



Informe de revisión limitada de Aena S.M.E., S.A. y sociedades dependientes

(Junto con los Estados Financieros Intermedios **Resumidos Consolidados** y el Informe de Gestión de Aena S.M.E., S.A. y sociedades dependientes del periodo de seis **meses** finalizado el 30 de junio de 2026)



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

Informe de Revisión Limitada sobre Estados Financieros Intermedios Resumidos Consolidados

A los accionistas de Aena S.M.E., S.A. por encargo del Consejo de Administración

INFORME SOBRE LOS ESTADOS FINANCIEROS INTERMEDIOS RESUMIDOS CONSOLIDADOS

Introducción

Hemos realizado una revisión limitada de los estados financieros intermedios resumidos consolidados adjuntos (los estados financieros intermedios) de Aena S.M.E., S.A. (la Sociedad dominante) y sociedades dependientes (el Grupo), que comprenden el estado de situación financiera al 30 de junio 2026, la cuenta de resultados, el estado del resultado global, el estado de cambios en el patrimonio neto, el estado de flujos de efectivo y las notas explicativas, todos ellos resumidos y consolidados, correspondientes al periodo de seis meses terminado en dicha fecha. Los administradores de la Sociedad dominante son responsables de la elaboración de dichos estados financieros intermedios de acuerdo con los requerimientos establecidos en la Norma Internacional de Contabilidad (NIC) 34, Información Financiera Intermedia, adoptada por la Unión Europea, para la preparación de información financiera intermedia resumida, conforme a lo previsto en el artículo 12 del Real Decreto 1362/2007. Nuestra responsabilidad es expresar una conclusión sobre estos estados financieros intermedios basada en nuestra revisión limitada.

Alcance de la revisión

Hemos realizado nuestra revisión limitada de acuerdo con la Norma Internacional de Trabajos de Revisión 2410, "Revisión de Información Financiera Intermedia realizada por el Auditor Independiente de la Entidad". Una revisión limitada de estados financieros intermedios consiste en la realización de preguntas, principalmente al personal responsable de los asuntos financieros y contables, y en la aplicación de procedimientos analíticos y otros procedimientos de revisión. Una revisión limitada tiene un alcance sustancialmente menor que el de una auditoría realizada de acuerdo con la normativa reguladora de la auditoría de cuentas vigente en España y, por consiguiente, no nos permite asegurar que hayan llegado a nuestro conocimiento todos los asuntos importantes que pudieran haberse identificado en una auditoría. Por tanto, no expresamos una opinión de auditoría de cuentas sobre los estados financieros intermedios adjuntos.

Conclusión

Como resultado de nuestra revisión limitada, que en ningún momento puede ser entendida como una auditoría de cuentas, no ha llegado a nuestro conocimiento ningún asunto que nos haga concluir que los estados financieros intermedios adjuntos del periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2026 no han sido preparados, en todos sus aspectos significativos, de acuerdo con los requerimientos establecidos en la Norma Internacional de Contabilidad (NIC) 34, Información Financiera Intermedia, adoptada por la Unión Europea, conforme a lo previsto en el artículo 12 del Real Decreto 1362/2007, para la preparación de estados financieros intermedios resumidos.

Párrafo de énfasis

Llamamos la atención sobre la nota 2 de las notas explicativas adjuntas, en la que se menciona que los citados estados financieros intermedios adjuntos no incluyen toda la información que requerirían unos estados financieros consolidados completos preparados de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera, adoptadas por la Unión Europea, por lo que los estados financieros intermedios adjuntos deberán ser leídos junto con las cuentas anuales consolidadas del Grupo correspondientes al ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2025. Esta cuestión no modifica nuestra conclusión.

Informe sobre otros requerimientos legales y reglamentarios

El informe de gestión intermedio consolidado adjunto del periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2026 contiene las explicaciones que los administradores de la Sociedad dominante consideran oportunas sobre los hechos importantes acaecidos en este periodo y su incidencia en los estados financieros intermedios presentados, de los que no forma parte, así como sobre la información requerida conforme a lo previsto en el artículo 15 del Real Decreto 1362/2007. Hemos verificado que la información contable que contiene el citado informe de gestión concuerda con los estados financieros intermedios del periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2026. Nuestro trabajo se limita a la verificación del informe de gestión intermedio consolidado con el alcance mencionado en este mismo párrafo y no incluye la revisión de información distinta de la obtenida a partir de los registros contables de Aena S.M.E., S.A. y sociedades dependientes.

Párrafo sobre otras cuestiones

Este informe ha sido preparado a petición del Consejo de Administración de Aena S.M.E., S.A. en relación con la publicación del informe financiero semestral requerido por el artículo 100 de la Ley 6/2023, de 17 de marzo, de los Mercados de Valores y de los Servicios de Inversión.

KPMG Auditores, S.L.



Francisco Rabadán Molero

28 de julio de 2026

INSTITUTO DE CENSORES
JURADOS DE CUENTAS
DE ESPAÑA

KPMG AUDITORES, S.L.

2026 Núm. 01/26/23010

SELLO CORPORATIVO: 30.00 EUR

Sello distinto de otras actuaciones

AENA S.M.E., S.A. Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Estados Financieros Intermedios Resumidos Consolidados e Informe de Gestión Intermedio consolidado correspondientes al período de seis meses finalizado el 30 de junio de 2026

Notas a los Estados Financieros Intermedios Consolidados

1. Información general	10
2. Bases de presentación	11
3. Estimaciones y juicios contables	22
4. Información financiera	25
5. Ingresos	30
6. Inmovilizado material y activos intangibles	32
7. Deterioro de valor de los activos intangibles, inmovilizado material e inversiones inmobiliarias	33
8. Instrumentos financieros	36
9. Capital social, reserva legal y reserva de capitalización	41
10. Deuda financiera	42
11. Provisiones y contingencias	58
12. Impuestos sobre las ganancias	61
13. Transacciones con partes vinculadas	64
14. Otra información	67
15. Hechos posteriores	71

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes

Estados financieros intermedios resumidos consolidados

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes

Estados financieros intermedios consolidados

correspondientes al período de 6 meses terminado

el 30 de junio de 2026

Estado de situación financiera intermedio resumido consolidado a 30 de junio de 2026 y 31 de diciembre de 2025

	Notas	30 de junio de 2026	31 de diciembre de 2025
ACTIVOS			
Activos no corrientes			
Inmovilizado material	6.1	12.386.403	12.094.818
Activos intangibles	6.2	2.149.617	1.700.294
Inversiones Inmobiliarias	7.1	143.564	137.581
Activos por derecho de uso		30.826	35.841
Inversiones en empresas asociadas y con control conjunto	8.4	389.511	105.860
Créditos a empresas asociadas	8.1	75.439	-
Otros activos financieros	8.1	205.986	177.520
Instrumentos financieros derivados	8.1 8.2	2.402	-
Activos por impuestos diferidos	12.1	316.639	309.684
Otros activos no corrientes		330.884	296.260
		16.031.271	14.857.858
Activos corrientes			
Existencias		6.824	6.488
Clientes y otros activos financieros	8.1	954.698	866.071
Instrumentos financieros derivados	8.1 8.2	6.733	9.425
Otros activos financieros	8.1	412.421	405.088
Efectivo y equivalentes al efectivo	8.1	1.389.239	2.047.669
		2.769.915	3.334.741
Total Activos		18.801.186	18.192.599
PATRIMONIO NETO Y PASIVOS			
PATRIMONIO NETO			
Capital ordinario		1.500.000	1.500.000
Prima de emisión		1.100.868	1.100.868
Ganancias/(pérdidas) acumuladas		6.238.998	6.865.440
Diferencias de conversión acumuladas		(178.243)	(252.753)
Otras reservas		(9.489)	(7.098)
Participaciones no dominantes		207.274	(51.880)
Total Patrimonio Neto		8.859.408	9.154.577
PASIVOS			
Pasivos no corrientes			
Deuda financiera	8.1 10	6.827.498	6.692.640
Instrumentos financieros derivados		1.314	1.481
Subvenciones		291.273	298.437
Prestaciones a los empleados		7.884	7.681
Provisiones para otros pasivos y gastos	11.1	158.077	148.662
Pasivos por impuestos diferidos		117.737	56.033
Otros pasivos a largo plazo	8.1 10	80.597	60.882
		7.484.380	7.265.816
Pasivos corrientes			
Deuda financiera	8.1 10	1.285.917	864.056
Instrumentos financieros derivados	8.1 10	566	49
Proveedores y otras cuentas a pagar	8.1 10	897.312	826.615
Pasivos por impuesto corriente		229.282	12.245
Subvenciones		20.637	23.904
Provisiones para otros pasivos y gastos	11.1	23.684	45.337
		2.457.398	1.772.206
Total pasivos		9.941.778	9.038.022
Total patrimonio neto y pasivos		18.801.186	18.192.599

Las Notas a los estados financieros intermedios resumidos consolidados adjuntas forman parte integrante de estos estados financieros intermedios resumidos consolidados.

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Cuenta de resultados intermedia resumida consolidada de los períodos de seis meses terminados el 30 de junio de 2026 y el 30 de junio de 2025

	Notas	30 de junio de 2026	30 de junio de 2025
Actividades continuadas			
Ingresos ordinarios	4 5.2	3.272.675	2.953.723
Otros ingresos de explotación		8.738	19.558
Trabajos realizados por el Grupo para su activo		5.773	4.925
Aprovisionamientos		(81.150)	(80.963)
Gastos de personal		(383.975)	(343.599)
Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales	8.3	(22.030)	(8.552)
Variación del valor razonable de créditos comerciales		16.861	-
Otros gastos de explotación		(1.033.721)	(896.402)
Amortización del inmovilizado		(412.157)	(417.203)
Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras		11.292	14.329
Excesos de provisiones		1.112	3.357
Resultado por operaciones con el inmovilizado	6.1	(214)	23.652
Deterioro del valor de los activos intangibles, inmov. material e inver. inmobiliarias	7	(191)	28
Otras ganancias / (pérdidas) – netas	13	3.759	2.278
Resultado de explotación		1.386.772	1.275.131
Ingresos financieros		72.369	40.163
Gastos financieros		(139.265)	(117.486)
Otros ingresos/(gastos) financieros - netos		16.279	(1.570)
Ingresos / (Gastos) financieros – netos	14	(50.617)	(78.893)
Resultado de entidades valoradas por el método de la participación	8.4	15.955	22.306
Reversión del deterioro de entidades valoradas por el método de la participación	3.1 8.4	(1.015)	(2.205)
Resultado antes de impuestos		1.351.095	1.216.339
Impuesto sobre las ganancias	12	(339.677)	(295.259)
Resultado del período consolidado		1.011.418	921.080
Resultado del período atribuible a participaciones no dominantes		9.463	27.327
Resultado del ejercicio atribuible a los accionistas de la dominante		1.001.955	893.753
Resultados por acción (Euros por acción)			
Resultados básicos por acción para el resultado del período		0,67	0,60
Resultados diluidos por acción para el resultado del período		0,67	0,60

Las Notas a los estados financieros intermedios resumidos consolidados adjuntas forman parte integrante de estos estados financieros intermedios resumidos consolidados.

