y llevamos a cabo evaluaciones de riesgos que nos permiten definir las medidas preventivas y hacer el seguimiento oportuno de las actuaciones. Esto nos permite asegurar las mejores condiciones de trabajo y prevenir y mitigar

cualquier impacto negativo para la salud y la seguridad del personal y del personal directamente vinculado con las relaciones comerciales de la organización, a través de la coordinación de actividades empresariales. Estas evaluaciones son realizadas, en cada país, por una persona externa a Volotea. A inicios de año se define un plan de situación y se establecen las acciones que Volotea quiere llevar a cabo en relación con estas evaluaciones. Además, en esta reunión anual se evalúa la memoria del año anterior para considerar posibles áreas de mejora, ya sea en términos de ejecución, o de la propia prevención del riesgo. Así, a lo largo del año, se llevan a cabo las acciones previamente estipuladas, las cuales se complementan en caso de ser necesario, si durante el año se detectan otros riesgos. También se lleva a cabo la correspondiente evaluación de los lugares de trabajo cuando se abren nuevas bases y oficinas.

Por ello, es importante señalar, que aunque no se dispone de un procedimiento formalizado, en todos los países se asegura que los trabajadores puedan notificar situaciones de peligro laboral o su voluntad de retirarse de situaciones laborales que consideren que pueden provocar lesiones, dolencias o enfermedades. De este modo, la persona trabajadora puede hacer la notificación al manager de línea a través de un e-mail con copia a Recursos Humanos, quien procede a tomar las medidas correspondientes. Asimismo, los tripulantes de cabina pueden realizar un informe a través del cual se notifica cualquiera de estas situaciones.

Todos los trabajadores, en los países donde operamos, realizan exámenes médicos en el momento de la contratación. En el caso de los pilotos y los tripulantes de cabina, debido a las características del lugar de trabajo, adicionalmente a esta revisión médica, están obligados de conformidad con las directrices europeas, a llevar a cabo exámenes anuales o bianuales respectivamente. Volotea cubre el 100% de estas revisiones médicas profesionales. En España, la revisión médica inicial de estos trabajadores está debido pues se considera que el chequeo médico específico por la profesión es más exhaustivo que el que realizaría el servicio de vigilancia de la salud. Además, todos los tripulantes deben realizar un test de sustancias psicoactivas así como una formación específica. También, en relación con los pilotos, se ha adoptado una política de riesgos psicosociales.

No obstante, debemos señalar que la formación en Prevención de Riesgos Laborales en HQ se ha visto interrumpida durante el 2021 debido a la situación de pandemia, ya que toda se realizaba presencialmente. En 2022, empezaremos a trabajar para poder ofrecer esta formación de manera online.

Trabajamos para proporcionar condiciones de trabajo seguras y saludables, así respetamos siempre los horarios de descanso e intentamos alternar la plantilla de tripulación para evitar fatiga en jornadas más intensivas, haciendo hincapié en temporada alta, especialmente en los meses de julio y agosto. Además, como se destaca a continuación, hemos realizado grandes esfuerzos para asegurar la máxima seguridad de las personas en relación con la gestión de la COVID.

### **Medidas COVID**

**La pandemia de la COVID nos obligó a incorporar medidas de salud y seguridad adicionales en nuestras oficinas y operativa con el objetivo de garantizar la seguridad de empleados y clientes.** Este año, hemos continuado facilitando todas las medidas necesarias para asegurar la salud y seguridad de nuestra plantilla:

- › Redistribución del espacio de oficinas para mantener la distancia de seguridad:
  - En ambas plantas se reorganizan los lugares de trabajo,
  - En la cocina se distanciaron las mesas y las máquinas de vending.
- › Incremento de los turnos de limpieza de oficinas y moquetas.
- › Incorporación de geles hidroalcohólicos e inclusión de cartelería informativa.
- › Entrega de:
  - Kits de higiene que contenían 10 mascarillas quirúrgicas, un paquete de pañuelos de papel y un bote de 100ml de antibacterial, al personal presente en oficinas centrales cuando fuese necesario.
  - Mascarillas FFP2 para reuniones y kits de higiene a los viajeros por trabajo.
  - Caja para guardar las mascarillas

- › Se han facilitado controles por PCR tras el confinamiento total cuando ha sido necesario.
- › Descripción de un protocolo de actuación en caso de que algún empleado de oficina fuera positivo. Posibilidad de realizarse test PCR previa a la vuelta a la oficina.
- › Implementación de un manual de operaciones específico para tripulaciones en el que, entre otras situaciones, establece paso a paso las acciones a realizar en diferentes situaciones en las que se puede encontrar un tripulante.
- › Medidas de prevención de contagio por la COVID:
  - restricción de visitas, paquetería, bloqueo de salas de reunión con poca ventilación de aire, etc.
  - Creación de un protocolo de oficina; utilización de neveras, cafeteras, microondas, salas de reunión.

### Indicadores de accidentabilidad

Volotea pone a disposición de sus empleados un procedimiento de actuación en caso de accidente laboral.

A continuación, se presentan los datos de accidentabilidad de 2021.

	2021	2020
<b>Género</b>	<b>Nº de accidentes*</b>	
Hombres	2	8
Mujeres	1	5
<b>Total</b>	<b>3</b>	<b>13</b>

\*Los accidentes reportados son accidentes ocurridos durante el horario laboral que han supuesto baja. Incluye todos los países y toda la plantilla de Volotea, reportados según la información proporcionada por los proveedores de nómina.

<b>Accidentes laborales en 2021*</b>	<b>Hombres</b>	<b>Mujeres</b>
Accidentes en horario laboral	2	1
Accidentes in itinere	0	1
<b>Total</b>	<b>2</b>	<b>2</b>

\*Total de accidentes laborales en 2021 (considerando accidentes en horario laboral y accidentes in itinere).

En 2021 ha habido un total de 4 accidentes laborales. De los cuales 2 han sido en España, uno en horario laboral de un hombre y uno in itinere de una mujer; 1 accidente en Francia en horario laboral de una mujer y 1 accidente en Italia en horario laboral de un hombre.

<b>Enfermedad profesional</b>	<b>2021</b>	<b>2020</b>
Hombres	0	2
Mujeres	0	0

A continuación, se presenta el índice de frecuencia de accidentes para hombres y mujeres calculado mediante la siguiente fórmula:

$$\frac{N^{\circ} \text{ de accidentes}}{N^{\circ} \text{ de horas trabajadas}} \times 1.000.000$$

	2021	2020
<b>Género</b>	<b>Índice de frecuencia</b>	
Hombres	1,89	7,70
Mujeres	1,39	7,01

Mediante la siguiente fórmula se ha calculado el índice de gravedad de accidentes para hombres y mujeres:

$$\frac{N^{\circ} \text{ de jornadas perdidas}}{N^{\circ} \text{ de horas trabajadas}} \times 1.000$$

	2021	2020
<b>Género</b>	<b>Índice de gravedad</b>	
Hombres	0,01	0,06
Mujeres	0,03	0,28

En cuanto al absentismo, el número de horas de absentismo (incluyendo baja por accidente laboral, enfermedad común, enfermedad profesional, baja por maternidad y baja por paternidad) ha sido de **111.652 en 2021**. En 2020, las horas de absentismo supusieron un total de **78.713** horas. Las horas de absentismo de 2020 se han ajustado según una modificación en la metodología de cálculo.

Las horas de absentismo de 2021 se han visto incrementadas respecto a las del año anterior principalmente por los casos COVID. Mientras en 2020 los casos eran controlados, en 2021, y coincidiendo con la aparición de las variantes Delta y Ómicron estos han incrementado impactando en el absentismo.

La tasa de absentismo de 2021 resultante es de 6,26%, mientras que en 2020 la tasa de absentismo fue de 4,49%. Esta tasa se ha calculado mediante la siguiente fórmula:

$$\frac{N^{\circ} \text{ de horas de absentismo}}{N^{\circ} \text{ de horas trabajadas}} \times 100$$

Las causas de absentismo en el colectivo de tripulaciones son diversas. La más frecuente es la enfermedad o accidente no laboral, es decir, enfermedades no relacionadas con el trabajo. Sin embargo, también son causas de absentismo la maternidad/paternidad. En 2021, también ha sido causa de absentismo las cuarentenas debido a COVID así como las infecciones.

En España, tanto tripulaciones como el personal de oficinas centrales, personal en el centro de trabajo de Palma de Mallorca, como personal técnico de mantenimiento de las aeronaves, se rigen por el Estatuto de los Trabajadores, representando un 82,58%. El 17,42% restante (80 personas) se rige por el único Convenio Colectivo de aplicación que es el de *Auto Handling* en España, formado por el personal del sector de servicios de asistencia en tierra en aeropuertos (*auto-handling*) de las bases de Asturias y Bilbao. En 2020, este porcentaje fue de 15,8%. El dato de 2020 se ha ajustado según la metodología de cálculo empleada en 2021. Los % se han calculado según el número de empleados que han formado parte de la compañía durante el año.

En Francia, el 100% personal de oficina y las tripulaciones se rigen por el *Code du Travail*. La representación sindical está concentrada en las bases de Nantes y Estrasburgo. En Italia, tanto el personal de oficina, de tierra como tripulaciones se rigen por reglamentos internos a las características de cada colectivo (actualizado en 2021). De este modo, el 96,16% de las personas se encuentran sujetas a estos dos reglamentos, los cuales han sido aprobados y comunicados por las Autoridades competentes. El 3,84% restante se rige por el Estatuto de los Trabajadores. Por

último, tanto en Alemania como en Grecia, el 100% del personal de tierra como las tripulaciones están amparadas y reguladas bajo la legislación laboral alemana y griega respectivamente.