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Estado del resultado global intermedio resumido consolidado de los períodos de seis meses terminados el 30 de junio de 2026 y el 30 de junio de 2025

	Notas	30 de junio de 2026	30 de junio de 2025
Resultado del período		1.011.418	921.080
Otro resultado global- Partidas que no se reclasifican al resultado del período		71	237
- Por ganancias y pérdidas actuariales		(12)	-
- Participación en otro resultado global reconocidos por las inversiones en negocios conjuntos y asociadas		5	135
- Efecto impositivo		78	102
Otro resultado global- Partidas que pueden reclasificarse posteriormente al resultado del período		74.548	(12.975)
Coberturas de los flujos de efectivo		(2.650)	(12.887)
- Ganancias/(Pérdidas) por su valoración		2.259	(3.644)
- Importes transferidos a la cuenta de pérdidas y ganancias	14	(4.909)	(9.243)
Diferencias de conversión		76.722	(2.394)
- Ganancias/(Pérdidas) por su valoración de sociedades puestas en equivalencia	8.4	8.203	(6.952)
- Ganancias/(Pérdidas) por su valoración de sociedades dependientes		68.519	4.558
Efecto impositivo		476	2.306
Resultado global total del período		1.086.037	908.342
- Atribuidos a la entidad dominante		1.074.074	881.950
- Atribuidos a participaciones no dominantes		11.963	26.392

Las Notas a los estados financieros intermedios resumidos consolidados adjuntas forman parte integrante de estos estados financieros intermedios resumidos consolidados.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes
Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Estado de cambios en el patrimonio neto intermedio resumido consolidado de los períodos de seis meses terminados el 30 de junio de 2026 y el 30 de junio de 2025

Notas	Capital social	Prima de emisión	Ganancias acumuladas	Dif de conversión acumuladas	Otras reservas			Total	Participaciones no dominantes	Total patrimonio neto
					Derivados de cobertura	Ganancias y pérdidas actuariales	Participación en otro resultado global de asociadas			
Saldo a 1 de enero de 2025	1.500.000	1.100.868	6.205.752	(248.424)	20.176	(13.920)	(60)	8.564.392	(68.186)	8.496.206
Resultado del período	-	-	893.753	-	-	-	-	893.753	27.327	921.080
Participación en otro resultado global de asociadas	-	-	-	-	-	-	135	135	-	135
Otro resultado global del período	-	-	-	(4.114)	(7.876)	52	-	(11.938)	(935)	(12.873)
Resultado global total del período	-	-	893.753	(4.114)	(7.876)	52	135	881.950	26.392	908.342
Distribución de dividendos	9	-	(1.464.000)	-	-	-	-	(1.464.000)	(11.455)	(1.475.455)
Otros movimientos	-	-	(13.519)	-	-	-	-	(13.519)	-	(13.519)
Total aportaciones de y distribuciones a propietarios reconocido directamente en patrimonio neto	-	-	(1.477.519)	-	-	-	-	(1.477.519)	(11.455)	(1.488.974)
Saldo a 30 de junio de 2025	1.500.000	1.100.868	5.621.986	(252.538)	12.300	(13.868)	75	7.968.823	(53.249)	7.915.574
Saldo a 31 de diciembre de 2025	1.500.000	1.100.868	6.865.440	(252.753)	6.686	(13.792)	8	9.206.457	(51.880)	9.154.577
Resultado del período	-	-	1.001.955	-	-	-	-	1.001.955	9.463	1.011.418
Participación en otro resultado global de asociadas	-	-	-	-	-	-	5	5	-	5
Otro resultado global del período	-	-	-	74.510	(2.430)	34	-	72.114	2.500	74.614
Resultado global total del período	-	-	1.001.955	74.510	(2.430)	34	5	1.074.074	11.963	1.086.037
Variación del perímetro de consolidación	2.2	-	-	-	-	-	-	-	258.565	258.565
Distribución de dividendos	9	-	(1.635.000)	-	-	-	-	(1.635.000)	(11.374)	(1.646.374)
Otros movimientos	-	-	6.603	-	-	-	-	6.603	-	6.603
Total aportaciones de y distribuciones a propietarios reconocido directamente en patrimonio neto	-	-	(1.628.397)	-	-	-	-	(1.628.397)	247.191	(1.381.206)
Saldo a 30 de junio de 2026	1.500.000	1.100.868	6.238.998	(178.243)	4.256	(13.758)	13	8.652.134	207.274	8.859.408

Las Notas a los estados financieros intermedios resumidos consolidados adjuntas forman parte integrante de estos estados financieros intermedios resumidos consolidados.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes
Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Estado de flujos de efectivo intermedio resumido consolidado de los períodos de seis meses terminados el 30 de junio de 2026 y el 30 de junio de 2025

	Notas	30 de junio de 2026	30 de junio de 2025
Resultado antes de impuestos		1.351.095	1.216.339
Ajustes por:		450.500	404.707
Depreciación y amortización		412.157	417.203
Correcciones valorativas por deterioro de créditos comerciales	8.3	22.030	8.552
Correcciones valorativas por deterioro de existencias		-	(1)
Variación del valor razonable de créditos comerciales		(16.861)	-
Variación de provisiones		152	(2.405)
Deterioro de inmovilizado	7	191	(28)
Imputación de subvenciones		(11.292)	(14.329)
(Beneficio)/pérdida por bajas de inmovilizado		214	(23.652)
Correcciones valorativas por deterioro de instrumentos financieros		(189)	(679)
Ingresos financieros		(72.369)	(40.163)
Gastos financieros		144.174	126.729
Diferencias de cambio		(16.090)	1.422
Gastos financieros liquidación de derivados financieros		(4.909)	(9.243)
Otros Ingresos y gastos		8.232	(38.598)
Participación en beneficios (pérdidas) de sociedades puestas en equivalencia	8.4	(15.955)	(22.306)
Deterioro de entidades valoradas por el método de la participación		1.015	2.205
Variaciones en capital circulante:		28.094	32.084
Existencias		63	295
Deudores y otras cuentas a cobrar		(107.339)	(35.162)
Otros activos corrientes		(15.856)	(6.240)
Acreedores y otras cuentas a pagar		163.381	76.323
Otros pasivos corrientes		(1.074)	(552)
Otros activos y pasivos no corrientes		(11.081)	(2.580)
Otro efectivo generado por las operaciones		(231.223)	(173.623)
Intereses pagados		(147.184)	(90.384)
Cobros de intereses		63.896	37.235
Impuestos pagados		(147.935)	(105.116)
Otros cobros (pagos)		-	(15.358)
Efectivo neto generado por actividades de explotación		1.598.466	1.479.507

Las Notas a los estados financieros intermedios resumidos consolidados adjuntas forman parte integrante de estos estados financieros intermedios resumidos consolidados.

Estado de flujos de efectivo intermedio resumido consolidado de los períodos de seis meses terminados el 30 de junio de 2026 y el 30 de junio de 2025

	Notas	30 de junio de 2026	30 de junio de 2025
Flujos de efectivo de actividades de inversión			
Pagos por inversiones en empresas del Grupo y Asociadas	2.2	(257.577)	-
Adquisiciones de inmovilizado material		(365.807)	(359.659)
Adquisiciones de activos intangibles		(206.576)	(130.390)
Adquisiciones de inversiones inmobiliarias		(3.884)	(199)
Pagos por adquisiciones de otros activos financieros		(15.873)	(21.026)
Cobros por operaciones relacionadas con el inmovilizado material		2.725	11.872
Cobros otros activos financieros		29.927	236
Dividendos recibidos		10.157	12.582
Efectivo neto utilizado en actividades de inversión		(806.908)	(486.584)
Flujos de efectivo de actividades de financiación			
Emisión de instrumentos de patrimonio		3.311	-
Cobros de subvenciones		861	6.017
Obligaciones y valores similares		500.000	90.210
Emisión de deudas	10	28.828	572.788
Otros cobros	10	38.957	37.224
Devoluciones de deudas con entidades de crédito	10	(104.533)	(796.524)
Devoluciones de financiación del Grupo	10	(244.667)	(253.919)
Pagos de pasivos por arrendamientos	10	(6.771)	(6.383)
Dividendos pagados	9	(1.646.372)	(1.475.498)
Otros pagos	10	(31.766)	(36.388)
Efectivo neto generado/(utilizado) en actividades de financiación		(1.462.152)	(1.862.473)
Efecto de las variaciones de los tipos de cambio		12.164	(1.399)
(Disminución)/aumento neto de efectivo y equivalentes al efectivo		(658.430)	(870.949)
Efectivo y equivalentes al efectivo al inicio del ejercicio		2.047.669	1.821.283
Efectivo y equivalentes al efectivo al final del ejercicio		1.389.239	950.334

Las Notas a los estados financieros intermedios resumidos consolidados adjuntas forman parte integrante de estos estados financieros intermedios resumidos consolidados.

Notas a los estados financieros intermedios resumidos consolidados del período de seis meses terminado el 30 de junio de 2026

1. Información general

Aena S.M.E., S.A. (en adelante, “la Sociedad dominante”, o “Aena”) es la Sociedad dominante de un grupo de sociedades (el “Grupo”) que a 30 de junio de 2026 está integrado por 23 sociedades dependientes y 4 asociadas (2025: 9 sociedades dependientes y 4 asociadas). Aena S.M.E., S.A. se creó como entidad legal independiente en virtud del artículo 7 del Real Decreto-ley 13/2010, de 3 de diciembre, por el que se habilitó al Consejo de Ministros para constituir la Sociedad. La autorización para la constitución efectiva tuvo lugar el 25 de febrero de 2011 en el acuerdo del Consejo de Ministros de dicha fecha en el que se autorizó la constitución de la sociedad mercantil estatal Aena Aeropuertos, S.A. de acuerdo con lo previsto en el artículo 166 de la Ley 33/2003, de 3 de noviembre, del Patrimonio de las Administraciones Públicas (LPAP).

El Grupo está controlado por la entidad pública empresarial “ENAIRE”.

Con fecha 5 de julio de 2014, en virtud del artículo 18 del Real Decreto-ley 8/2014, se cambia la denominación de Aena Aeropuertos, S.A. a Aena, S.A. y la entidad pública empresarial “Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea” pasa a denominarse ENAIRE (“Sociedad dominante última” o “matriz”). Como consecuencia de lo dispuesto en la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, en la Junta General de Accionistas de 25 de abril de 2017 se modifica la denominación social de la Sociedad a “Aena S.M.E., S.A.”.

El objeto social de la Sociedad dominante, de acuerdo con sus estatutos, es el siguiente:

- La ordenación, dirección, coordinación, explotación, conservación, administración y gestión de los aeropuertos de interés general y titularidad estatal, de los helipuertos y de los servicios afectos a ellos.
- La coordinación, explotación, conservación, administración y gestión de las zonas civiles de las bases aéreas abiertas al tráfico civil y de los aeropuertos de utilización conjunta.
- El diseño y elaboración de los proyectos, ejecución, dirección y control de las inversiones en infraestructuras e instalaciones a que se refieren los apartados anteriores y en bienes destinados a la prestación de los servicios.
- La evaluación de las necesidades y, en su caso, la propuesta de planificación de nuevas infraestructuras aeroportuarias y de las servidumbres aeronáuticas y acústicas vinculadas a los aeropuertos y servicios cuya gestión se atribuye a la sociedad.
- El desarrollo de los servicios de orden y seguridad en las instalaciones aeroportuarias que gestione, sin perjuicio de las atribuciones asignadas en esta materia al Ministerio de Interior.
- La formación en materias relacionadas con el transporte aéreo, incluida la formación de profesionales aeronáuticos sujetos a la obtención de licencias, títulos, autorizaciones o habilitaciones y la promoción, divulgación o fomento de la actividad aeronáutica o aeroportuaria.
- La participación, gestión y dirección, directa o indirectamente, en aeropuertos extranjeros.

La actividad principal de la Sociedad dominante y del Grupo es la de gestión aeroportuaria. Asimismo, podrá desarrollar cuantas actividades mercantiles estén directa o indirectamente

relacionadas con su objeto social, incluida la gestión de instalaciones aeroportuarias fuera del territorio español y cualquier otra actividad anexa y complementaria que permita rentabilizar las inversiones.

El objeto social podrá realizarse por el Grupo directamente o mediante la creación de sociedades mercantiles y, concretamente, la gestión individualizada de aeropuertos podrá realizarse a través de sociedades filiales o por concesión de servicios.

El domicilio social de Aena S.M.E., S.A. está ubicado en Madrid (España), calle Peonías, 12.

2. Bases de presentación

Las Cuentas anuales consolidadas correspondientes al ejercicio 2025 del Grupo fueron formuladas por los administradores de la Sociedad dominante de acuerdo con lo establecido en las Normas Internacionales de Información Financiera adoptadas por la Unión Europea, aplicando las políticas contables descritas en la Nota 2 de la memoria de dichas Cuentas anuales consolidadas, de forma que muestran la imagen fiel del patrimonio consolidado y de la situación financiera consolidada del Grupo a 31 de diciembre de 2025, de los resultados consolidados de sus operaciones, de los cambios en el patrimonio neto consolidado y de sus flujos de efectivo consolidados correspondientes al ejercicio anual terminado en dicha fecha.

Los presentes estados financieros intermedios resumidos consolidados se presentan de acuerdo con la NIC 34 sobre Información Financiera Intermedia y han sido formulados por los administradores de Aena S.M.E., S.A. el 28 de julio de 2026.

De acuerdo con lo establecido en la NIC 34, la información financiera intermedia se presenta únicamente con la intención de actualizar el contenido de las últimas Cuentas anuales consolidadas formuladas, poniendo énfasis, a través de notas explicativas seleccionadas, en las nuevas actividades, sucesos, transacciones y circunstancias ocurridas que sean significativas para comprender los cambios habidos en la situación financiera y el rendimiento de la entidad desde el final del último ejercicio anual, no duplicando la información publicada previamente. Por tanto, no incluye toda la información requerida por las Normas Internacionales de Información Financiera adoptadas por la Unión Europea para un conjunto de estados financieros completos.

Por lo anterior, para una adecuada comprensión de la información que se incluye en estos estados financieros intermedios resumidos consolidados, los mismos deben leerse conjuntamente con las Cuentas anuales consolidadas del Grupo correspondientes al ejercicio 2025, que fueron formuladas el 24 de febrero de 2026 y aprobadas por la Junta General Ordinaria de Accionistas de Aena, celebrada el 9 de abril de 2026.

2.1 Cambios en políticas contables

Las políticas contables utilizadas en la preparación de estos estados financieros intermedios resumidos consolidados son las mismas que las aplicadas en las Cuentas anuales consolidadas del ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2025.

a) Normas, interpretaciones y modificaciones a normas existentes aprobadas por la UE aplicadas por primera vez en el período actual

Durante el primer semestre de 2026 han sido adoptadas por parte de la Unión Europea las siguientes interpretaciones y modificaciones:

Área	Tema / Cuestión	Fecha efectiva
Modificaciones a la NIIF 9 y NIIF 7 Contratos que hacen referencia a la producción de electricidad dependiente de la naturaleza	Esta modificación aclara cómo tratar contablemente los contratos de electricidad, diferenciando entre contratos de compra/venta y aquellos que deben registrarse como instrumentos financieros.	1 de enero de 2026
Modificaciones a la NIIF 7 y NIIF 9 Clasificación y valoración de instrumentos financieros	Esta modificación aclara los criterios para la clasificación de ciertos activos financieros, así como los criterios para la baja de pasivos financieros liquidados a través de sistemas de pago electrónico. Adicionalmente, introduce requerimientos de desglose adicionales.	1 de enero de 2026
Mejoras anuales Volumen 11	El objetivo de estas mejoras es la calidad de las normas, modificando las NIIF existentes para aclarar o corregir aspectos menores.	1 de enero de 2026

La aplicación de estas Normas no ha tenido impacto significativo sobre los estados financieros resumidos consolidados del Grupo.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes
Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

b) Normas, interpretaciones y modificaciones a normas existentes que no han sido adoptadas por la UE o estando adoptadas por la UE no son de aplicación hasta ejercicios posteriores

A la fecha de formulación de estos estados financieros intermedios resumidos consolidados, el Grupo no ha adoptado de forma anticipada ninguna otra norma, interpretación o modificación que todavía no haya entrado en vigor.

Adicionalmente, a la fecha de formulación de estos estados financieros intermedios resumidos consolidados, el IASB y el IFRIC habían publicado una serie de normas, modificaciones e interpretaciones que no han sido adoptadas por la Unión Europea o que, aún habiendo sido adoptadas por la Unión Europea, no son de aplicación hasta ejercicios posteriores, las cuales se resumen a continuación:

Área	Tema / Cuestión	Fecha efectiva
Nueva norma - NIIF 18 Presentación y desglose de estados financieros	El objetivo de esta nueva norma es establecer los requerimientos de presentación y desglose de los estados financieros reemplazando con ello a la NIC 1, actualmente en vigor	1 de enero de 2027
Nueva norma - NIIF 19 Desgloses de subsidiarias sin contabilidad pública (*)	El objetivo de esta nueva norma es detallar los desgloses que una subsidiaria puede aplicar, opcionalmente, en la emisión de sus estados financieros.	1 de enero de 2027
Nueva norma - NIIF 20 Activos y Pasivos Regulatorios	El objetivo de esta nueva norma es establecer requisitos específicos de reconocimiento, valoración, presentación e información a revelar para las entidades sujetas a regulación tarifaria, exigiendo el reconocimiento de activos y pasivos regulatorios derivados de diferencias temporales entre los servicios prestados y los importes recuperados a través de tarifas reguladas.	1 de enero de 2029
Modificaciones a la NIIF 19 Desgloses de subsidiarias sin contabilidad pública (*)	El objetivo de esta nueva norma es detallar los desgloses que una subsidiaria puede aplicar, opcionalmente, en la emisión de sus estados financieros.	1 de enero de 2027
Modificaciones a la NIC 21 Efectos de las variaciones en las tasas de cambio de la moneda extranjera: Conversión a una moneda de presentación hiperinflacionaria (*)	Esta modificación aclara el tratamiento aplicable a la conversión de los estados financieros cuando la moneda de presentación es hiperinflacionaria, incluso si la moneda funcional no lo es. Además, establece un método de conversión consistente con el fin de mejorar la comparabilidad y la utilidad de la información financiera.	1 de enero de 2027

(*) A la fecha de formulación de los presentes estados financieros intermedios resumidos consolidados esta norma no está aprobada para su uso en la Unión Europea.

El Grupo está actualmente analizando el impacto de estas nuevas normas y modificaciones que tiene previsto aplicar en la fecha efectiva de aplicación. En función de los análisis preliminares realizados hasta la fecha, el Grupo estima que su aplicación inicial no tendrá un impacto significativo sobre su información financiera consolidada en la fecha en que su aplicación sea obligatoria en la Unión Europea, si bien la nueva norma NIIF 18 *Presentación y desglose de estados financieros*, modificará la estructura de la cuenta de resultados del Grupo conforme a:

- Los ingresos y gastos pasarán a clasificarse en cinco categorías dentro de la cuenta de resultados: explotación, inversión, financiación, impuestos y operaciones discontinuadas.
- Se incluirán nuevos subtotales para reflejar el resultado operativo y el beneficio antes de financiación e impuestos.
- Los Management-defined performance measures (MPM) se han de desglosar en una nota de los estados financieros.
- El resultado operativo será el punto de partida en el Estado de Flujos de Efectivo presentado por el método indirecto, siendo hasta ahora el Resultado antes de impuestos.

Aunque el Grupo todavía está en proceso de evaluar el impacto de la NIIF 18, se esperan impactos en la presentación y desglose, particularmente con respecto a la estructura del estado de resultados del Grupo, en especial por el desglose de las diferencias de cambio, el estado de flujos de efectivo y las revelaciones adicionales requeridas para los MPM (Management-defined performance measures).

2.2 Consolidación y variaciones en el perímetro

Los principios de consolidación utilizados en la elaboración de los estados financieros intermedios resumidos consolidados son los mismos que los utilizados en la elaboración de las Cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2025.

Durante el período de seis meses finalizado el 30 de junio de 2026 se han producido variaciones en el perímetro de consolidación respecto del existente a 31 de diciembre de 2025, conforme a lo indicado a continuación:

- Tal y como se indica en la nota 2.2.1 de la memoria de las Cuentas anuales consolidadas del año 2025, el 18 de diciembre de 2025 ADI suscribió un contrato de compraventa de acciones para la compra del 51% del capital de la sociedad de nacionalidad británica Augusta Holdco Limited, habiéndose completado la compra de las acciones el pasado 7 de mayo de 2026 por importe de 249,8 millones de GBP (287,02 millones de euros, al tipo de cambio cubierto a la fecha de la operación).

Augusta Holdco Limited es una sociedad instrumental constituida con el objetivo de llevar a cabo, a través de su filial íntegramente participada Augusta Midco 1 Limited, titular a su vez del 100% de Augusta Bidco Limited, la adquisición de las sociedades instrumentales Airport Bidco Limited, LBIA Holding Limited, LBA Midco 1 Limited y LBA Midco 2 Limited. Esta última es titular del 100% de la sociedad Leeds Bradford Airport Limited, propietaria del aeropuerto de Leeds Bradford. Asimismo, Leeds Bradford Airport Limited participa íntegramente en las sociedades LBA Services Limited, Yorkshire Airport Limited, Yorkshire International Airport Limited, Leeds Airport Limited, Leeds City Region Airport Limited, Leeds City Airport Limited, todas ellas sociedades operativas vinculadas con la actividad del citado aeropuerto. Adicionalmente, las sociedades instrumentales de Augusta Holdco Limited antes mencionadas son propietarias, a través de Augusta Bidco Limited, del 100% de SITE UK SPV Limited, sociedad que ostenta una participación del 49% de NIAL Group Limited, titular, a través de diversas sociedades interpuestas, de Newcastle International Airport Limited, propietaria del Aeropuerto de Newcastle y sus correspondientes filiales operativas. En adelante, el conjunto de sociedades descritas se denominará conjuntamente "Grupo Augusta".

En consecuencia, dentro del Grupo Augusta se identifican dos subgrupos. Por un lado, el correspondiente al subgrupo que tiene en propiedad y gestiona el aeropuerto de Leeds Bradford (en adelante, subgrupo Leeds), integrado en el Grupo Aena por integración global. Y por otro lado, el subgrupo que tiene en propiedad y gestiona el aeropuerto de Newcastle (en adelante, subgrupo Newcastle), que es consolidado por el método de la participación.

En los presentes estados financieros intermedios consolidados se ha realizado la asignación del precio de adquisición de conformidad con la NIIF 3 Combinaciones de Negocios, tomando como fecha de valoración y de toma de control el 30 de abril de 2026.

El negocio adquirido ha generado para el Grupo Aena ingresos ordinarios y resultados consolidados antes de impuestos durante el periodo comprendido entre el 30 de abril de 2026 y el 30 de junio de 2026 por importes de 15.668 miles de euros y 1.599 miles de euros, respectivamente.

Si la adquisición se hubiera producido al 1 de enero de 2026, se estima que los ingresos ordinarios del Grupo Aena y el resultado consolidado del periodo de 6 meses terminado el 30 de junio de 2026 hubieran ascendido aproximadamente a 3.289 millones de euros y 999 millones de euros, respectivamente. La información financiera proforma anterior se ha elaborado exclusivamente a efectos informativos y se ha determinado considerando que la fecha de adquisición hubiera sido el 1 de enero de 2026. Para su cálculo se han

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes

Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

utilizado los estados financieros consolidados del subgrupo adquirido, y se han efectuado los ajustes que la Dirección ha considerado necesarios para reflejar los efectos de la combinación de negocios, incluyendo los derivados de la asignación preliminar del precio de adquisición a los activos y pasivos identificables adquiridos y asumidos.

El ejercicio de PPA ha supuesto la identificación y valoración a valor razonable de los principales activos y pasivos adquiridos. En este sentido, el detalle de la contraprestación entregada, del valor razonable de los activos netos adquiridos y del fondo de comercio efectivo para el Grupo Aena es como sigue:

Millones de GBP	Leeds	Newcastle
Contraprestación entregada	116	180
Licencia aeroportuaria	53	179
Pasivo por impuesto diferido	(13)	(49)
Patrimonio neto contable adquirido	60	21
Inmovilizado material	-	18
Otros	(3)	(25)
Valor razonable de activos netos adquiridos	97	144
Fondo de comercio	19	36

El coste final de la transacción ascendió a 296,0 millones de GBP (340,0 millones de euros), incluyendo los préstamos de accionistas y ajustes al precio realizados a su término. El saldo de caja del Grupo en la fecha de adquisición ascendía a 82,4 millones de euros, por lo que el flujo neto de efectivo de inversión en el Grupo Augusta asciende a 257,58 millones de euros. Posteriormente, y conforme a lo previsto en la estructura de la operación, ADI suscribió y desembolsó el 51% de la ampliación de capital de 5,8 millones de GBP realizada por Augusta Holdco Limited (6,8 millones de euros), destinada a financiar parte de la cancelación de la deuda junior existente en el aeropuerto de Leeds Bradford. De este modo, la inversión total realizada por ADI ha ascendido a 298,9 millones de GBP (343,5 millones de euros).

En ambos aeropuertos, el principal activo intangible identificado corresponde a la licencia operativa aeroportuaria otorgada por la Civil Aviation Authority del Reino Unido, valoradas por expertos independientes conforme a metodología generalmente aceptada y adecuada para cada caso, en 103,7 millones de GBP para el aeropuerto de Leeds Bradford (120,33 millones de euros a tipo de cambio de cierre) y 714,5 millones de GBP para el aeropuerto de Newcastle (829,1 millones de euros). En el aeropuerto de Newcastle también se han asignado 70,8 millones de GBP (82,2 millones de euros a tipo de cambio de cierre) como mayor valor del inmovilizado material.

En el caso del subgrupo Leeds, tras el reconocimiento de los correspondientes impuestos diferidos por 25,9 millones de GBP (29,9 millones de euros a tipo de cambio de cierre), el fondo de comercio residual asciende a 19,0 millones de GBP (21,7 millones de euros a tipo de cambio de cierre), representativo de las expectativas de rentabilidad futura y otras ventajas económicas que no cumplen los criterios para su reconocimiento separado como activos identificables.