Además, Volotea a nivel transnacional y con carácter interno, ha desarrollado un guía para todos los pilotos y otra para los tripulantes denominada Volobook. A través de estos documentos se establecen las pautas de conducta así como indicaciones para desarrollar su actividad.

## 5.5 Bienestar de los empleados de Volotea

### Equilibrio laboral

**Estamos comprometidos con la conciliación de la vida familiar, personal y profesional.** El bienestar de nuestros empleados está condicionado, entre otras cosas, a la posibilidad de encontrar un equilibrio entre la vida laboral y la familiar. Desde Volotea **impulsamos medidas de conciliación laboral** para facilitar y mejorar la flexibilidad horaria en el trabajo:

- › Posibilidad de disfrutar de tiempo libre extra no remunerado para los empleados en las oficinas centrales (*Unpaid leave*).
- › Conocemos las dificultades que tienen los pilotos para mantener el equilibrio entre su vida laboral y familiar y, es por este motivo, que desde Volotea los escuchamos y ofrecemos cambios de bases o realizar vuelos que les permitan dormir en su casa con sus familias.

La jornada laboral de los empleados se ciñe a lo establecido por la legislación laboral de cada país. Dadas las características de nuestra actividad, únicamente los empleados de nuestras oficinas pueden disfrutar de flexibilidad en los horarios de entrada y salida del trabajo con jornadas de 8 horas diarias y jornada intensiva los viernes, con una pausa de una hora para la comida.

Los empleados ubicados en las bases y las tripulaciones trabajan según lo establecido por la normativa de aviación civil. En particular, los empleados de *handling*, con contrato indefinido a tiempo parcial, tienen un registro de jornada de entrada y salida el cual está supeditado a los vuelos programados, por lo que su horario y el número de horas trabajadas varía en función de los mismos. Por su parte, el horario de los pilotos depende única y exclusivamente de los horarios de los vuelos registrados.

Aunque no disponemos de políticas específicas de desconexión digital, procuramos establecer buenas prácticas en la gestión del tiempo del personal con el propósito de asegurar la conciliación personal y familiar.

### Teletrabajo

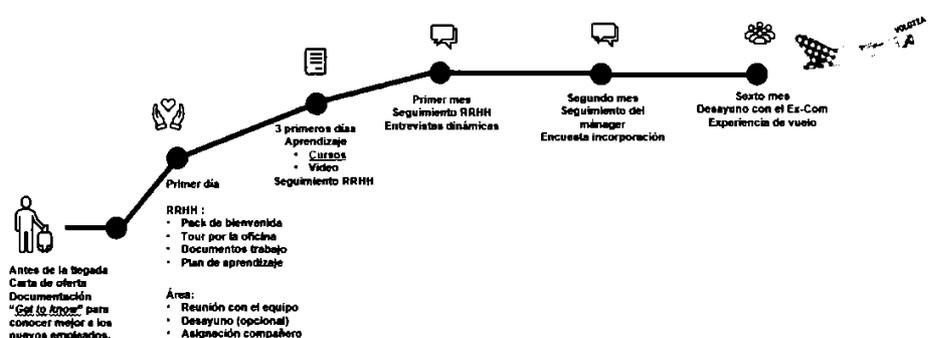
El teletrabajo era una práctica ya implantada en Volotea, que a consecuencia de la pandemia ha pasado a ser una forma de trabajo habitual y totalmente integrada a la empresa. En 2021, hemos pasado de hacer tres días de teletrabajo al mes, a hacer un día por semana (en oficinas). Si bien, a lo largo del año ha habido fluctuaciones en el número de días según la situación de la pandemia. Por ello, esta política es flexible y algunos equipos, cuya naturaleza de sus actividades lo permiten, han realizado hasta 2 días a la semana de teletrabajo.

## 5.6 Fomentamos una cultura de diálogo

### Calurosa bienvenida

En 2021 se ha diseñado un nuevo programa de **On-boarding**, que incorpora un nuevo proceso en el que facilitamos información de bienvenida con algunos aspectos de utilidad (transporte, código de vestimenta, disposición de cocina), y cuyas fases se exponen a continuación.

## ON-BOARDING HQ



Además, estamos creando un programa de training virtual para conocer en profundidad la compañía. Con el objetivo de facilitar el conocimiento y la relación de las personas que se acaban de incorporar, realizamos varias acciones:

- Diseño de un apartado accesible a toda la plantilla denominado "Get to know" para que las personas puedan conocer a las nuevas incorporaciones. Para ello, se les requiere que respondan a un cuestionario que contiene preguntas personales generales.
- Promoción de espacios para que las nuevas incorporaciones puedan establecer un mayor contacto con todo el personal de Volotea. Por ejemplo, se anima que a la hora de la comida las personas recién llegadas se unan a la mesa con otras personas, así como que realicen conjuntamente actividades como jugar al pin-pon. La idea es establecer un espacio para descansar, desconectar, conocer e interactuar de manera más relajada con los compañeros de trabajo.

En esta línea también hemos creado un mail tipo de bienvenida que ayuda a mejorar la experiencia candidato, así como otro para los managers, con el fin de asegurar una acogedora bienvenida

Algunos resultados destacables en relación con los proyectos de selección:

- Procedimiento y Política
  - o Procedimiento y Política actualizados, incluyendo protección de datos, compromiso con la igualdad y la diversidad y Código de los principios del negocio.
  - o Hemos empezado a realizar test psicopatológicos a todas las nuevas incorporaciones desde noviembre de 2021.
- Inclusión y diversidad
  - o Compromiso con la igualdad incluido en todas nuestras ofertas de trabajo.
  - o Lenguaje inclusivo en las guías de selección.
  - o Evaluación de la diversidad.
- Acciones de marca del empleador
  - o Nuevos anuncios basados en imágenes de LinkedIn.

### Escuchamos a nuestros trabajadores

Consideramos que las personas que forman Volotea son el activo más importante, pues su motivación, compromiso y rendimiento son los elementos clave para el éxito de la empresa. Teniendo en cuenta nuestros compromisos con las personas y también para cumplir con los objetivos y necesidades de la empresa, hemos seguido centrando nuestros esfuerzos en la retención del talento, no solo a través de las oportunidades de promoción interna sino a través de la

escucha activa de nuestros empleados a través de encuestas de satisfacción que realizamos anualmente.

Estas encuestas nos ayudan a conocer de forma sencilla y eficaz el estado de nuestros equipos y sus resultados nos muestran cómo poder mejorar y responder de manera adecuada a las necesidades o problemáticas que puedan ir surgiendo, incluso de manera preventiva. Además, la transparencia es fundamental para Volotea, por lo que los resultados y acciones adoptadas son publicadas en la intranet de la compañía.

Este año, hemos vuelto a lanzar la encuesta tras su paralización en 2020 como consecuencia del estado de pandemia, obteniendo los siguientes resultados:

Encuesta de satisfacción	2021	2019
Organización	6,9	7,4
Mi trabajo	7,2	7,2
Cómo nos comunicamos	7,4	7,4
Salario y beneficios	4,2	4,7
Ambiente de trabajo	7,6	7,9
Liderazgo	7,3	7,6
<b>Resultados generales</b>	<b>7,7</b>	<b>7,5</b>

En las oficinas centrales los Directores y Managers de las diferentes áreas organizan reuniones periódicas donde los empleados pueden comentar cualquier tema y el equipo de Recursos Humanos hace un seguimiento casi personal de todos los empleados. Para las tripulaciones se organizan dos veces al año los *Base Sponsors meetings*; reuniones en cada una de las bases Volotea que lideran miembros del Comité de Dirección. Cada miembro del comité es *Sponsor* de una base y también responsable de hacer seguimiento de las sugerencias o ambiente que se vive.

En lo que respecta a nuestros pilotos, ponemos a su disposición encuestas mensuales acerca del *roster* (organización de sus turnos de trabajo y del tiempo laboral) y adoptamos acciones para satisfacer sus demandas en la medida de lo posible.

### Comunicación interna

En Volotea la comunicación con nuestros empleados se realiza principalmente por correo electrónico, pero también se realiza mediante la intranet y el sistema EFOS (Sistema de comunicación específico para tripulaciones), donde se publica toda la información relevante sobre la Encuesta de Empleados o políticas.

Este año, las comunicaciones internas han disminuido el contenido relativo a la situación de pandemia, para volver a centrarse en otros aspectos como los cambios mayores de la empresa: cambios en la organización (equipos), integraciones de nuevas personas, y transformación de la empresa (cambio de flota, comunicación del préstamo etc.), y otros asuntos como aspectos relacionados con los eventos de la Navidad, el voluntariado corporativo, etc.

Desde 2014, contamos con "*Volotea Times*", una *newsletter* con vocación trimestral en la que compartimos aquellos aspectos destacados de la compañía con todos los empleados de todas las bases y oficinas centrales. Desde octubre 2020, esta comunicación pasó a ser mensual.

También nos preocupa la comunicación con nuestros grupos de interés. Disponemos de unas **Brand Guidelines** que, entre otras, tienen la finalidad de establecer las pautas con las que todos los empleados deben comunicarse con pasajeros, socios comerciales y demás grupos de interés. Igualmente, disponemos de una **Política de Redes Sociales** con la que se pretende comprometer, concienciar y responsabilizar a todos los empleados en el uso de estos canales de comunicación.

## 6 Voloteando por el medio ambiente

**Nuestro Código Ético recoge nuestro compromiso de mejora continua para minimizar nuestro impacto medioambiental y contribuir a la sostenibilidad a largo plazo mediante la optimización de los recursos. Por ello, reconocemos nuestra responsabilidad ante la sociedad, y trasladamos este compromiso a nuestros proveedores.**

### 6.1 Compromiso ambiental

**Nuestra Política Medioambiental asegura el cumplimiento de la legislación en materia medioambiental y se centra en la adopción de medidas y la búsqueda de nuevas tecnologías, a través de la colaboración con las instituciones y la industria, para aumentar la eficiencia energética y ecológica del producto final de nuestra compañía: el transporte de pasajeros y equipaje.** Nuestro objetivo principal es conseguir un incremento continuado de la eficiencia en el consumo de combustible en nuestra flota de aviones. De este modo, con el fin de asegurar que las personas de nuestra plantilla conocen los compromisos de Volotea en materia ambiental, la citada Política se encuentra al alcance de todas las personas en la intranet.

Nuestro compromiso con el medio ambiente se ve reflejado en nuestro esfuerzo para llevar a cabo una transición hacia una aviación menos contaminante que se esté alineada con la movilidad sostenible. Por este motivo, no operamos ningún vuelo que cubra una distancia que se pueda recorrer en tren en menos de 4 horas. Así, más del 90% de nuestros vuelos no tienen una alternativa más sostenible de menos de 6 horas

Asimismo, Volotea está sujeta al Régimen de Comercio de Derechos de Emisión de la Unión Europea (RCDE UE o EU ETS, por sus siglas en inglés) y cumplimos con lo expuesto tanto por la Directiva 2008/101/CE que introduce las actividades de aviación en el régimen comunitario de comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero, así como por la normativa española de aplicación. No obstante, no disponemos de certificación de tipo ambiental ni contamos con seguro de responsabilidad medioambiental ya que, de acuerdo con esta legislación, no existe la obligatoriedad de disponer de uno. Cabe decir, que con carácter anual remitimos a las autoridades un informe de emisiones de CO<sub>2</sub> previamente verificado por una entidad acreditada, exponiendo los datos globales y evidenciando al mismo tiempo que el plan de seguimiento aprobado se cumple internamente asegurando una gestión adecuada.

En 2021 para prevenir los riesgos medioambientales destinamos 27,40 millones de euros en la compra de derechos de emisión de gases de efecto invernadero. En 2020, este importe fue de 10,55 millones de euros, lo que supone un 160% más respecto 2020. Esta diferencia se debe, principalmente al incremento de precio del derecho de emisión, seguida del incremento de actividad respecto a 2020 y la introducción de aviones más pesados, pero con mayor capacidad (A320) a nuestra flota. Actualmente no disponemos de certificación de tipo ambiental ni contamos con seguro de responsabilidad medioambiental ya que, de acuerdo con la legislación aplicable, no existe la obligatoriedad de disponer de uno.

#### Lucha contra el cambio climático

Uno de los retos del siglo XXI es la lucha contra el cambio climático, lucha en la que es necesario reducir las emisiones de gases de efecto invernadero, promover el uso de energías renovables y aumentar la eficiencia energética. Con este propósito, el sector de la aviación está trabajando para reducir su contribución al cambio climático derivado, sobre todo, de las emisiones de CO<sub>2</sub>, el principal Gas con Efecto Invernadero (GEI) emitido por los aviones durante el proceso de combustión del fuel. Así, en Volotea trabajamos de forma directa e indirecta para reducir nuestras emisiones de GEI, y más concretamente las de CO<sub>2</sub> conforme a lo establecido en nuestra Política Medioambiental. Además, nuestro modelo de negocio de vuelos directos entre ciudades pequeñas y medianas contribuye a la reducción global de estas emisiones al eliminar las escalas y ahorrar combustible en el transporte aéreo europeo.

De este modo, Volotea, como miembro de A4E (Airlines for Europe) se ha avanzado en su compromiso de cumplir con el objetivo de la UE de lograr la descarbonización de la aviación en 2050, al comprometerse de manera voluntaria a compensar el 25% de sus emisiones para el 2025.

Para ello, ha compensado un 5% de sus emisiones de 2021, cifra que irá aumentando en un 5% anualmente. En línea con este objetivo la aerolínea ha firmado un acuerdo con VINCI Airports, el principal operador aeroportuario del mundo, que permitirá a Volotea unirse a su programa de sumideros certificados de carbono forestal, que se desarrollarán en las zonas de influencia directa de ambas compañías y en alianza con entidades y organizaciones locales. Teniendo en cuenta el anterior objetivo, Volotea, que desde sus inicios ha puesto en marcha más de 50 iniciativas, ha reducido en más de un 41 % la huella de carbono por pasajero y kilómetro y tiene previsto empezar a introducir en 2022 carburantes sostenibles en sus aviones.

Además, en Volotea seguimos apostando por la innovación y la sostenibilidad. En 2021, hemos retirado todos los Boeing 717 y hemos anticipado la transición de nuestra flota, prevista para 2023, a una flota más eficiente y sostenible a través de la incorporación de los modelos Airbus A319 y A320, con una mayor capacidad y un mayor alcance de vuelo, lo que se traduce en una reducción de las emisiones por pasajero.

Por otro lado, el Departamento de Ingeniería de Operaciones de Volotea sigue fomentando la reducción continua de las emisiones de CO<sub>2</sub> asociadas a los vuelos de nuestros aviones gracias a la mejora en la eficiencia del uso del combustible. Las metas de reducción de emisiones de gases efecto invernadero están vinculadas a los objetivos de reducción del consumo de combustible en los aviones especificado en el apartado de Energía.

En Volotea seguimos nuestro compromiso de mejora constante y queremos ser cada vez más transparentes. En 2021 hemos disminuido nuestras emisiones de alcance 2 (método market-based) a pesar de haber incrementado nuestro consumo eléctrico gracias, en parte, a un aumento del consumo de energía renovable. Esta disminución no se observa si se calcula mediante la metodología location-based, porque no considera el consumo de energía individualmente por compañía sino globalmente a nivel de España.

En cuanto al total, nuestras emisiones de alcance 1 y 2 fueron de 447.700 tCO<sub>2</sub>eq, un 33% más que el año pasado, que fueron de 297.571 tCO<sub>2</sub>eq. El aumento se debe principalmente al incremento de nuestra actividad y al uso de aeronaves más pesadas.

<b>Emisiones de CO<sub>2</sub> eq de Oficinas y bases de España (tCO<sub>2</sub>eq)</b>	<b>2021</b>	<b>2020</b>
Alcance 1 <sup>1</sup>	447.671,64	297.532,89
Consumo de fuel de los aviones en tierra y en vuelo	447.600	297.442
Consumo de gasóleo B de los equipos en tierra	71,64	70,73
Gases refrigerantes (R410A)	0	20,16
Alcance 2 <sup>2</sup> (Método market-based)	28,64	38,49
Alcance 2 <sup>3</sup> (Método location-based)	30,42	28,80
<b>TOTAL (Método market-based)</b>	<b>447.700,28</b>	<b>297.571,38</b>
<b>TOTAL (Método location-based)</b>	<b>447.702,06</b>	<b>297.561,69</b>

<sup>1</sup>Incluye consumo de fuel de los aviones en tierra y en vuelo, consumo de fuel de los equipos en tierra de las bases operativas Asturias y Bilbao, y los gases refrigerantes. Los factores de emisión utilizados han sido los que recoge el Registro de huella de carbono, compensación y proyectos de absorción de dióxido de carbono de MITECO en su versión de abril 2021 (Gasóleo B=2,686kgCO<sub>2</sub>eq/L; R410A=2,088kgCO<sub>2</sub>eq/L).

<sup>2</sup>Incluye consumos de electricidad en las oficinas de Barcelona, Asturias y Bilbao. El método "market-based" utiliza los factores de emisión que recoge el Registro de huella de carbono, compensación y proyectos de absorción de dióxido de carbono de MITECO relativos al mix eléctrico en su versión de abril 2021.

<sup>3</sup> El método "location-based" utiliza el factor de emisión de la Red Eléctrica de España, que fue de 0,138 tCO<sub>2</sub>eq/MWh en 2021 y de 0,144 tCO<sub>2</sub>eq/MWh en 2020.

## Otros tipos de contaminación

Nuestro Manual de Operaciones de Volotea establece un procedimiento para minimizar en la medida de lo posible el impacto al medio ambiente y evitar cualquier daño en la salud de las personas derivado de los posibles derrames de mercancías peligrosas. Además, se dispone de un Plan de Auditorías de Combustible que verifica los protocolos de actuación de los proveedores conforme disponen de procedimientos adecuados de formación, seguridad y actuación en caso de derrame.

Cabe destacar que en las oficinas se utilizaban gases refrigerantes regulados para los equipos de aire acondicionado. En 2020 se realizó una carga de 201,16 de gas R410. Este año, esta ha sido de 0.