En la asignación del precio pagado para valorar por el método de la participación el subgrupo Newcastle, considerando el porcentaje de participación en el citado subgrupo de su matriz Site UK SPV Limited (49%), sociedad íntegramente participada por el Grupo Augusta, resulta un fondo de comercio por importe de 71 millones de GBP, de los que un importe de 35 millones de GBP se han asignado a Participaciones no dominantes.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes
Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Los importes reconocidos por clases significativas a la fecha de adquisición de los activos y pasivos son como sigue:

	A 30/04/2026 (millones de euros)
Inmovilizado intangible	141,73
Inmovilizado material	336,55
Activos por derechos uso	0,33
Inversiones en asociadas	263,80
Créditos a empresas asociadas	75,44
Tesorería	82,44
Deuda con entidades de crédito	(187,81)
Deuda con otros accionistas	(50,41)
Deudas por arrendamiento	(0,27)
Provisiones	(4,99)
Impuestos diferidos	(53,77)
Otros activos netos	(7,79)
Total activos netos	595,26
Participaciones no dominantes	(255,26)
Total activos netos adquiridos	340,00
Efectivo de la adquirida	(82,44)
Flujo de efectivo pagado por la adquisición	257,57

- Hasta el pasado 30 de abril, el Grupo tenía una participación del 33,33% en la sociedad Aeropuertos Mexicanos del Pacífico, SAPI de CV (en adelante, AMP), titular a su vez del 19,28% de Grupo Aeroportuario del Pacífico (en adelante, GAP). No obstante, tal y como se indica en la nota 2.2.2 de la memoria de las Cuentas anuales consolidadas de 2025, el 6 de mayo de 2026 fue protocolizado (elevado a público) e inscrito en el registro mercantil correspondiente el convenio de fusión entre AMP y GAP. Tras la formalización de la fusión, GAP absorbió a AMP, extinguiéndose esta última y recibiendo ADI una participación directa aproximada del 6,55% en el capital social de GAP en sustitución de la participación previamente mantenida en AMP.

Aunque desde el punto de vista jurídico la operación supone la baja de la participación mantenida en AMP a cambio de la participación directa recibida en GAP, desde una perspectiva contable debe atenderse a la sustancia económica de la operación. En este sentido, la participación en AMP sin actividad operativa relevante propia, era meramente instrumental a través de la cual el Grupo participaba en GAP. AMP tenía registrada la participación en GAP en sus estados financieros separados por el método de la participación. Por ello, con independencia de que la participación mantenida por AMP en GAP no determinase su calificación como empresa asociada del Grupo a efectos de consolidación, la participación recibida en GAP tras la fusión representa, en sustancia, la continuación de la inversión económica que el Grupo venía manteniendo a través de AMP y sobre la que el Grupo mantiene su influencia significativa.

Esta conclusión se alcanza igualmente atendiendo a los criterios aplicables a las permutas recogidos en la NIC 16. A estos efectos, puesto que AMP era sustancialmente una sociedad tenedora de la inversión en GAP y sin actividad relevante propia, la operación de fusión no modifica de forma significativa la configuración de los flujos de efectivo esperados por el Grupo, respecto a la inversión económica subyacente mantenida en GAP con anterioridad a la fusión.

En consecuencia, el intercambio de la participación en AMP por la participación directa en GAP no tiene carácter comercial, por lo que la participación recibida ha sido reconocida

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes

Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

por el mismo importe en libros por el que se encontraba registrada la inversión en AMP, sin que la operación haya generado impacto alguno en la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada del periodo (nota 3).

- Por otro lado, el 20 de marzo de 2026 se produjo la liquidación definitiva de la Sociedad Aeroportuaria de la Costa S.A., (SACSA), la cual ha sido la sociedad concesionaria del Aeropuerto Internacional Rafael Núñez de Cartagena de Indias (Colombia) hasta el 29 de febrero de 2024, fecha en la que terminó el contrato de concesión.

Como consecuencia de las operaciones descritas, el detalle de las sociedades dependientes del Grupo a 30 de junio de 2026, todas ellas consolidadas por el método de integración global, es el siguiente:

Sociedades dependientes	Domicilio	Actividad	%		Titular de la participación	Ejercicio de incorporación al perímetro de consolidación
			Directo	Indirecto		
Aena, Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia S.M.E., S.A. (SCAIRM) (1)	Avenida España 101, Valladolid y Lo Jurado (Murcia)	Sociedad titular de la concesión de la explotación del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia.	100	-	AENA S.M.E., S.A.	2019
Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. (ADI) (1)	Calle Peonías, 12, Madrid	Explotación, conservación, gestión y administración de infraestructuras aeroportuarias, así como los servicios complementarios.	100	-	AENA S.M.E., S.A.	1991
London Luton Airport Holdings III Limited (LLAH III) (3)	Percival House, 134 Percival Way London Luton Airport Luton Bedfordshire LU2 9NU	Tenencia de participaciones en la sociedad que ostenta la concesión de la explotación del Aeropuerto de Luton.	-	51	Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A.	2014
London Luton Airport Holdings II Limited (LLAH II) (3)	Percival House, 134 Percival Way London Luton Airport Luton Bedfordshire LU2 9NU	Tenencia de participaciones en la sociedad que ostenta la concesión de la explotación del Aeropuerto de Luton.	-	51	London Luton Airport Holdings III Limited (LLAH III)	2014
London Luton Airport Holdings I Limited (LLAH I) (3)	Percival House, 134 Percival Way London Luton Airport Luton Bedfordshire LU2 9NU	Tenencia de participaciones en la sociedad que ostenta la concesión de la explotación del Aeropuerto de Luton.	-	51	London Luton Airport Holdings II Limited (LLAH II)	2014
London Luton Airport Group Limited (LLAGL) (3)	Percival House, 134 Percival Way London Luton Airport Luton Bedfordshire LU2 9NU	Sociedad garante de la adquisición de la concesión de la explotación del Aeropuerto de Luton.	-	51	London Luton Airport Holdings I Limited (LLAH I)	2014
London Luton Airport Operations Limited (LLAOL) (3)	Percival House, 134 Percival Way London Luton Airport Luton Bedfordshire LU2 9NU	Sociedad titular de la concesión de la explotación del Aeropuerto de Luton.	-	51	London Luton Airport Group Limited (LLAGL)	2014
Aeroportos do Nordeste do Brasil S.A. (ANB) (2)	Rua Barão de Souza Leão, 425, 19º andar, Boa Viagem, CEP: 51.030-300, Recife, Pernambuco (Brasil)	Prestación de servicios públicos para la ampliación, conservación y explotación de la infraestructura aeroportuaria de los complejos aeroportuarios integrantes del bloque Nordeste de Brasil.	-	100	Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A.	2020

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes

Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Sociedades dependientes	Domicilio	Actividad	%		Titular de la participación	Ejercicio de incorporación al perímetro de consolidación
			Directo	Indirecto		
Bloco do Onze Aeroportos do Brasil S.A. (BOAB) (2)	Alameda Santos nº 1293, 4º andar, na cidade de São Paulo, Estado de São Paulo, CEP 01.419-904	Prestación de servicios públicos para la ampliación, mantenimiento y explotación de la infraestructura aeroportuaria de los complejos aeroportuarios integrantes del bloque SP/MS/PA/MG.	-	100	Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A	2022
Augusta Holdco Limited (5)	9th Floor, 9 Bressenden Place, London, England, SW1E 5BY	Tenencia de participaciones en las sociedades que explotan los aeropuertos de Leeds y Newcastle.	-	51	Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A.	2026
Augusta Midco 1 Limited (5)	9th Floor, 9 Bressenden Place, London, England, SW1E 5BY	Tenencia de participaciones en las sociedades que explotan los aeropuertos de Leeds y Newcastle.	-	51	Augusta Holdco Limited	2026
International Airport Bidco Limited (5)	9th Floor, 9 Bressenden Place, London, England, SW1E 5BY	Tenencia de participaciones en las sociedades que explotan los aeropuertos de Leeds y Newcastle.	-	51	Augusta Midco 1 Limited	2026
LBIA Holding Limited (4)	Whitehouse Lane, Yeadon, Leeds LS19 7TU	Tenencia de participaciones en la sociedad que explota el Aeropuerto de Leeds.	-	51	International Airport Bidco Limited	2026
LBA Midco 1 Limited (4)	Whitehouse Lane, Yeadon, Leeds LS19 7TU	Tenencia de participaciones en la sociedad que explota el Aeropuerto de Leeds.	-	51	LBIA Holding Limited	2026
LBA Midco 2 Limited (4)	Whitehouse Lane, Yeadon, Leeds LS19 7TU	Tenencia de participaciones en la sociedad que explota el Aeropuerto de Leeds.	-	51	LBA Midco 1 Limited	2026
Leeds Bradford Airport Limited	Whitehouse Lane, Yeadon, Leeds LS19 7TU	Sociedad que explota el Aeropuerto de Leeds.	-	51	LBA Midco 2 Limited	2026
LBA Services Airport Ltd. (4)	Whitehouse Lane, Yeadon, Leeds LS19 7TU	Prestación de servicios a Leeds Bradford Airport Ltd.	-	51	Leeds Bradford Airport Limited	2026
Yorkshire International Airport Limited (4)	Whitehouse Lane, Yeadon, Leeds LS19 7TU	Prestación de servicios a Leeds Bradford Airport Ltd (sin actividad).	-	51	Leeds Bradford Airport Limited	2026
Leeds Airport Limited (4)	Whitehouse Lane, Yeadon, Leeds LS19 7TU	Prestación de servicios a Leeds Bradford Airport Ltd (sin actividad).	-	51	Leeds Bradford Airport Limited	2026
Leeds City Airport Limited (4)	Whitehouse Lane, Yeadon, Leeds LS19 7TU	Prestación de servicios a Leeds Bradford Airport Ltd (sin actividad).	-	51	Leeds Bradford Airport Limited	2026
Leeds City Region Airport Limited (4)	Whitehouse Lane, Yeadon, Leeds LS19 7TU	Prestación de servicios a Leeds Bradford Airport Ltd (sin actividad).	-	51	Leeds Bradford Airport Limited	2026
Yorkshire Airport Limited (4)	Whitehouse Lane, Yeadon, Leeds LS19 7TU	Prestación de servicios a Leeds Bradford Airport Ltd (sin actividad).	-	51	Leeds Bradford Airport Limited	2026
SITE UK SPV Limited (5)	7th Floor 50 Broadway, London, United Kingdom, SW1H 0DB	Tenencia del 49% de participación en la sociedad matriz del grupo que opera el Aeropuerto de Newcastle.	-	51	International Airport Bidco Limited	2026

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

(2) Sociedades auditadas por la red KPMG.

(3) Sociedades auditadas por otros auditores (Grant Thornton UK).

(4) Sociedades auditadas por otros auditores (BDO).

(5) Sociedades no auditadas a la fecha de formulación de los presentes estados financieros.

Asimismo, el detalle de sociedades con control conjunto y asociadas durante el primer semestre de 2026 es el siguiente:

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes

Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Sociedad asociada o control conjunto	Domicilio	Actividad	% Participación		Valor de las inversiones en asociadas (Nota 8.4)		Titular de la Participación	Método de Consolidación
			Directo	Indirecto	30/06/2026	31/12/2025		
Grupo Aeroportuario del Pacífico (GAP) (antes participada indirectamente a través de Aeropuertos Mexicanos del Pacífico, S.A. de CV (AMP)) (2)	Guadalajara - México	Operador de 12 aeropuertos en México y 2 en Jamaica	-	6,55	121.283	101.841	Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A.	Puesta en equivalencia
Sociedad Aeroportuaria de la Costa S.A. (SACSA) (1)	Aeropuerto Rafael Núñez Cartagena de Indias - Colombia	Explotación del aeropuerto de Cartagena.	-	37,89	-	275	Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A.	Puesta en equivalencia
Aeropuertos del Caribe, S.A. en liquidación (ACSA) (2)	Aeropuerto Ernesto Cortisoz Barranquilla - Colombia	Sin actividad (*)	-	40	-	-	Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A.	Puesta en equivalencia
Aerocali, S.A. (2)	Aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón Cali - Colombia	Sin actividad (*)	-	50	3.507	3.744	Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A.	Puesta en equivalencia
NIAL Group Limited (3)	Woolsington, Newcastle Upon Tyne, NE13 8BZ	Holding del grupo que opera el aeropuerto de Newcastle		24,99	264.721	-	SITE UK SPV Limited	Puesta en equivalencia

(1) Sociedades auditadas por la red KPMG.

(2) Sociedades auditadas por otros auditores (Deloitte).

(3) Sociedades auditadas por otros auditores (PwC).

(*) La concesión del aeropuerto de Barranquilla (ACSA) finalizó en el año 2012 y la del aeropuerto de Alfonso Bonilla el 31 de agosto de 2025 (Aerocali).

El detalle del movimiento habido en las sociedades asociadas y con control conjunto durante el primer semestre de 2026 se detalla en la nota 8.4.

El 30 de marzo de 2026 Aena ha resultado adjudicataria de la subasta del Proceso de Venta Asistida para la adquisición del 100% de las acciones de la sociedad concesionaria del Aeropuerto de Rio Galeão (CARJ) en Rio de Janeiro (Brasil), por un valor de oferta de 2.900 millones de reales, sujeto a ajustes por (a) inflación (IPCA) hasta el momento del pago y (b) variación en la caja del activo (aproximadamente, 490,7 millones de euros). Del desembolso de la operación, aproximadamente el 40% supondrá salida de caja de Aena. La concesión se extiende hasta mayo de 2039.

La compra de las acciones de la concesionaria queda sujeta a la formalización del contrato de compraventa con los actuales accionistas, una vez obtenidas las aprobaciones regulatorias y cumplidas las demás condiciones previstas en el pliego del proceso de venta asistida, y se completará una vez que las mismas se hayan cumplido, lo que se estima que se produzca durante el tercer trimestre de 2026.

2.3 Comparación de la información

La información contenida en estos estados financieros semestrales resumidos consolidados correspondiente al primer semestre del ejercicio 2025 y/o a 31 de diciembre de 2025, se presenta única y exclusivamente, a efectos comparativos con la información relativa al período de seis meses terminado el 30 de junio de 2026. En este sentido, durante el período de seis meses finalizado el 30 de junio de 2026 no se han producido cambios en criterios contables o corrección de errores significativos respecto a los criterios aplicados en los seis primeros meses de 2025.

Las cifras en los estados financieros intermedios resumidos consolidados se expresan en miles de euros, salvo indicación en contrario.

2.4 Estacionalidad de las transacciones del Grupo

La actividad de los principales segmentos en términos de ingresos ordinarios del Grupo está sujeta a efectos estacionales, que se indican a continuación:

- Los ingresos aeronáuticos se ven afectados por el tráfico de pasajeros, cuyas mayores cifras se logran en los meses de vacaciones y fechas festivas (Navidad, período estival, Semana Santa y festivos).
- Los ingresos por servicios comerciales también se ven afectados por el incremento en el tráfico de pasajeros en dichos meses y la mejor evolución de compras en las tiendas ubicadas en las terminales.

Asimismo, por aplicación de la CINIIF 21, el devengo anual del IBI y otros impuestos locales, por importe de 152,54 millones de euros a 30 de junio de 2026 (2025: 155,92 millones de euros), se recoge en su totalidad el 1 de enero, fecha en la que surge la obligación que da lugar a su registro contable, con independencia del calendario de liquidación y pago establecido por las administraciones competentes.

3. Estimaciones y juicios contables

La preparación de los estados financieros intermedios resumidos consolidados bajo NIIF requiere la realización de asunciones y estimaciones que tienen un impacto sobre el importe reconocido de los activos, pasivos, ingresos, gastos y desgloses con ellos relacionados. Las estimaciones y las hipótesis realizadas se basan, entre otros, en la experiencia histórica, el asesoramiento de consultores expertos, y en previsiones y expectativas de sucesos futuros, considerados razonables bajo los hechos y circunstancias contemplados en la fecha de balance. Los resultados reales podrían ser diferentes de los estimados.

Los juicios significativos hechos por la Dirección en la aplicación de las políticas contables y las fuentes clave de incertidumbre en la estimación son los descritos en las últimas Cuentas anuales consolidadas y, adicionalmente, el criterio aplicado para el reflejo contable de la fusión de AMP y GAP, y la asignación del precio a los activos netos adquiridos en las combinaciones de negocio realizadas en el primer semestre, tal y como se describe en la nota 2.2. A continuación se actualizan los aspectos más relevantes relativos a las fuentes clave de incertidumbre y los juicios significativos hechos por la Dirección en la preparación de los presentes estados financieros intermedios consolidados.

3.1 Deterioro de activos no corrientes

Siempre que se pone de manifiesto un indicador de que los activos no corrientes podrían estar deteriorados, el Grupo elabora los correspondientes test de deterioro con objeto de determinar si el fondo de comercio, los activos intangibles, el inmovilizado material, las inversiones inmobiliarias y las inversiones financieras por puesta en equivalencia han sufrido alguna pérdida por deterioro del valor, de acuerdo con la política contable descrita en la Nota 2.8 de la memoria de las Cuentas anuales consolidadas del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2025, en la que se describe cómo la dirección identifica las unidades generadoras de efectivo (UGE) y la metodología utilizada para someter los activos a ellas asignados a las pruebas de deterioro.

Con el fin de analizar posibles indicios de deterioro, el Grupo ha efectuado un análisis para cada una de las UGEs sobre los aspectos clave de negocio o actividad, la evolución de los tipos de interés, la variación de las tasas de descuento y, en general, los diferentes condicionantes acontecidos durante el primer semestre de 2026. En general, los activos presentan un desempeño operativo y financiero en línea con lo planificado, con ingresos y márgenes por encima del presupuesto, tráfico alineado a las últimas proyecciones, y ejecución de obras conforme al cronograma previsto. No se han registrado cambios relevantes en el entorno legal, económico, tecnológico ni de mercado, y no se evidencian deterioros físicos en los activos. Adicionalmente, a 30 de junio de 2026 los principales parámetros financieros empleados para el cálculo de las tasas de descuento no han sufrido variaciones que pudieran afectar al tipo de descuento empleado para calcular el valor en uso del activo, de forma que disminuya su importe recuperable de manera significativa. En consecuencia, a cierre de junio de 2026, no se identifican indicios de deterioro que hagan necesario la realización del test de deterioro.

Por otro lado, respecto a las nuevas sociedades integradas en el perímetro de consolidación en mayo de 2026 (nota 2.2), se han definido dos unidades generadoras de efectivo incluidas en el subgrupo Augusta: (i) la UGE constituida por la sociedad aeroportuaria propietaria del aeropuerto de Leeds, consolidada por integración global en el Grupo Aena; y (ii) la constituida por la participación en la sociedad aeroportuaria propietaria del aeropuerto de Newcastle, valorada por el método de la participación.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes
Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Considerando el reducido tiempo transcurrido desde la adquisición del subgrupo Augusta, no se han identificado factores internos o externos que puedan hacer pensar que las expectativas y premisas consideradas en el momento de realizar la inversión no sean válidas, no habiéndose producido cambios relevantes respecto a la situación existente en el momento de presentación de la oferta ni variaciones sustanciales en el contexto macroeconómico.

En consecuencia, del análisis realizado por parte de la Dirección, a la fecha de formulación de los presentes estados financieros, no se han puesto de manifiesto indicios de deterioro o circunstancias que pudieran suponer una modificación material de las hipótesis que sirvieron de base para la preparación de las proyecciones del plan económico financiero con el que se preparó la oferta, siendo el valor licitado el indicador más próximo al valor razonable, En consecuencia, no se considera necesario realizar test de deterioro para estas dos UGEs.

La razonabilidad de las hipótesis clave asumidas y las conclusiones alcanzadas sobre los análisis de indicadores de deterioro han sido revisadas favorablemente por expertos profesionales independientes de la firma Deloitte en el cierre del período de seis meses terminado el 30 de junio de 2026 y del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2025, sin existir en ningún caso discrepancias significativas entre las premisas, hipótesis o estimaciones consideradas por el Grupo y las de los expertos independientes.

3.2 Estimación del valor razonable

El detalle de los activos y pasivos del Grupo valorados a valor razonable a 30 de junio de 2026 y a 31 de diciembre de 2025 es como sigue:

	Notas	30 de junio de 2026			
		Nivel 1	Nivel 2	Nivel 3	Saldo total
Activos					
Derivados	8.2	-	9.135	-	9.135
Acciones sin cotización oficial		-	-	-	-
Total activos		-	9.135	-	9.135
Pasivos					
Derivados	8.2	-	(1.880)	-	(1.880)
Total pasivos		-	(1.880)	-	(1.880)

	Notas	31 de diciembre de 2025			
		Nivel 1	Nivel 2	Nivel 3	Saldo total
Activos					
Derivados	8	-	9.425	-	9.425
Total activos		-	9.425	-	9.425
Pasivos					
Derivados	8	-	(1.530)	-	(1.530)
Total pasivos		-	(1.530)	-	(1.530)

El Grupo utiliza instrumentos financieros derivados con el fin de mitigar los riesgos derivados principalmente de las variaciones de los tipos de interés asociados a su financiación y de tipo de cambio asociados a las nuevas inversiones en el extranjero, y variaciones del precio de la electricidad. Los instrumentos financieros derivados se reconocen al inicio del contrato a su valor razonable, ajustando dicho valor con posterioridad en cada fecha de cierre.

Los datos que se utilizan para calcular el valor razonable de los instrumentos financieros derivados se basan en datos observables de mercado que estén disponibles, ya sea sobre la base de precios de cotización de mercado o mediante la aplicación de técnicas de valoración (Nivel 2). A 30 de junio de 2026 los instrumentos financieros que se incluyen en el Nivel 2 son los derivados de tipo de interés (*swaps*) para cubrir los préstamos a tipo variable, los derivados para cubrir el riesgo derivado de las fluctuaciones del tipo de cambio asociado a las inversiones denominadas en divisa distinta de la moneda funcional (*FX Forward flexibles*) y los derivados de electricidad (VPPA). En el cierre del ejercicio 2025 se incluyeron coberturas de tipo de interés y del precio de la electricidad.

El valor razonable de los instrumentos financieros que no cotizan en un mercado activo (por ejemplo, derivados del mercado no oficial) se determina usando técnicas de valoración. Las técnicas de valoración maximizan el uso de datos observables de mercado que estén disponibles y se basan en la menor medida posible en estimaciones específicas de las entidades. Si la mayoría de los datos significativos requeridos para calcular el valor razonable de un instrumento son observables, el instrumento se incluye en el Nivel 2.

Las principales variables empleadas en el cálculo del valor razonable de los derivados de tipos de interés se detallan en la Nota 12 de la memoria de las Cuentas anuales consolidadas del Grupo del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2025.

En el caso de los FX Forward flexibles, las posiciones en divisas se valorarán en base a las cotizaciones *forward*, derivadas de la cotización spot y los diferenciales en los tipos de interés implícitos entre las dos divisas –puntos *forward*–, recogiendo únicamente el valor intrínseco del instrumento y manteniendo aislado el valor temporal que no se incluye dentro de la relación de cobertura. El tipo de cambio utilizado en la valoración es un tipo de cambio de mercado (Bloomberg, contribuidor composite CMPL). El elemento a término (*basis spread*) no forma parte de la relación de cobertura, reconociendo su cambio de valor en un componente separado del patrimonio neto.

El VPPA se valora en base al importe descontado de los flujos de caja de las liquidaciones por diferencia entre el precio fijo acordado y el precio variable en el período de cálculo. Para ello se estima la curva de precios *forward* de la electricidad de los tres principales mercados (EEX, MEFF y OMIP), realizando un promedio del precio de futuros de la electricidad en el período objeto de contrato. Se trata de contrato de carga base, donde el volumen de energía contratado por AENA es fijo y no depende de condiciones naturales, sino que es fijo para todas las horas del año y por lo que no implica exposición al riesgo para el Grupo en cuanto al volumen.

3.3 Activos por impuesto diferido

A 30 de junio de 2026, el Grupo ha reconocido activos por impuesto diferido por un importe total de 316.639 miles de euros (2025: 309.684 miles de euros), derivados principalmente de la asignación de la plusvalía generada como consecuencia de la OPV de Aena descrita en la nota 12.1 de los presentes Estados financieros intermedios consolidados. La dirección de la Sociedad dominante ha realizado la valoración de dichos activos considerando la incertidumbre existente en la fecha de cierre de los presentes estados financieros, no estimando que puedan producirse cambios significativos en la valoración de los mencionados activos.

4. Información financiera

4.1 Información financiera por segmentos

El Grupo desarrolla sus actividades de negocio de acuerdo a lo indicado en la Nota 5.1 de las Cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2025.