Por otro lado, el ruido de nuestros aviones se identificó como uno de los grandes impactos para nuestro personal de operaciones y así como también para las comunidades donde operamos. De este modo, adoptamos las medidas necesarias para atenuar el ruido causado durante las operaciones como, por ejemplo, el uso limitado de los motores auxiliares en los aeropuertos, la reducción de la utilización del freno por inversión del empuje o el seguimiento de las rutas establecidas por el control aéreo de entrada y salida de los aeropuertos. Un aspecto importante en este sentido es que nuestros aviones cuentan con un certificado de niveles de ruido de conformidad con la normativa de aplicación.

Asimismo, dado el tipo de actividad llevada a cabo, además del CO<sub>2</sub>, se emiten otros gases correspondientes a las maniobras de aterrizaje y despegue de las aeronaves por debajo de los 900 metros de altitud, denominados ciclos LTO (*Landing Take Off*). En estas maniobras se incluye la aproximación, ascenso, despegue y rodadura de aeronaves y se emiten óxidos de nitrógeno (NOx), monóxido de carbono (CO) e hidrocarburos sin combustión (HC). Los estándares de emisiones de estos gases están fijados por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), que es la responsable de establecer límites de emisión de estos gases para los aviones.

### **Hacia una aviación sostenible**

Volotea está comprometida con los objetivos del Acuerdo de París y el Green Deal Europeo y ha suscrito la ambición de la industria aérea europea de conseguir la neutralidad en CO<sub>2</sub> antes de 2050. Para conseguir este objetivo será necesaria una colaboración coordinada y decidida entre industria e instituciones, así como un cambio radical en el diseño de los aviones. Siguiendo esta meta, en 2019, Volotea reforzó su compromiso en su lucha contra el cambio climático al adoptar un acuerdo de colaboración (el cual sigue vigente en 2021) con la compañía aeronáutica DANTE Aeronautical para participar en un proyecto a largo plazo de desarrollo de un avión de pasajeros híbrido-eléctrico.

La idea es eliminar completamente las emisiones de carbono durante el vuelo, así como reducir significativamente el ruido producido por el avión durante el vuelo, en el despegue o el aterrizaje a través de la utilización de motores alimentados por electricidad, que a su vez es almacenada por baterías o generada a bordo con motores de combustión interna de alta eficiencia.

Por lo tanto, se entiende que este avión es fundamental para lograr un transporte aéreo regional de cero emisiones, ya que permitirá habilitar conexiones entre pequeñas poblaciones gracias a sus reducidos costes operativos comparables a los de aviones mucho más grandes.

En 2021 no hemos podido avanzar significativamente en el proyecto, si bien continuamos trabajando para continuar su desarrollo.

## **6.2 Eficiencia y optimización de los recursos**

### **Energía**

En línea con nuestro compromiso con la sostenibilidad y la mejora continua, buscamos conseguir la máxima eficiencia energética y optimizar cualquier proceso. Nuestro principal consumo de combustible es el asociado al utilizado por nuestros aviones en tierra y durante el vuelo. Por ello, disponemos de un Departamento de Ingeniería de Operaciones que se encarga de impulsar la mejora continua de la eficiencia del uso del combustible, llevando un control detallado del consumo de combustible que, al mismo tiempo, permite detectar irregularidades y prácticas que conlleven un posible consumo excesivo.

Buscamos esta optimización en el cuidado y la actualización de la flota mediante la aplicación de programas de mantenimiento efectivo. Desde 2012, en Volotea hemos desarrollado un total de 50 iniciativas de ahorro de fuel, la mayoría aplicados en nuestra flota estable. En este sentido, las iniciativas de reducción del consumo de combustible se centran en tres grandes medidas: eficiencia en el pilotaje del avión, planificación, y reducción de la resistencia aerodinámica.

Gracias a estas iniciativas, en Volotea hemos conseguido optimizar el consumo de combustible en un 12,7% desde que empezamos a volar.

A estas iniciativas cabe añadir culminación de la renovación a una flota 100% Airbus y la retirada de los aviones B717. La incorporación de los A319 y los A320, que cuentan con tecnología de última generación para optimizar el consumo de combustible y reducir las emisiones de CO<sub>2</sub>, han supuesto un ahorro total por avión de un 27% de queroseno por pasajero y kilómetro respecto a la flota del 2015.

En 2021, el consumo de fuel en los aviones fue de 130.395 toneladas, un 38% más que en 2020, debido al incremento de horas de vuelo y el uso de una flota más pesada (A320).

En nuestras bases de Asturias y Bilbao la energía que se suministra a los aviones cuando están en tierra procede de un equipo de transporte en tierra que va a gasoil. Los consumos de gasoil en 2021 han sido de 14.104L y 12.567L, respectivamente. Sumándolos, observamos que este consumo se ha mantenido estable entre 2020, que fue de 26m<sup>3</sup>, y 2021, que ha sido de 26,7m<sup>3</sup>.

Por otra parte, la electricidad que consumimos en Volotea proviene de la red eléctrica de cada país en el que operamos. En oficinas centrales se consume un 42% de la electricidad de fuentes renovables.

El consumo de energía eléctrica en 2021 ha sido de 217.298kWh, un 5,64% más que en 2020. El porcentaje no se ha visto incrementado significativamente debido a que todavía hay personas que se encuentran en situación de ERTE y todavía hay personas que hacen teletrabajo por la situación de pandemia. Cabe destacar además que, en 2021, estaba previsto realizar la automatización del cierre de luces en nuestras oficinas centrales de Barcelona, de conformidad con el proyecto de mejora de la eficiencia energética como resultado de la auditoría energética. No obstante, un año más la situación de pandemia ha obstaculizado la cristalización del mismo según previsión. Por ello, se ha insistido en la concienciación y en la plena colaboración tanto del personal externo de limpieza como de los empleados para que se evite un uso irracional de la luz artificial a través de la aplicación de buenas prácticas durante la jornada laboral, así como durante el fin de semana para que las luces y todos los aparatos queden correctamente cerrados.

Asimismo, se ha iniciado un proceso de sustitución de los antiguos fluorescentes por nuevos Leds a medida que estos han dejado de funcionar así como la instalación en algunas zonas de placas Led, que tienen un menor consumo y mayor durabilidad. Nuestro objetivo para el 2022 es seguir con este proceso en las zonas que todavía no se ha producido el cambio. En la recepción, debido a la imposibilidad de realizar obras, se procederá a cambiar las luces halógenas por placas Led.

<b>Energía eléctrica en oficinas* (kWh)</b>	<b>2021</b>	<b>2020</b>
Barcelona-Headquarters	190.924	174.895
Asturias	16.354	16.889
Bilbao	10.020	13.917
<b>Total</b>	<b>217.298</b>	<b>205.701</b>

*\* No se dispone de los consumos de electricidad de las bases de Francia, Italia y Grecia, puesto que son espacios muy pequeños sin medidores de consumo. La estimación de estos consumos se hace a partir del reparto de consumos del ente aeroportuario y no tiene en cuenta la actividad desarrollada. Es por ello no lo reportamos. Las oficinas y bases reportadas sí que tienen contador propio.*

## **Agua**

De manera global, Volotea ha registrado un consumo total de 4.957 m<sup>3</sup> de agua en 2021. Este consumo es la suma total de consumo, por un lado, de nuestros aviones 957 m<sup>3</sup>, y por el otro, del consumo de agua de nuestras oficinas de España (Barcelona y Asturias), 448 m<sup>3</sup>. Cabe de decir, que el 100% del agua extraída proviene de la red pública, así como que Volotea, de conformidad con su actividad, no realiza vertido en el agua.

<b>Consumo de agua (m³)*</b>	<b>2021</b>	<b>2020</b>
Oficinas Barcelona	448	819
De aviones	480	235
Asturias	29	13
<b>Total</b>	<b>957</b>	<b>1.067</b>

\*Debido a la casuística de las infraestructuras de Bilbao, Volotea no dispone del consumo de agua en estas oficinas.

Con el fin de optimizar el uso de agua, durante el 2021 se han revisado semanalmente las cisternas para evitar pérdidas innecesarias y se han cambiado los mecanismos de todas las cisternas en caso de ser necesario. La reducción del consumo de agua en algunas zonas de las oficinas es consecuencia de la continuidad del teletrabajo.

Por otro lado, para reducir el consumo de agua en los aviones sólo se llenan los depósitos de agua al 50% de su capacidad. De este modo, conseguimos reducir el peso del avión y ahorramos en el consumo de agua, y simultáneamente en el consumo de combustible.

El consumo de agua de los 41 aviones en circulación ha sido de 480m³, un incremento significativo en comparación con 2020, que fue de 235m³, básicamente debido al incremento de vuelos durante el 2021.

#### **Medidas para impulsar la reducción de recursos de papel**

Incorporamos medidas para realizar una gestión más óptima del consumo de papel en nuestras oficinas y en los vuelos a través de su reducción o utilizando alternativas de papel más ecológico.

En 2021 hemos continuado con la iniciativa de utilización de papel reciclado en las impresoras de nuestras oficinas centrales, o en caso de utilizar papel blanco se compra con componente ecológico. Así, hemos incrementado el consumo de papel reciclado que ha pasado de un 49% en 2020 a un 67% en 2021 (se incluye el papel reciclado y el papel blanco con componente ecológico).

Como consecuencia de las iniciativas adoptadas desde 2019 como el plan de ahorro de papel en vuelo gracias al *Electronic Flight Back* (EFB), se observa una reducción sustancial de compra de papel. En concreto, en 2021 se han realizado 41.866 vuelos, así que ahorramos 1.004.784 hojas de papel (en 2020 que fue de 734.496 hojas de papel ahorradas por vuelo). Por lo tanto, con una estimación de un peso de 5g<sup>7</sup> por cada DinA4, este año estimamos un ahorro total de 5.023.920kg de papel. En las oficinas, los datos muestran una significativa disminución del consumo de papel en un 22,2% y de un 90,4% en el consumo de cajas.

<b>Consumo de papel</b>	<b>2021</b>	<b>2020</b>
Cajas	11	114
kg	1.086	1.396

Por otro lado, cabe destacar que como consecuencia de la estricta normativa de aplicación al sector o por razones de confidencialidad, en nuestros centros operativos y en las oficinas, existe cierta información que debe ser destruida. Para ello, la compañía cuenta con el apoyo de una empresa certificada que se encarga de la destrucción de estos documentos. Así, en 2021 se generaron 4.304 kg de papel destruido, es decir 1.224 kg menos que durante el año 2020. También en este caso, se observa que la destrucción de papel ha disminuido drásticamente durante los últimos años. Por otro

<sup>7</sup> A través de este cambio se determina que se dejan de imprimir y usar 24 hojas de papel por vuelo. Se ha utilizado un gramaje estándar de 80g. El **peso** de la hoja de 80gr nos indica que una hoja de 1 metro cuadrado pesaría 80 gramos. Es decir que una hoja **A4** que tiene unas medidas de 210 x 297 mm, pesará 5gr.

lado, hemos realizado una compra de 181 unidades de tóneres en 2021 respecto a los 125 comprados en 2020.

#### Elementos desechables derivados de la COVID

Durante el 2021, todavía debido a la COVID, el personal de tierra y de cabina ha continuado usando materiales desechables como guantes o mascarillas que prácticamente no eran utilizadas antes de la situación de pandemia. Además, se procura que los empleados de oficinas prioricen la utilización de mascarillas de tela para reducir la cantidad de material desechable usado. En particular, en las oficinas y en los aviones de nuestras bases hemos usado los siguientes elementos<sup>8</sup>:

<b>Elementos desechables derivados de la COVID en las oficinas y en los aviones de las bases</b>	<b>2021</b>	<b>2020</b>
Mascarillas de celulosa	225.000	75.000
Guantes de vinilo	300.000	110.000
Paquetes de plástico de 30 unidades de toallitas de celulosa	7.250	7.500
Garrafas de plástico de 5L con gel desinfectante	237	120
Botellas de plástico de 500 ml de gel desinfectante	186	110
Botellas de plástico de 100 ml de gel desinfectante	946	0

### 6.3 Economía circular

La Economía Circular conlleva compartir, alquilar, reutilizar, reparar, renovar y reciclar materiales y productos existentes siempre que sea posible para crear un valor añadido. De esta manera, el ciclo de vida de los productos se dilata. En otras palabras, conlleva reducir los residuos al mínimo y evita la extracción continuada y excesiva de materias primas.

Por ello, en Volotea seguimos trabajando en nuestro propósito de reducir al máximo nuestro consumo de materiales así como de aumentar el porcentaje de reciclaje ya sea a través de empresas especializadas (gestores) o de los aeropuertos que nos proporcionan el servicio.

En este contexto, se debe destacar que en el caso del sector de la aviación, la gestión de los residuos se encuentra extensamente regulada por el gestor aeroportuario. En este sentido, los residuos asociados a la asistencia en tierra de aeronaves son tratados y gestionados de conformidad con lo establecido en la directiva 97/68/CE del Parlamento Europeo y del consejo del 16 de diciembre de 1997.

La seguridad es un factor clave para Volotea, por ello, es de obligado cumplimiento, cada cierto tiempo o en caso de detectar daños, sustituir algunas partes como ruedas, frenos, baterías o botellas de oxígeno. Esto hace que nuestra fuente principal de consumo de materiales y generación de residuos se centre en el mantenimiento de los aviones. No obstante, conforme a nuestros compromisos, un 90% de los componentes aeroespaciales son reparados por talleres aprobados y reinstalados en las aeronaves, fomentando así la economía circular. En caso de que un componente no pueda ser reparado, el taller se hace responsable de su gestión o destrucción. Por otro lado, los residuos peligrosos son tratados por gestores autorizados, que son los responsables de su eliminación y/o valorización.

<sup>8</sup> Datos calculados en base a lo que se ha comprado.

En 2021, seguimos aplicando la filosofía de compra de lo “necesario” frente a la antigua compra de “stocks”. Esto nos está permitiendo reducir el porcentaje de compra y nos ayuda a adaptarnos al consumo real del mantenimiento de nuestra aviación, evitando así la acumulación de material, y por consiguiente, la generación de residuos.

Los residuos son gestionados a través de gestores autorizados o a través de sistemas establecidos en los sistemas de los propios aeropuertos de donde se encuentran las bases. Este año, la cantidad de residuos generados se han incrementado respecto a 2020 debido al aumento de la actividad y al cambio de flota. A continuación, se detallan los consumos anuales:

	2021	2020
<b>Tipo de materiales</b>	<b>Unidades</b>	
Ruedas	917	885
Frenos	94	96
Baterías	144	169
Botellas de oxígeno	86	112
Consumo de baterías de emergencia*	148	-
Botiquines a bordo del avión*	164	-
Ventanas de cabina*	15	-

\* Es el primer año que se reporta el dato

<b>Residuos procedentes del mantenimiento de los aviones</b>	<b>Italia</b>	<b>Francla</b>	<b>Grecia</b>	<b>España</b>
<b>2021</b>				
<b>Aceite (L)</b>	7.944	11.515	484	2.453
<b>Bombillas y Fluorescentes (kg)</b>	90	115	6	26
<b>Tóner (kg) <sup>1</sup> *</b>	36	30	8	20
<b>Pilas (kg)</b>	48	55	4	18
<b>Otros Residuos<sup>2</sup> (kg)</b>	360	410	20	120
<b>2020</b>				
<b>Acelte (L)</b>	2.887	5.163	199	297
<b>Bombillas y Fluorescentes (kg)</b>	105	75	8	12
<b>Pilas (kg)</b>	36	25	4	6
<b>Otros Residuos<sup>2</sup> (kg)</b>	270	310	25	60

<sup>1</sup> En 2020 no se reportó este dato

<sup>2</sup> Otros residuos son filtros, trapos sucios, etc.

Además, en los aeropuertos de Bilbao y Asturias, se mantiene la subcontratación del servicio de limpieza de aeronaves y oficinas con la empresa Multiservicios Aeroportuarios. La gestión de los residuos se lleva a cabo a través de su **Programa de Control Ambiental (PCA)**. Este especifica el método de separación de los residuos y el lugar dónde deben ser transportados para su ulterior deshecho o reciclaje, así como los procedimientos de prevención de vertidos de aguas residuales y de actuación en caso de derrame de sustancia peligrosa.

En las oficinas, aunque Volotea no dispone de una política específica, también llevamos a cabo una gestión adecuada de los residuos generados. A través de nuestro equipo de voluntarios llamado *Sustainable Team*, el cual se reúne de manera periódica, valoramos la adopción de iniciativas que mejoren nuestro espacio de trabajo y reduzcan nuestro impacto ambiental. De este modo, se han mantenido las iniciativas adoptadas años anteriores como la entrega de una botella corporativa reutilizable a los nuevos empleados, la separación de papel, plástico, orgánico, material higiénico debido a la COVID y tóneres así como la promoción del reciclaje de material de oficina y la reutilización de las cajas de empaquetado. Si bien, durante el 2021 su actividad ha continuado siendo limitada debido a la reducida actividad de las oficinas por la continuidad del teletrabajo.

### **Lucha contra el desperdicio alimentario**

En Volotea contamos con un servicio de venta de comida y bebidas durante el vuelo. Debido a las medidas de seguridad tomadas para prevenir el contagio de la pandemia, durante el 2020 se eliminó la venta a bordo, la cual fue retomada en noviembre de ese mismo año y hasta mayo de 2021 con un *cáterin* reducido, es decir únicamente se servían bebidas calientes, dos *snacks* y botellas de agua individuales. Finalmente, en junio de 2021 se vuelve a retomar el servicio completo de *cáterin*, sirviendo diferentes tipos de productos incluidos productos frescos como bocadillos, *snacks*, varias bebidas, etc.

En condiciones normales, en Volotea ofrecemos principalmente alimentos no perecederos como *snacks*, por lo que evitamos generar desperdicios alimentarios en el día a día. Además, teniendo en cuenta las características de la actividad de Volotea, que durante las temporadas bajas tiene una menor afluencia de vuelos y que estos, entre semana son, en gran medida, cortos y nacionales, en octubre de 2021, se adoptó un nuevo enfoque de venta de los alimentos frescos, que pasaban a venderse únicamente durante el fin de semana. Esta nueva visión no sólo nos permite adaptarnos a la demanda según la estacionalidad sino que además nos ayuda a reducir y evitar un desperdicio alimentario innecesario de este tipo de alimentos. Siguiendo esta línea, en el caso de los productos frescos, como bocadillos, muffins y croissants, al final del día se ofrecen estos productos al 50% de su precio para fomentar su consumo y como acción para combatir el desperdicio de alimentos. Los productos no vendidos son retirados por la empresa proveedora, la cual lleva a cabo la gestión de los mismos a través de sus propias políticas de desperdicio alimentario. De este modo, gracias a estas iniciativas, entre los meses de noviembre y diciembre de 2021 hemos evitado la carga de 2.584 productos perecederos, lo que ha supuesto que se evitara desperdiciar entre un 35% y un 40% de estos alimentos en comparación con el mismo periodo en 2019.