Como consecuencia de la adquisición del 51% de la sociedad Augusta descrita en la nota 2.2 de los presentes estados financieros intermedios resumidos consolidados, dentro del segmento internacional, que incluye las operaciones de la subsidiaria Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. correspondientes a la actividad de desarrollo internacional del Grupo a través de inversiones en otras empresas aeroportuarias, actualmente en Reino Unido, Brasil, México y Colombia, se presenta información desglosada sobre las operaciones realizadas desde la fecha de adquisición (7 de mayo de 2026) por la sociedad aeroportuaria propietaria del aeropuerto de Leeds, así como el efecto de la valoración por el método de la participación de la inversión en la sociedad aeroportuaria propietaria del aeropuerto de Newcastle, ambos en el Reino Unido.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes
Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

La información financiera por segmentos a 30 de junio de 2026 es la siguiente (en miles de euros):

30 de junio de 2026	Nota	Aeropuertos				Internacional									Total consolidado
		Aeronáutico	Comercial	Servicios inmobiliarios	Subtotal	AIRM	ANB	BOAB	LUTON	AUGUSTA	ADI	Ajustes	Subtotal	Ajustes	
Ingresos ordinarios		1.681.981	983.945	70.847	2.736.773	6.885	61.778	233.738	216.188	15.668	1.901	(155)	529.118	(101)	3.272.675
Clientes externos		1.681.981	983.939	70.847	2.736.767	6.885	61.778	233.738	216.188	15.668	1.651	-	529.023	-	3.272.675
Intersegmentos		-	6	-	6	-	-	-	-	-	250	(155)	95	(101)	-
Otros ingresos de explotación		20.152	7.095	895	28.142	46	-	17	-	-	14	-	31	(1.304)	26.915
Total Ingresos		1.702.133	991.040	71.742	2.764.915	6.931	61.778	233.755	216.188	15.668	1.915	(155)	529.149	(1.405)	3.299.590
Aprovisionamientos		(80.432)	-	-	(80.432)	(718)	-	-	-	-	-	-	-	-	(81.150)
Personal		(275.856)	(35.467)	(7.393)	(318.716)	(2.875)	(6.213)	(9.801)	(39.862)	(5.327)	(1.181)	-	(62.384)	-	(383.975)
Pérdidas por deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales		(2.268)	(18.593)	(1.091)	(21.952)	(1)	244	(113)	(208)	-	-	-	(77)	-	(22.030)
Variación del valor razonable de créditos comerciales		-	16.861	-	16.861	-	-	-	-	-	-	-	-	-	16.861
Otros gastos de explotación		(592.746)	(147.755)	(11.901)	(752.402)	(4.873)	(18.457)	(160.778)	(92.692)	(2.252)	(3.124)	155	(277.148)	702	(1.033.721)
Amortizaciones		(281.042)	(50.075)	(8.064)	(339.181)	(360)	(15.966)	(14.704)	(38.999)	(4.155)	-	(76)	(73.900)	1.284	(412.157)
Deterioros de inmovilizado	7	-	-	(191)	(191)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(191)
Resultados por operaciones con el inmovilizado		707	(470)	(15)	222	-	-	-	(436)	-	-	-	(436)	-	(214)
Otros resultados		498	465	2.892	3.855	-	-	-	-	(96)	-	-	(96)	-	3.759
Total gastos		(1.231.139)	(235.034)	(25.763)	(1.491.936)	(8.827)	(40.392)	(185.396)	(172.197)	(11.830)	(4.305)	79	(414.041)	1.986	(1.912.818)
EBITDA		752.036	806.081	54.043	1.612.160	(1.536)	37.352	63.063	82.990	7.993	(2.390)	-	189.008	(703)	1.798.929
Deterioros y bajas de inmovilizado		(707)	470	206	(31)	-	-	-	436	-	-	-	436	-	405
EBITDA ajustado		751.329	806.551	54.249	1.612.129	(1.536)	37.352	63.063	83.426	7.993	(2.390)	-	189.444	(703)	1.799.334
Resultado de explotación		470.994	756.006	45.979	1.272.979	(1.896)	21.386	48.359	43.991	3.838	(2.390)	(76)	115.108	581	1.386.772
Resultado financiero		(40.863)	6.343	(746)	(35.266)	(81)	(7.217)	(10.031)	(13.426)	(3.160)	40.248	(21.684)	(15.270)	-	(50.617)
Resultado de entidades valoradas por el método de la participación y variación del deterioro de la participación		-	-	-	-	-	-	-	-	921	-	14.019	14.940	-	14.940
Resultado antes de impuestos		430.131	762.349	45.233	1.237.713	(1.977)	14.169	38.328	30.565	1.599	37.858	(7.741)	114.778	581	1.351.095
Total Activo a 30 de junio de 2026		-	-	-	16.127.756	18.666	737.929	1.491.641	550.522	877.324	1.629.647	(1.451.017)	3.836.046	(1.181.282)	18.801.186
Total Pasivo a 30 de junio de 2026		-	-	-	7.831.218	20.360	316.776	1.142.263	662.328	297.834	991.892	(320.670)	3.090.423	(1.000.223)	9.941.778

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes
Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

La información financiera por segmentos a 30 de junio de 2025 es la siguiente (en miles de euros):

30 de junio de 2025	Aeropuertos				Internacional								Total consolidado
	Aeronáutico	Comercial	Servicios inmobiliarios	Subtotal	AIRM	ANB	BOAB	LUTON	ADI	Ajustes	Subtotal	Ajustes	
Ingresos ordinarios	1.552.715	919.082	61.582	2.533.379	6.678	52.770	157.137	202.182	1.762	(78)	413.773	(107)	2.953.723
Clientes externos	1.552.715	919.082	61.582	2.533.379	6.678	52.770	157.137	202.182	1.655	(78)	413.666	-	2.953.723
Intersegmentos	-	-	-	-	-	-	-	-	107	-	107	(107)	-
Otros ingresos de explotación	21.783	9.994	623	32.400	35	50	25	11.103	11	-	11.189	(1.455)	42.169
Total Ingresos	1.574.498	929.076	62.205	2.565.779	6.713	52.820	157.162	213.285	1.773	(78)	424.962	(1.562)	2.995.892
Aprovisionamientos	(80.263)	-	-	(80.263)	(700)	-	-	-	-	-	-	-	(80.963)
Personal	(247.302)	(32.419)	(6.879)	(286.600)	(2.708)	(5.650)	(7.680)	(39.736)	(1.225)	-	(54.291)	-	(343.599)
Pérdidas por deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales	(1.731)	(5.384)	(986)	(8.101)	(4)	(86)	(317)	(44)	-	-	(447)	-	(8.552)
Variación del valor razonable de créditos comerciales	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Otros gastos de explotación	(538.088)	(134.300)	(13.262)	(685.650)	(5.152)	(16.425)	(97.663)	(90.653)	(663)	88	(205.316)	(284)	(896.402)
Amortizaciones	(298.577)	(50.569)	(8.628)	(357.774)	(330)	(15.774)	(11.891)	(32.474)	-	(76)	(60.215)	1.116	(417.203)
Deterioros de inmovilizado	-	-	28	28	-	-	-	-	-	-	-	-	28
Resultado por operaciones con el inmovilizado	(7.209)	(695)	83	(7.821)	-	8	(1)	31.466	-	-	31.473	-	23.652
Otros resultados	879	1.223	176	2.278	-	-	-	-	-	-	-	-	2.278
Total gastos	(1.172.291)	(222.144)	(29.468)	(1.423.903)	(8.894)	(37.927)	(117.552)	(131.441)	(1.888)	12	(288.796)	832	(1.720.761)
EBITDA	700.784	757.501	41.365	1.499.650	(1.851)	30.667	51.501	114.318	(115)	10	196.381	(1.846)	1.692.334
Deterioros y bajas de inmovilizado	7.209	695	(111)	7.793	-	(8)	1	(31.466)	-	-	(31.473)	-	(23.680)
EBITDA ajustado	707.993	758.196	41.254	1.507.443	(1.851)	30.659	51.502	82.852	(115)	10	164.908	(1.846)	1.668.654
Resultado de explotación	402.207	706.932	32.737	1.141.876	(2.181)	14.893	39.610	81.844	(115)	(66)	136.166	(730)	1.275.131
Resultado financiero	(30.563)	(1.155)	(682)	(32.400)	(65)	(9.241)	(19.034)	(9.128)	17.620	(26.645)	(46.428)	-	(78.893)
por el método de la participación y variación del deterioro de la	-	-	-	-	-	-	-	-	-	20.101	20.101	-	20.101
Resultado antes de impuestos	371.644	705.777	32.055	1.109.476	(2.246)	5.652	20.576	72.716	17.505	(6.610)	109.839	(730)	1.216.339
Total Activo a 30 de junio de 2025	-	-	-	15.398.353	17.459	656.454	842.724	580.989	1.558.689	(1.276.290)	2.362.566	(1.259.440)	16.518.938
Total Pasivo a 30 de junio de 2025	-	-	-	7.582.314	18.117	257.582	555.614	689.667	1.043.248	(468.605)	2.077.506	(1.074.573)	8.603.364

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes
Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

La conciliación del EBITDA y el EBITDA ajustado con el Resultado del período para los períodos de seis meses terminados a 30 de junio de 2026 y 30 de junio de 2025 es la siguiente:

Concepto	30 de junio de 2026	30 de junio de 2025
Total EBITDA ajustado	1.799.334	1.668.654
Deterioros y bajas de inmovilizado	(405)	23.680
Total EBITDA	1.798.929	1.692.334
Amortización del inmovilizado	(412.157)	(417.203)
Resultado de explotación	1.386.772	1.275.131
Gastos financieros – netos	(50.617)	(78.893)
Participación en el resultado de asociadas	14.940	20.101
Impuesto sobre las ganancias	(339.677)	(295.259)
Resultado del período	1.011.418	921.080
Resultado atribuible a socios externos	9.463	27.327
Resultado del período atribuible al accionista de la dominante	1.001.955	893.753

4.2 Medidas alternativas de rendimiento (MAR)

Además de la información financiera preparada bajo las Normas Internacionales de Información Financiera adoptadas por la Unión Europea (NIIF-UE), la información financiera reportada incluye ciertas medidas alternativas de rendimiento (MAR) a efectos de dar cumplimiento a las directrices sobre medidas alternativas de rendimiento publicadas por la *European Securities and Markets Authority* (ESMA) el 5 de octubre de 2015, así como medidas no-NIIF-UE.

El objetivo perseguido con su desglose así como la categorización de las MAR y medidas no-NIIF-UE utilizadas en este documento se describe en la Nota 5.4.1 de la memoria de las Cuentas anuales consolidadas del Grupo del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2025.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes
Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

La conciliación numérica entre la partida de línea más directamente conciliable, total o subtotal, presentada en los estados financieros y la MAR utilizada se presenta a continuación:

Medidas alternativas de rendimiento (miles de euros y %)	30 de junio de 2026	31 de diciembre de 2025	30 de junio de 2025	31 de diciembre de 2024
EBITDA	1.798.929	3.785.032	1.692.334	3.510.332
Resultado de explotación	1.386.772	2.988.135	1.275.131	2.662.521
Amortizaciones	412.157	796.897	417.203	847.811
EBITDA AJUSTADO	1.799.334	3.753.276	1.668.654	3.486.174
EBITDA	1.798.929	3.785.032	1.692.334	3.510.332
Deterioros y bajas de inmovilizado	405	(31.756)	(23.680)	(24.158)
DEUDA NETA	6.724.176	5.509.027	5.973.065	5.497.589
Deuda financiera no corriente	6.827.498	6.692.640	6.189.945	5.978.311
Deuda financiera corriente	1.285.917	864.056	733.454	1.340.561
Efectivo y equivalentes al efectivo	(1.389.239)	(2.047.669)	(950.334)	(1.821.283)
EBITDA últimos 12 meses	3.891.627	3.785.032	3.647.340	3.510.332
(I) EBITDA año anterior	3.785.032	N/A	3.510.332	N/A
(II) EBITDA período año anterior	1.692.334	N/A	1.555.326	N/A
(III) = (I)-(II) EBITDA resto año	2.092.698	N/A	1.955.006	N/A
(IV) EBITDA período año	1.798.929	N/A	1.692.334	N/A
Ratio Deuda Financiera Neta/EBITDA	1,7 x	1,5 x	1,6 x	1,6 x
Deuda Financiera Neta	6.724.176	5.509.027	5.973.065	5.497.589
EBITDA últimos 12 meses	3.891.627	3.785.032	3.647.340	3.510.332
OPEX	(1.498.846)	(2.614.962)	(1.320.964)	(2.353.042)
Aprovisionamientos	(81.150)	(161.892)	(80.963)	(160.006)
Gastos de personal	(383.975)	(689.561)	(343.599)	(634.002)
Otros gastos de explotación	(1.033.721)	(1.763.509)	(896.402)	(1.559.034)

5. Ingresos

Las operaciones del Grupo y sus fuentes de ingresos son las descritas en sus últimas Cuentas anuales consolidadas.