Además, cabe destacar que, a pesar de la situación, hemos centrado nuestros esfuerzos para mejorar la sostenibilidad del *cáterin* a bordo de nuestros aviones. Por ello, en junio de 2021 se empezó a materializar el cambio de productos más desechables por productos más eco-responsables. Así, en todas nuestras bases y vuelos se dispone de servilleta de papel reciclado, vasos de cartón y palitos de madera o bambú. Asimismo, en algunos vuelos, en función de la empresa de *cáterin*, el envase de algunos bocadillos es de cartón. En este sentido, para lograr nuestros objetivos, Volotea está trabajando juntamente con las empresas de *cáterin* para mejorar el embalaje de los productos según los criterios de la compañía.

### **6.4 Protección de la biodiversidad**

Algunos de los aeropuertos en los que operamos se encuentran cerca de espacios protegidos o de alta biodiversidad, como por ejemplo el de Barcelona. Por ello, formamos parte de Birdstrike Management Group, en el que participan también otras tres compañías aéreas. El objetivo de este grupo es implementar medidas destinadas a desalojar comunidades de aves de las pistas de despegue y aterrizaje, y así prevenir cualquier posible colisión.

Los miembros del grupo llevan a cabo auditorías en algunos aeropuertos para después desarrollar Planes de Gestión de Peligro de Fauna Salvaje. El proyecto ofrece una oportunidad para recibir orientación, apoyo y desarrollo para todo el personal que forma parte del grupo y se compromete a trabajar para transferir su conocimiento y experiencia.

## 7 Somos parte de las ciudades que nos acogen

**En Volotea queremos que las poblaciones de cada una de las ciudades en las que operamos nos sientan suyos. Por ello, no sólo establecemos conexiones entre ciudades medianas y pequeñas que favorecen las economías de sus regiones sino que establecemos relaciones con las comunidades locales para hacer frente a los retos sociales y ambientales existentes, y asegurar su prosperidad.**

### 7.1 Patrocinios

En Volotea nos implicamos patrocinando proyectos culturales y deportivos de gran relevancia para las comunidades locales donde estamos presentes. A la hora de seleccionar tanto las entidades como los proyectos en los que nos involucramos, tenemos en cuenta que se trate de organizaciones que desarrollen proyectos de larga duración, aporten valor a los ciudadanos y estén totalmente arraigadas en sus áreas de acción y/o influencia.

- › Compromiso con socios locales
- › Enfoque duradero
- › Intereses locales
- › Visibilidad todo el año
- › Habilidad para involucrar diferentes grupos de interés
- › Bases de datos y *newsletters* locales

Esta estrategia nos lleva a estar activamente comprometidos con las principales instituciones sociales y culturales en las ciudades donde volamos. Las aportaciones incluyen la financiación de un amplio abanico de iniciativas en Francia, Italia, España y Grecia. En 2021, debido a que hemos tenido que seguir haciendo frente a la COVID, reducimos nuestros acuerdos de patrocinio. De esta manera, a lo largo del pasado año renovamos aquellos convenios que tienen un mayor impacto social con aquellos socios estables, comprometidos con nuestros objetivos y que están orgullosos de apoyar a Volotea. Por ello, en 2021, la cifra de patrocinios alcanzó un importe de 175.000€ respecto a los 113.000€ de 2020, de entre los cuales destacamos los siguientes:

- › Patrocinio de Le MuCem en Marsella para difusión de actividades culturales y exposiciones centradas en las culturas del mar Mediterráneo.
- › Patrocinio del C.D. Bilbao Basket Berri Sad.
- › Patrocinio de los trabajos de restauración de varias obras del Museo Gypsotheca Antonio Canova de Possagno.
- › FC Nantes

### 7.2 Nuestro retorno a la sociedad

**En Volotea somos conscientes de la importancia de llevar a cabo nuestro negocio de una manera responsable. Desde nuestros inicios hemos mostrado nuestro compromiso con la sociedad y con el territorio donde operamos, dando apoyo a una amplia diversidad de actividades y entidades. Con esta ambición nació *Volotea Cares*, una iniciativa interna que fomenta uno de nuestros valores fundamentales: el cuidado de nuestros clientes, empleados y otros socios. Para ello, esta iniciativa adopta diferentes acciones teniendo en cuenta los criterios ESG, es decir, factores ambientales, sociales y de gobierno corporativo.**

Como parte de nuestro compromiso social, en este apartado queremos destacar las iniciativas que se agrupan dentro de nuestra **acción social** para ayudar a los grupos más desfavorecidos de nuestras comunidades. Las iniciativas relativas al buen gobierno y la sostenibilidad ambiental han sido descritas en este informe en sus correspondientes capítulos, destacando las buenas prácticas desarrolladas.

### **Voluntariado corporativo**

En Volotea tenemos un compromiso activo con la sociedad y somos conscientes de nuestro papel para producir un cambio significativo en ella. Por ello, entendemos el voluntariado corporativo como la herramienta para fomentar un espíritu solidario entre todos nuestros empleados y motivar su participación en programas sociales, la mejora del medio ambiente o el desarrollo sostenible. Para ello, colaboramos con asociaciones, ofreciendo no solo nuestra ayuda económica sino también nuestro tiempo y conocimientos a través de nuestro **programa de voluntariado corporativo**.

La pandemia ha continuado repercutiendo en el desarrollo de nuestro programa de voluntariado, así que durante 2021 muchas de las iniciativas se han llevado a cabo de manera telemática o individualmente. A continuación, destacamos algunas de las iniciativas llevadas a cabo dentro de este ámbito:

- › **Fundación ARED.** La Fundación ARED trabaja desde hace más de 25 años para la inserción laboral de personas en riesgo severo de exclusión, sobre todo mujeres, formándoles en hostelería, confección y atención socio-sanitaria.  
Hemos mantenido nuestra colaboración con la entidad mediante nuestra aportación económica (11.500€), puesto que el voluntariado presencial se ha visto plenamente impactado por la pandemia.  
Además, hemos participado en la noche d'AREC, un evento cuyo objetivo es la recogida de fondos adicionales a nuestra aportación anual. El equipo de Recursos Humanos asistió en representación de Volotea.  
Asimismo, algunos empleados de Volotea participaron en una carrera solidaria organizada por la entidad. Los participantes podían caminar, correr o ir en bicicleta para sumar kms que quedaban recogidos en una aplicación.
- › **Aldeas Infantiles SOS.** En 2021 hemos vuelto a colaborar con esta entidad como 'Constructores de Futuro', y hemos hecho una aportación económica para suplir las necesidades derivadas de la COVID. Los fondos (11.300€) se destinarán a proyectos de educación para reducir la brecha digital de niños en familias en situación vulnerable. Asimismo, se llevó a cabo una colecta de juguetes gracias a las aportaciones realizadas de manera voluntaria por los empleados de HQ o de las bases, los cuales dejaron regalos bajo el árbol de navidad.
- › **Las Sillas Voladoras.** Las Sillas Voladoras es una asociación sin ánimo de lucro que promueve la integración de personas con discapacidad en actividades aeronáuticas. A través de la asociación se organiza un festival de aviación adaptada y ofrecemos la oportunidad a todos nuestros empleados para que participen como voluntarios.

Además este año hemos organizado las primeras iniciativas globales para todos los empleados de la compañía como a continuación se destaca:

- › **Campaña donación de sangre con motivo del día Mundial del Donante.**
- › **Campaña "One letter, One smile",** a través de la cual se enviaron cartas a personas de la tercera edad residentes en residencias geriátricas y que no tienen familiares cercanos.
- › **Campaña de recogida de alimentos con motivo del día Mundial de Banco de Alimentos.**
- › **Campaña de recogida de juguetes para Navidad.**

### **Otras colaboraciones**

Volotea, en caso de no poder colaborar con las entidades a través de su programa de voluntariado, también apoya iniciativas solidarias mediante aportaciones económicas o a través de la adopción de acuerdos específicos para la investigación científica, la divulgación cultural y la integración social.

En 2021, destacamos:

- › **UNHCR-ACNUR:** En Volotea pensamos que la labor de este organismo de las Naciones Unidas es fundamental para proteger a los refugiados y desplazados por persecuciones o conflictos, y promover soluciones duraderas a su situación, mediante el reasentamiento voluntario en su país de origen o en el de acogida. De este modo, Volotea apoya los proyectos de educación a la infancia en campos de refugiados en

países de primera acogida. Asimismo, en septiembre empezamos a destinar las aportaciones a socorrer a las familias afganas después de la ocupación talibán. Durante todo el año, a través de nuestra web, también los clientes que lo desean pueden hacer un donativo junto con su reserva y nosotros nos encargamos de hacerlo llegar a UNHCR-ACNUR. En total en 2021 recaudamos 20,109€. De los cuales 5.000€ fueron donación directa de Volotea y el resto donaciones de nuestros clientes a través de nuestra web.

Además, en Francia, hemos realizado aportaciones a **Association Jeremy, Aerocampus Aquitaine, y Les Ailes de la Ville** todas ellas asociaciones sin ánimo de lucro que fomentan la capacitación entorno el ámbito de la aviación.

En 2021, nuestras colaboraciones con entidades sin ánimo de lucro sumaron un total de 33.881€, de las cuales 6.081,00€ se distribuyeron en Francia y 27.800€ en España. En 2020, el total fue de 38.270€, de las cuales 11.498€ se distribuyeron en Francia y 26.772€ en España.