5.1 Desglose de ingresos

El desglose de los ingresos ordinarios del Subtotal incluido en la Información financiera por segmentos (sin tener en cuenta el segmento Internacional, SCAIRM y los ajustes) por tipología de servicios prestados es como sigue:

	30 de junio de 2026	30 de junio de 2025
Servicios Aeroportuarios	2.665.926	2.471.797
Servicios Aeronáuticos	1.681.981	1.552.715
Aeronáuticos Prestaciones Patrimoniales	1.634.050	1.504.380
Aterrizajes	467.646	429.885
Estacionamientos	35.479	28.730
Pasajeros	707.773	658.699
Pasarelas telescópicas	53.469	50.087
Seguridad	280.506	253.321
Handling	64.129	60.252
Carburante	17.897	16.983
Catering	5.687	6.254
Recuperación costes control fronterizo RDL 14/2022	1.460	166
Recuperación costes COVID Ley 2/2021	4	3
Resto servicios aeronáuticos (1)	47.931	48.335
Servicios Comerciales	983.945	919.082
Arrendamientos	19.099	19.977
Tiendas	72.669	66.095
Tiendas Duty Free	262.100	262.800
Restauración	189.004	177.097
Rent a car	126.096	120.508
Aparcamiento	113.152	103.763
Publicidad	13.836	12.862
Servicios VIP (2)	124.724	94.672
Resto ingresos comerciales (3)	63.265	61.308
Servicios inmobiliarios	70.847	61.582
Arrendamientos	10.087	9.171
Terrenos	9.302	9.308
Hangares	4.899	3.886
Centros logísticos de carga	31.088	27.553
Explotaciones Inmobiliarias	15.471	11.664
Total Importe Neto de la Cifra de Negocio	2.736.773	2.533.379

1) Incluye Mostradores, Utilización de pasarelas 400 Hz, Servicio Contra incendios, Consignas y Otros Ingresos.

2) Incluye alquiler de salas VIP, paquetes VIP, resto de salas, fast-track y fast-lane.

3) Incluye Explotaciones Comerciales (Servicios bancarios, Máquinas de plastificado de equipajes, Telecomunicaciones, Máquinas venta automática, etc.), Suministros Comerciales y Filmaciones y Grabaciones.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes

Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Concentración de ventas

Una parte importante (42 %) de los ingresos por servicios aeronáuticos a 30 de junio de 2026 se concentra en tres clientes, con cifras de ingresos de 285,6 millones de euros, 215,7 millones de euros y 146,6 millones de euros, respectivamente (30 de junio de 2025: 298,3 millones de euros, 236,8 millones de euros y 148,6 millones de euros, respectivamente).

Adicionalmente, un 38 % de los ingresos por servicios comerciales se concentra también en tres clientes, con cifras de ingresos de 264,9 millones de euros, 70,7 millones de euros y 41,2 millones de euros, respectivamente (30 de junio de 2025: 267,3 millones de euros, 96,9 millones de euros y 41 millones de euros, respectivamente).

DORA III

El Consejo de Administración de Aena, S.M.E., S.A. aprobó, en la reunión celebrada el 17 de febrero de 2026, la propuesta del Tercer Documento de Regulación Aeroportuaria para los ejercicios 2027-2031 y su remisión a la Dirección General de Aviación Civil ("DGAC") y a la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia ("CNMC"), de conformidad con lo previsto en la Ley 18/2014, de 15 de octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia".

Con carácter previo a la aprobación de la propuesta del Tercer DORA, se ha desarrollado un período de consultas con las asociaciones representativas de usuarios. Con fecha 26 de mayo, la CNMC emitió su informe no vinculante de supervisión y control en el ámbito de sus competencias. La Comisión concluye su recomendación de reducir las tarifas en el período 2027-2031 en un 0,59% anual, frente al incremento del 3,82% propuesto por Aena. El DORA definitivo ha de aprobarse por el Consejo de Ministros antes del 30 de septiembre de 2026.

5.2 Información geográfica

El Grupo desarrolla sus operaciones en España, y cuenta con un segmento Internacional que mantiene sus operaciones en Reino Unido, Brasil, México y Colombia. A 30 de junio de 2026 y de 2025, los ingresos ordinarios procedentes de clientes se distribuyen geográficamente de la siguiente manera (datos en miles de euros):

País	30 de junio de 2026	30 de junio de 2025
España	2.759.320	2.540.057
Brasil	295.516	209.907
Reino Unido	216.188	202.182
Colombia	-	301
México	1.651	1.276
Total	3.272.675	2.953.723

6. Inmovilizado material y activos intangibles

6.1 Inmovilizado material

Durante el primer semestre de 2026 el saldo del Inmovilizado material presenta un aumento neto por importe de 291,6 millones de euros.

Como consecuencia de la incorporación al perímetro de consolidación del subgrupo Leeds, en la fecha de adquisición se produjeron altas de inmovilizado material por un valor neto contable de 336,5 miles de euros.

Adicionalmente, las altas de inmovilizado material del primer semestre de 2026 han alcanzado los 320,6 millones de euros, importe inferior al que resulta de las amortizaciones practicadas en este periodo por importe de 334,1 millones de euros, las disminuciones por traslados a inversiones inmobiliarias y/o activos intangibles por importe total neto negativo de 31,2 millones de euros y el valor neto contable de las bajas de inmovilizado del período por importe neto negativo de 7,4 millones de euros. Todo este efecto se ve parcialmente compensado por las diferencias de conversión positivas por importe de 7,2 millones de euros.

La inversión más relevante en cuanto a importe se produce, fundamentalmente, en la red española de aeropuertos, con objeto de dar cumplimiento al volumen de inversiones reguladas comprometidas en el DORA II, dar respuesta a los estándares de seguridad, calidad y capacidad de las infraestructuras, y otros requisitos de mantenimiento.

Las principales actuaciones acometidas durante el período, en curso a 30 de junio de 2026, han consistido, entre otras, en las siguientes:

- Pavimentación de las calles de rodaje S, T y losas de la rampa 2 en el aeropuerto de Barcelona El Prat.
- Renovación de los conductos de climatización y difusores en embarques y pasillos del módulo C y remodelación del área terminal del módulo D del aeropuerto de Palma de Mallorca.
- Regeneración de pista en el aeropuerto de Santiago de Compostela.
- Regeneración del pavimento de las calles de rodaje A17, A20, A21, A22, A23, A24, EA5 y rampa 23, servicio de operación, mantenimiento y actualización del sistema APM (*Automatic People Mover* / Sistema Automatizado de Pasajeros Intra-Terminales), electrificación de la central de cogeneración y suministro e instalación de equipos automáticos de detección de explosivos para equipaje de mano y sistemas automatizados para filtros de seguridad en el aeropuerto de Madrid-Barajas.
- Construcción de la planta fotovoltaica de autoconsumo con excedentes del aeropuerto de Reus.

Las actuaciones puestas en servicio más significativas han sido, entre otras, las siguientes:

- Actuaciones en los aparcamientos de *Rent A Car* del aeropuerto de Santander.
- Climatización en el aeropuerto de Málaga.
- Mejoras operativas en el pasillo de conexiones T1-T2 y construcción, puesta en servicio y mantenimiento del parque solar fotovoltaico en el aeropuerto de Madrid-Barajas.
- Adecuación del drenaje del área de movimiento y nueva zona de limpieza de equipos handling en el aeropuerto de Zaragoza.

Durante el período de seis meses terminado el 30 de junio de 2026 se han dado de baja activos de inmovilizado material con un coste de adquisición de 63,2 millones de euros (período de seis meses terminado el 30 de junio de 2025: 94,5 millones de euros), produciendo unos resultados netos positivos por baja de inmovilizado material de 0,2 millones de euros (período de seis meses terminado el 30 de junio de 2025: beneficio de 31 millones de euros, principalmente ocasionados por los ingresos derivados de las inversiones del siniestro de TCP2 de Luton). Las bajas más representativas son consecuencia de las actuaciones de mejora en edificios de la red de aeropuertos, así como de la reposición de diversas instalaciones y equipamiento.

6.2 Activos intangibles

El “Activo intangible” presenta un incremento neto de 449,3 millones de euros.

Como consecuencia de la incorporación al perímetro de consolidación del grupo de sociedades que tiene en propiedad y gestiona el aeropuerto de Leeds, en la fecha de adquisición (7 de mayo de 2026) se produjeron altas de inmovilizado intangible por un valor neto contable de 141,7 millones de euros.

Las altas de activos intangibles del primer semestre de 2026 han alcanzado los 223,5 millones de euros, superando a las amortizaciones practicadas, de 69,4 millones de euros, a lo que hay que añadir el efecto positivo neto por importe de 128,9 millones de euros procedente de las diferencias de conversión asociadas a los activos de las sociedades filiales brasileñas y del Reino Unido como consecuencia de la apreciación de los reales brasileños (125,4 millones de euros) y la libra esterlina, respectivamente, con respecto al euro, así como el efecto negativo neto de 1,2 millones de euros procedente de las bajas de activos intangibles. De las altas de activos intangibles del primer semestre, 175 millones de euros corresponden a las obras y equipamientos de la Fase IB acometidas en las infraestructuras aeroportuarias de la concesión gestionada por BOAB.

7. Deterioro de valor de los activos intangibles, inmovilizado material e inversiones inmobiliarias

Tal y como se indica en la Nota 3.1, a 30 de junio de 2026 el Grupo no ha identificado indicadores de deterioro para ninguna de las UGEs que lo componen.

En lo referente al segmento inmobiliario, semestralmente, el Grupo encarga a una empresa de tasación independiente la revisión y valoración del porfolio inmobiliario, con objeto de determinar el valor razonable de sus inversiones inmobiliarias, registrando el correspondiente deterioro conforme a lo indicado a continuación.

7.1 Servicios inmobiliarios

Tal y como se indica en el anterior punto, el Grupo ha encargado a una empresa de tasación independiente (Gloval Valuation, S.A.U.) la revisión y valoración de la cartera inmobiliaria a 30 de junio de 2026, tal y como hizo también a 31 de diciembre de 2025, con objeto de determinar el valor razonable de sus inversiones inmobiliarias.

En lo que respecta al método de valoración, se ha realizado aplicando un enfoque de capitalización, que proporciona una indicación de valor mediante la conversión de flujos de efectivo futuros en un único valor de capital actual. Este enfoque, asimilable a un modelo de Descuento de Flujos de Caja (DFC), es generalmente utilizado para la estimación de valor de unidades de explotación generadoras de efectivo, reconociendo de forma explícita el valor temporal de flujos de fondos que generará el activo en sí, aplicando unas tasas de descuento que reflejan la rentabilidad que exigiría un inversor de acuerdo con el riesgo específico de cada proyecto inmobiliario, acorde con la rentabilidad media del sector.

La aplicación práctica de esta metodología se ha realizado sobre la base de la proyección de los flujos de caja generados por cada activo durante la vida útil del inmueble, el establecimiento de un valor residual del activo al término del último año proyectado y la determinación de la tasa de descuento a aplicar.

Los aspectos inmobiliarios tenidos en cuenta en la determinación de los flujos de caja han sido los flujos por rentas descontando los gastos totales operativos y el importe de la inversión en el inmovilizado.

Los principales aspectos inmobiliarios que tienen impacto en la valoración son:

- La descripción y caracterización del conjunto de activos inmobiliarios y el análisis del mercado inmobiliario, caracterizando el área de influencia del aeropuerto. Como resultado de este análisis se ha determinado una renta de mercado, en función de factores de ubicación y entorno y tipología constructiva. A este valor de renta se aplica un segundo ajuste de homogeneización para determinar la renta de mercado aplicable a cada uno de los activos en función de sus características individuales. En inmuebles sujetos a rentas variables vinculadas a su actividad comercial (estaciones de servicio, FBO, etc.), esta se ha proyectado a futuro de acuerdo con sus ratios históricas así como a la racionalidad de su aplicación.
- La determinación de los ingresos previstos durante la vida útil del activo, considerando entre otros parámetros, el período explícito de proyección de flujos de caja durante la vida útil del activo; durante el período de vigencia de los contratos de arrendamiento se consideran las cuantías correspondientes a los ingresos calculadas en función de las cláusulas contractuales; o que una vez finalizado el período contractual, se considera la hipótesis de alquiler del activo de acuerdo con la renta de Mercado que se proyecta hasta el fin de la vida útil del inmueble.
- La determinación de los gastos previstos durante la vida útil del inmueble, teniendo en cuenta los gastos vinculados a la propiedad del activo (comercialización, gestión de administración, impuesto de bienes inmuebles, etc.).
- La determinación de la inversión en el inmovilizado, considerando un coste anualizado de mantenimiento del activo.
- La determinación residual del activo, considerando que la vida útil de los activos se ha determinado en 42, 50 o 75 años, en función de las características constructivas predominantes de los activos. El valor de reversión del inmueble se asume como el equivalente a la suma del coste de reposición neto aplicando la depreciación funcional previsible en función de las características del activo más el valor del terreno. El valor del terreno se ha obtenido generalmente aplicando el método residual estático, salvo en los casos en los que el terreno tiene una repercusión relevante en el valor, en cuyo caso se ha realizado un contraste con el valor obtenido a partir de la renta perpetua actualizada de acuerdo a tarifas vigentes.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes
Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

El valor razonable menos los costes de venta de las inversiones inmobiliarias teniendo en cuenta los valores actuales a las fechas presentadas son los siguientes:

	30 de junio de 2026	31 de diciembre de 2025
Terrenos	441.076	426.852
Construcciones	780.771	706.733
Total	1.221.847	1.133.585

Como resultado de la comparación entre el valor razonable a 30 de junio de 2026 y el valor en libros de las diferentes Unidades Generadoras de Efectivo incluidas en el Segmento inmobiliario, ha resultado una dotación de deterioro de terrenos por importe de 98 miles de euros y en algunas edificaciones de 106 miles de euros, así como una reversión parcial del deterioro de otras edificaciones por un total de 14 miles de euros, por lo que se ha obtenido un resultado negativo de 190 miles de euros. El valor recuperable conjunto de todos los activos del segmento de servicios inmobiliarios a 30 de junio de 2026, asciende a 1.222 millones de euros (a 31 de diciembre de 2025 ascendió a 1.133,6 millones de euros).