**La cifra de contribuciones sociales**, teniendo en cuenta tanto los patrocinios como las aportaciones a entidades sin ánimo de lucro en 2021 es de **208.881€** (151.270€ en 2020).

## 8 Sobre este informe

El presente Informe de Responsabilidad Social Corporativa constituye el Estado de Información No Financiera que forma parte del Informe de Gestión Consolidado del ejercicio 2021 de Volotea S.L. y su sociedad dependiente, que se ha elaborado para dar cumplimiento a los requisitos establecidos en la Ley 11/2018 de 28 de diciembre de 2018, por la que se modifica el Código de Comercio, el texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital aprobado por el Real Decreto Legislativo 1/2010, de 2 de julio, y la Ley 22/2015, de 20 de julio, de Auditoría de Cuentas, en materia de información no financiera y diversidad.

En su elaboración se han seguido los requisitos establecidos en la Ley 11/2018 y lo establecido en los Estándares de *Global Reporting Initiative* (Estándares GRI). Asimismo, se han tenido en cuenta las Directrices sobre la presentación de informes no financieros de la Comisión Europea (2017/C 215/01) derivadas de la Directiva 2014/95/UE.

En la elaboración de este informe y selección de sus contenidos se han tenido en cuenta los aspectos materiales identificados por Volotea en la nueva materialidad realizada en 2021. De esta manera, en el presente estado de información no financiera se indica, para cada cuestión de la Ley 11/2018, el grado de relevancia de esos aspectos para la compañía, las políticas asociadas, los riesgos relacionados y los indicadores de referencia utilizados para su seguimiento y evaluación.

Finalmente, tal como indica la Ley 11/2018 de información no financiera y diversidad, el presente estado de información no financiera está sometido a verificación por parte de un prestador independiente de servicios de verificación.

### Agradecimientos

Es un gran placer para Volotea poder publicar nuestro cuarto Informe de Responsabilidad Social Corporativa, en el que hemos tenido ocasión de presentar las medidas e iniciativas sostenibles que hemos estado desarrollando desde la creación de la compañía.

Volotea es una aerolínea en la que día a día se trabaja para crecer con responsabilidad, cumplir con todos los requisitos legales y satisfacer las necesidades de nuestros grupos de interés, mejorando nuestro servicio aéreo sin perder de vista nuestra contribución e impacto positivo en el entorno. Este año cabe destacar el crecimiento significativo de nuestra compañía en aspectos tan cruciales como el número de personas que forman parte de nuestro equipo, y el número de rutas donde operamos, a pesar de la situación de pandemia que en la que estamos inmersos.

Desde Volotea queremos terminar estas líneas agradeciendo a toda la familia Volotea por hacer de la compañía, una aerolínea cercana, preocupada por su entorno, sociedad y sus propios empleados, sin cada uno de los cuales la aerolínea no podría despegar. Merci, Grazie, Efharisto, Gràcies, Danke.

Para cualquier duda o aportación acerca de este informe, ponemos a disposición el formulario de contacto en el apartado Ayuda de nuestra web [volotea.com](http://volotea.com).

## 9 Contenidos de la Ley 11/2018

A través del informe, se recogen todos los aspectos identificados como materiales, alineados con los requerimientos contemplados por la Ley 11/2018 de Información No Financiera.

Requerimientos de la Ley	Criterio de reporting	Página(s)	
Breve descripción del modelo de negocio del grupo, que incluirá: 1.) su entorno empresarial, 2.) su organización y estructura, 3.) los mercados en los que opera, 4.) sus objetivos y estrategias, 5.) los principales factores y tendencias que pueden afectar a su futura evolución.	GRI 102-1	Nombre de la Compañía	54
	GRI 102-2	Actividades, marcas, productos y servicios	4
	GRI 102-3	Ubicación de la sede	Travessera de Gracia 56, piso 4. 08006, Barcelona.
	GRI 102-4	Ubicación de las operaciones	4
	GRI 102-6	Mercados servidos	4
	GRI 102-7	Tamaño de la organización	3, 24
Marco de Reporting utilizado	Estándares GRI	Marco de Reporting utilizado	54
Análisis de Materialidad	GRI 102-40 GRI 102-42 GRI 102-47	Lista de los grupos de interés Identificación Selección de los grupos de interés Lista de temas materiales	13-14
Una descripción de las políticas que aplica el grupo respecto a dichas cuestiones, que incluirá:  1.) los procedimientos de diligencia debida aplicados para la identificación, evaluación, prevención y atenuación de riesgos e impactos significativos 2.) los procedimientos de verificación y control, incluyendo qué medidas se han adoptado.	GRI 103-2	El enfoque de gestión y sus componentes	15, 18, 19, 20, 21, 36, 42, 43
Los resultados de esas políticas, debiendo incluir indicadores clave de resultados no financieros pertinentes que permitan: 1.) el seguimiento y evaluación de los progresos y 2.) que favorezcan la comparabilidad entre sociedades y sectores, de acuerdo con los marcos nacionales, europeos o internacionales de referencia utilizados para cada materia.	GRI 103-2	El enfoque de gestión y sus componentes	15, 18, 19, 20-21, 21-23, 36-37, 42, 43-45

Requerimientos de la Ley	Criterio de reporting		Página(s)
Los principales riesgos relacionados con esas cuestiones vinculados a las actividades del grupo, entre ellas, cuando sea pertinente y proporcionado, sus relaciones comerciales, productos o servicios que puedan tener efectos negativos en esos ámbitos, y Cómo el grupo gestiona dichos riesgos, Explicando los procedimientos utilizados para detectarlos y evaluarlos de acuerdo con los marcos nacionales, europeos o internacionales de referencia para cada materia. Debe incluirse información sobre los impactos que se hayan detectado, ofreciendo un desglose de los mismos, en particular sobre los principales riesgos a corto, medio y largo plazo.	GRI 102-15	Principales impactos, riesgos y oportunidades	15-17
<b>Global Medio Ambiente</b>			
1.) Información detallada sobre los efectos actuales y previsibles de las actividades de la empresa en el medio ambiente y en su caso, la salud y la seguridad2.) Los procedimientos de evaluación o certificación ambiental; 3.) Los recursos dedicados a la prevención de riesgos ambientales; 4.) La aplicación del principio de precaución5.) la cantidad de provisiones y garantías para riesgos ambientales.	GRI 103-2	Enfoque de gestión de cada ámbito medioambiental	43
	GRI 102-11	Principio o enfoque de precaución	43
	GRI 201-2	Implicaciones financieras y otros riesgos y oportunidades derivados del cambio climático  Ley 26/2007 de Responsabilidad Medioambiental	43
<b>Contaminación</b>			
1.) Medidas para prevenir, reducir o reparar las emisiones de carbono que afectan <b>gravemente</b> el medio ambiente; Teniendo en cuenta cualquier forma de contaminación atmosférica específica de una actividad, incluido el ruido y la contaminación luminica.	GRI 103-2	Enfoque de gestión de Contaminación.  La contaminación luminica no ha sido considerada actualmente como una cuestión significativa para Volotea. Esta evaluación se basa en la escasa magnitud del impacto que ejercemos en este ámbito y el diálogo mantenido con nuestros grupos de interés.	43-45
<b>Economía circular y prevención</b>			
<b>Economía circular.</b> Medidas de prevención, reciclaje, reutilización, otras formas de recuperación y eliminación de desechos	GRI 103-2	Enfoque de gestión de Efluentes y residuos	48-49
	GRI 306-2	Residuos por tipo y método de eliminación	49
Acciones para combatir el desperdicio de alimentos	GRI 103-2	Enfoque de gestión de acciones para el desperdicio de alimentos	50
<b>Uso sostenible de los recursos</b>			

Requerimientos de la Ley	Criterio de reporting		Página(s)
El consumo de agua y el suministro de agua de acuerdo con las limitaciones locales;	GRI 303-1 (2018)	Interacción con el agua como recurso compartido	46-47
Consumo de materias primas y las medidas adoptadas para mejorar la eficiencia de su uso;	GRI 301-1	Materiales utilizados por peso o volumen	47-48, 49
Consumo, directo e indirecto, de energía	GRI 302-1	Consumo energético dentro de la organización	45-46
Medidas tomadas para mejorar la eficiencia energética	GRI 302-4	Reducción del consumo energético	45-46
Uso de energías renovables.	GRI 302-1	Consumo energético dentro de la organización	46
<b>Cambio Climático</b>			
Los <b>elementos importantes de las emisiones de gases de efecto invernadero generados</b> como resultado de las actividades de la empresa, incluido el uso de los bienes y servicios que produce;	GRI 103-2	Enfoque de gestión de Emisiones	43-44
	GRI 305-1	Emisiones directas de GEI (alcance 1)	44
	GRI 305-2	Emisiones indirectas de GEI al generar energía (alcance 2)	44
Las medidas <b>adoptadas</b> para adaptarse a las consecuencias del cambio climático;	GRI 201-2	Implicaciones financieras y otros riesgos y oportunidades derivados del cambio climático	43-44, 45
Las metas de reducción establecidas voluntariamente a medio y largo plazo para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y los medios implementados para tal fin.	GRI 305-5	Reducción de las emisiones de GEI	43-44
<b>Protección de la biodiversidad</b>			
Medidas tomadas para preservar o restaurar la biodiversidad; <b>Impactos</b> causados por las actividades u operaciones en áreas protegidas.	GRI 304-2	Impactos significativos de las actividades, los productos y los servicios en la biodiversidad	50
<b>Empleo</b>			
<b>Número total</b> y distribución de empleados por sexo, edad, país y clasificación profesional;	GRI 102-8	Información sobre empleados y otros trabajadores	24-25
	GRI 405-1	Diversidad en órganos de gobierno y empleados	25
<b>Número total</b> y distribución de modalidades de contrato de trabajo,	GRI 102-8	Información sobre empleados y otros trabajadores	25

<b>Requerimientos de la Ley</b>	<b>Criterio de reporting</b>		<b>Página(s)</b>
<b>Promedio anual</b> de contratos indefinidos, de contratos temporales y de contratos a tiempo parcial por sexo, edad y clasificación profesional,	GRI 102-8	Información sobre empleados y otros trabajadores	26-28
	GRI 405-1	Diversidad en órganos de gobierno y empleados	26-28
<b>Número</b> de despidos por sexo, edad y clasificación profesional;	GRI 401-1	Nuevas contrataciones de empleados y rotación de personal	30
Las remuneraciones medias y su evolución desagregados por sexo, edad y clasificación profesional o igual valor;	GRI 405-2	Ratio del salario base y de la remuneración de mujeres frente a hombres	28-29
<b>Brecha salarial</b> , la remuneración de puestos de trabajo iguales o de media de la sociedad,	(1)	Brecha salarial = (Promedio salario hombres - promedio salario mujeres) / promedio salario hombres	29-30
La <b>remuneración media de los consejeros y directivos</b> , incluyendo la retribución variable, dietas, indemnizaciones, el pago a los sistemas de previsión de ahorro a largo plazo y cualquier otra percepción <b>desagregada por sexo</b> ,	(1)	Criterio interno de <i>reporting</i>	30
Implantación de <b>políticas de desconexión laboral</b>	(1)	Criterio interno de <i>reporting</i>	40
Empleados con discapacidad.	GRI 405-1	Diversidad en órganos de gobierno y empleado	32
<b>Organización del trabajo</b>			
Organización del tiempo de trabajo	(1)	Criterio interno de <i>reporting</i>	40
Número de horas de absentismo	(1)	Criterio interno de <i>reporting</i>	39
<b>Medidas</b> destinadas a facilitar el disfrute de la conciliación y fomentar el ejercicio corresponsable de estos por parte de ambos progenitores.	(1) y GRI 401-3	Criterio interno de <i>reporting</i> y Permiso parental	40
<b>Salud y seguridad</b>			
Condiciones de salud y seguridad en el trabajo;	GRI 103-2	Enfoque de Gestión Salud y Seguridad en el trabajo	36-38
<b>Accidentes</b> de trabajo por sexo, índice frecuencia por sexo, índice de gravedad por sexo, enfermedades profesionales por sexo.	GRI 403-9 (2018)	Lesiones por accidente laboral	38-39
<b>Relaciones sociales</b>			
Organización del diálogo social, incluidos procedimientos para informar y consultar al personal y negociar con ellos;	GRI 103-2	Enfoque de Gestión Relaciones trabajador empresa	40, 41, 42

<b>Requerimientos de la Ley</b>	<b>Criterio de reporting</b>		<b>Página(s)</b>
Porcentaje de <b>empleados cubiertos por convenio colectivo</b> por país;	GRI 102-41	Acuerdos de negociación colectiva	39-40
El <b>balance</b> de los convenios colectivos, particularmente en el campo de la salud y la seguridad en el trabajo.	GRI 403-4	Temas de salud y seguridad tratados en acuerdos formales con sindicatos.	36
<b>Formación</b>			
Las <b>políticas implementadas</b> en el campo de la formación;	GRI 103-2	Enfoque de Gestión Formación y enseñanza	32-35
La <b>cantidad total de horas</b> de formación por categorías profesionales.	GRI 404-1	Promedio de horas de formación al año por empleado	35
<b>Accesibilidad universal</b>			
<b>Accesibilidad universal de las personas con discapacidad</b>	GRI 103-2	Enfoque de Gestión de Diversidad e Igualdad de oportunidades Enfoque de gestión no discriminación	31
<b>Igualdad</b>			
<b>Medidas adoptadas</b> para promover la igualdad de trato y de oportunidades entre mujeres y hombres;	GRI 103-2	Enfoque de Gestión Diversidad e igualdad de oportunidades Enfoque de Gestión No discriminación	31-32
<b>Planes de igualdad</b> (Capítulo III de la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres), medidas adoptadas para promover el empleo, protocolos contra el acoso sexual y por razón de sexo, la integración y la accesibilidad universal de las personas con discapacidad;			31
La <b>política</b> contra todo tipo de discriminación y, en su caso, de gestión de la diversidad.			31-32
<b>Información sobre el respeto a los derechos humanos</b>			
Aplicación de procedimientos de diligencia debida en materia de derechos humanos, <b>prevención</b> de los riesgos de vulneración de derechos humanos y, en su caso, medidas para mitigar, gestionar y reparar posibles abusos cometidos;	GRI 102-16	Valores, principios, estándares y normas de conducta	10, 11-12
	GRI 102-17	Mecanismos de asesoramiento y preocupaciones éticas	11-12
<b>Denuncias</b> por casos de vulneración de derechos humanos;	GRI 406-1	Casos de discriminación y acciones correctivas emprendidas	12
<b>Promoción y cumplimiento</b> de las disposiciones de los convenios fundamentales de la Organización Internacional del Trabajo relacionadas con el respeto por la libertad de asociación y el derecho a la negociación colectiva;	GRI 102-16	Valores, principios, estándares y normas de conducta	11-12
	GRI 407-1	Operaciones y proveedores cuyo derecho a la libertad de asociación y negociación colectiva podría estar en riesgo	11-12
La eliminación de la discriminación en el empleo y la ocupación;	GRI 103-2	Enfoque de Gestión de No Discriminación	11-12, 31-32

<b>Requerimientos de la Ley</b>	<b>Criterio de reporting</b>		<b>Página(s)</b>
La eliminación del trabajo forzoso u obligatorio;	GRI 102-16	Valores, principios, estándares y normas de conducta	11
La abolición efectiva del trabajo infantil.	GRI 102-16	Valores, principios, estándares y normas de conducta	11
<b>Información relativa a la lucha contra la corrupción y el soborno</b>			
<b>Medidas</b> adoptadas para <b>prevenir</b> la corrupción y el soborno;	GRI102-15	Principales impactos, riesgos y oportunidades	11-12, 18-19
	GRI 102-16	Valores, principios, estándares y normas de conducta	11-12
	GRI 205-2	Comunicación y formación sobre políticas y procedimientos anticorrupción	12
<b>Medidas para luchar</b> contra el blanqueo de capitales,	GRI 102-16	Valores, principios, estándares y normas de conducta	11-12
	GRI 205-2	Comunicación y formación sobre políticas y procedimientos anticorrupción	12
<b>Aportaciones</b> a fundaciones y entidades sin ánimo de lucro.	GRI 201-1	Valor económico directo generado y distribuido	53
<b>Compromisos de la empresa con el desarrollo sostenible</b>			
El <b>impacto</b> de la actividad de la sociedad en el empleo y el desarrollo local;	GRI 103-2	Enfoque de Gestión Comunidades locales	51-53
	GRI 203-2	Impactos económicos indirectos significativos	4
El <b>impacto</b> de la actividad de la sociedad en las poblaciones locales y en el territorio;	GRI 413-2	Operaciones con impactos negativos significativos -reales y potenciales- en las comunidades locales	4, 51-53
Las relaciones mantenidas con los actores de las comunidades locales y las modalidades del diálogo con estos;	GRI 102-43	Enfoques para la participación de los grupos de interés	13-14
Las acciones de asociación o patrocinio.	GRI 102-12	Iniciativas externas	51-53
	GRI 102-13	Afiliación a asociaciones	7
<b>Subcontratación y proveedores</b>			
La inclusión en la <b>política de compras</b> de cuestiones sociales, de igualdad de género y ambientales;	GRI 102-9	Cadena de suministro	17-18
Consideración en las <b>relaciones con proveedores y subcontratistas</b> de su responsabilidad social y ambiental;	(1)	Criterio de <i>reporting</i> según el cumplimiento de requerimientos legales	11-12, 15-16, 18
Sistemas de <b>supervisión y auditorías</b> y resultados de las mismas.	GRI 103-2	Enfoque de gestión prácticas de adquisición	18
<b>Consumidores</b>			

<b>Requerimientos de la Ley</b>	<b>Criterio de reporting</b>		<b>Página(s)</b>
Medidas para la salud y la seguridad de los consumidores;	GRI 416-1	Evaluación de los impactos en la salud y seguridad de las categorías de productos o servicios	15-17, 20-21
Sistemas de reclamación, quejas recibidas y resolución de las mismas.	GRI 103-2	Enfoque de Gestión Sistemas de reclamación, quejas recibidas y resolución de las mismas	21-23
<b>Información fiscal</b>			
Beneficios obtenidos país por país	GRI 201-1	Valor económico directo generado y distribuido	7-8
Impuestos sobre beneficios pagados	GRI 201-1	Valor económico directo generado y distribuido	7-8
Subvenciones públicas recibidas	GRI 201-4	Asistencia financiera recibida del gobierno	7-8

(1) Criterio de reporting diferente a GRI