8. Instrumentos financieros

8.1 Instrumentos financieros por categoría

30 de junio de 2026				
Notas	Activos financieros a coste amortizado	Derivados de cobertura	Activos a valor razonable con cambios en resultados	Total
Activos en balance				
Otros activos financieros	618.407	-	-	618.407
Instrumentos financieros derivados	8.2	-	9.135	9.135
Créditos a empresas asociadas	8.4	75.439	-	75.439
Clientes y otras cuentas a cobrar (excluyendo pagos anticipados, saldos con administraciones públicas y activos no financieros)		1.237.582	-	1.237.582
Efectivo y equivalentes al efectivo		1.389.239	-	1.389.239
Total	3.320.667	9.135	-	3.329.802

30 de junio de 2026				
Notas	Pasivos financieros a coste amortizado	Derivados de cobertura	Otros pasivos financieros a coste amortizado	Total
Pasivos en balance				
Deuda financiera (excluidos los pasivos por arrendamiento financiero y obligaciones y otros valores negociables)	10	6.155.266	-	6.155.266
Obligaciones y otros valores negociables		1.913.586	-	1.913.586
Pasivos por arrendamiento	10	44.563	-	44.563
Instrumentos financieros derivados	8.2	-	1.880	1.880
Proveedores y otras cuentas a pagar (excluyendo pasivos no financieros)		589.095	-	589.095
Total	8.702.510	1.880	-	8.704.390

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes
Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

31 de diciembre de 2025					
	Notas	Activos financieros a coste amortizado	Derivados de cobertura	Activos a valor razonable con cambios en resultados	Total
Activos en balance					
Instrumentos financieros derivados	8.2	-	9.425	-	9.425
Otros activos financieros		582.608	-	-	582.608
Clientes y otras cuentas a cobrar (excluyendo pagos anticipados, saldos con administraciones públicas y activos no financieros)		833.603	-	-	833.603
Efectivo y equivalentes al efectivo		2.047.669	-	-	2.047.669
Total		3.463.880	9.425	-	3.473.305

31 de diciembre de 2025					
	Notas	Pasivos financieros a coste amortizado	Derivados de cobertura	Otros pasivos financieros a coste amortizado	Total
Pasivos en balance					
Deuda financiera (excluidos los pasivos por arrendamiento financiero y obligaciones y otros valores negociables)	10	6.208.620	-	-	6.208.620
Valores negociables		1.297.639	-	-	1.297.639
Pasivos por arrendamiento financiero	10	50.437	-	-	50.437
Instrumentos financieros derivados		-	1.530	-	1.530
Proveedores y otras cuentas a pagar (excluyendo pasivos no financieros)		645.312	-	-	645.312
Total		8.202.008	1.530	-	8.203.538

8.2 Medición de los valores razonables

Conforme a lo indicado en la Nota 3.2, los instrumentos financieros que son objeto de medición a valor razonable en el estado de situación financiera son los siguientes instrumentos financieros derivados:

	30 de junio de 2026		31 de diciembre de 2025	
	Activos	Pasivos	Activos	Pasivos
Aena - Permutas tipo de interés - coberturas flujos efectivo	6.099	-	9.425	-
LLAH III - Permutas tipo de interés - coberturas flujos efectivo	898	-	-	-556
Leeds - Permutas tipo de interés - coberturas flujos efectivo	1.504	-	-	-
Aena - Permuta precio electricidad (VPPA)	634	(1.314)	-	(974)
ADI - Cobertura de tipo de cambio (FX Forward)	-	(566)	-	-
Total	9.135	(1.880)	9.425	(1.530)
Parte corriente	6.733	(566)	9.425	(49)
Parte no corriente	2.402	(1.314)	-	(1.481)

El valor razonable total de un derivado de cobertura se clasifica como un activo o pasivo no corriente si el vencimiento restante de la partida cubierta es superior a 12 meses y como un activo o pasivo corriente si el vencimiento restante de la partida cubierta es inferior a 12 meses.

Durante los períodos de seis meses terminados el 30 de junio de 2026 y 30 de junio de 2025 los derivados de cobertura son efectivos al 100% y cumplen con los requisitos necesarios para aplicar contabilidad de coberturas, de modo que no existe ineffectividad registrada en la Cuenta de resultados.

Con objeto de mitigar el riesgo derivado de las fluctuaciones del tipo de cambio y así cubrir el compromiso en firme (no reconocido) de pago para la adquisición de la sociedad concesionaria del Aeropuerto de Rio Galeão en Rio de Janeiro (Brasil), la sociedad dependiente ADI ha formalizado dos contratos de operación de compraventa de divisas a plazo el 14 de mayo y 18 de mayo de 2026, respectivamente. Los dos instrumentos son FX Forward flexibles EUR/BRL, que fijan por adelantado el tipo de cambio, en función de la fecha de liquidación, eliminando el riesgo de tipo de cambio sobre un importe de 800 millones de BRL cada uno. La liquidación se realizará mediante intercambio de importes en ambas divisas en la fecha elegida, según el tipo pactado, sin exposición a la evolución del mercado. El elemento a término (basis spread) no forma parte de la relación de cobertura, reconociendo su cambio de valor en un componente separado del patrimonio neto.

8.3 Concentración del riesgo de crédito

Tal y como se describe con más detalle en la nota 10.3 de la memoria de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2025, el Grupo reconoce de forma anticipada las pérdidas esperadas, y actualiza las estimaciones en cada cierre contable, para así reflejar cualquier cambio en el riesgo crediticio desde el reconocimiento inicial, aplicando el modelo de pérdida esperada cuyo objetivo principal es reflejar el posible deterioro o mejora en la calidad crediticia de los activos financieros sujetos a deterioro del Grupo.

Estos modelos de deterioro reconocen el deterioro de valor de los flujos esperados, incluyendo la posibilidad de la reducción esperada de rentas devengadas. Una vez que la modificación

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes
Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

contractual ha sido formalizada por acuerdo entre las partes, resolución judicial o por disposición legal, se reconoce la baja correspondiente del activo financiero.

A 30 de junio de 2026, se ha llevado a cabo el análisis del riesgo crediticio de las cuentas a cobrar, detectando evidencias de deterioro del crédito en algunos clientes, para los que se ha dotado deterioro siguiendo el modelo descrito en la nota 10.3 de la memoria de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2025. Asimismo, el riesgo de crédito del resto de cuentas a cobrar no deterioradas se mitiga prácticamente en su totalidad, gracias a los avales y mejoras crediticias que la Sociedad dominante dispone de sus clientes. En concreto, este riesgo se ve mitigado por las garantías y fianzas recibidas, tanto de clientes aeronáuticos como comerciales, por un importe a 30 de junio de 2026 de 1.508 millones de euros (30 de junio de 2025: 1.416 millones de euros).

Respecto a otros activos financieros, correspondientes a las fianzas recibidas por los arrendatarios de los espacios comerciales que se depositan en diferentes instituciones públicas de las Comunidades Autónomas para dar cumplimiento a la Ley de Arrendamientos Urbanos, a fecha de análisis, a todas las contrapartidas de las Comunidades Autónomas se les ha otorgado la calificación crediticia y curva CDS propia de España, excepto a Cataluña que tiene una curva de emisiones propia, calculándose el deterioro en base a las mismas, el cual ha revertido en el período.

El detalle de la variación en la provisión por deterioro durante el período de seis meses terminado el 30 de junio de 2026 y 30 de junio de 2025 es como sigue:

	Notas	Clientes y otras cuentas a cobrar	Otros activos financieros y tesorería	Total
Saldo de la provisión por deterioro a 1 de enero de 2026		168.069	1.126	169.195
Variación de la provisión durante el primer semestre de 2026				
Gasto/(Ingreso) por deterioro de clientes y otras cuentas a cobrar		22.030	-	22.030
Gasto/(Ingreso) por deterioro de otros activos financieros	14	-	(189)	(189)
Otros movimientos		164	-	164
Saldo de la provisión por deterioro a 30 de junio de 2026		190.263	937	191.200

	Notas	Clientes y otras cuentas a cobrar	Otros activos financieros y tesorería	Total
Saldo de la provisión por deterioro a 1 de enero de 2025		179.812	1.925	181.737
Variación de la provisión durante el primer semestre de 2025				
Gasto/(Ingreso) por deterioro de clientes y otras cuentas a cobrar		8.554	-	8.554
Gasto/(Ingreso) por deterioro de otros activos financieros	14	-	(679)	(679)
Otros movimientos		(20.458)	-	(20.458)
Saldo de la provisión por deterioro a 30 de junio de 2025		167.908	1.246	169.154

8.4 Inversiones en empresas asociadas y con control conjunto

El detalle del movimiento habido en este epígrafe del estado de información financiera durante el primer semestre de 2026 es el siguiente:

Participación en...	Valor inicial	Altas/ Bajas	Deterioro	Aportación resultados ejercicios	Dividendos aprobados	Diferencias de conversión	Participación en resultado global de asociadas	Otros	Valor final
SACSA (***)	275	(2.633)	-	-	-	2.358	-	-	-
NIAL Holding Ltd	-	263.800	-	921	-	-	-	-	264.721
GAP (antes participada indirectamente a través de AMP)	101.841	-	-	17.722	(9.898)	5.617	5	5.996	121.283
Aerocali (**)	3.744	-	(1.015)	(55)	-	833	-	-	3.507
Total	105.860	261.167	(1.015)	18.588	(9.898)	8.808	5	5.996	389.511

El detalle del movimiento habido en este epígrafe del estado de información financiera es el siguiente durante el primer semestre de 2025:

Participación en...	Valor inicial	Deterioro	Aportación resultados ejercicios	Dividendos aprobados	Diferencias de conversión	Participación en resultado global de asociadas	Otros	Valor final
SACSA (***)	1.169	(738)	(21)	-	(57)	-	(54)	299
AMP (*)	118.806	-	19.774	(7.451)	(6.666)	135	(13.462)	111.136
AEROCALI (**)	7.978	(1.467)	2.553	(5.525)	(229)	-	-	3.310
Total	127.953	(2.205)	22.306	(12.976)	(6.952)	135	(13.516)	114.745

(*) El impacto en el valor de la inversión de AMP de la variación patrimonial de su participada GAP se refleja en el epígrafe "Otros". GAP absorbió a su matriz AMP con fecha 7 de mayo de 2026 (Nota 2.2).

(**) Inversión con control conjunto. A raíz de la adquisición de acciones en esta empresa y la obtención del 50% de participación, el Grupo ha evaluado los derechos en la misma concluyendo que existe control conjunto ya que las decisiones son tomadas por unanimidad entre los socios. Con esta adquisición no se modifican los estatutos de la sociedad, donde se definen los derechos de los socios; asimismo en el período no se ha realizado ningún acuerdo entre los socios. No existe ningún pasivo contingente en relación con la participación del Grupo en el negocio conjunto. Esta sociedad explota el Aeropuerto de Barranquilla.

(***) Sociedad liquidada el 20 de marzo de 2026 (Nota 2.2).

El 1 de septiembre de 2020 finalizaba la concesión del aeropuerto internacional Alfonso Bonilla Aragón, Cali, gestionado por la sociedad Aerocali S.A. Tras sucesivas prórrogas, con fecha 30 de abril de 2024 el contrato fue prorrogado hasta el 31 de agosto de 2025, fecha en la que terminó el Contrato de Concesión.

Adicionalmente, durante el período de seis meses finalizado el 30 de junio de 2026 se han producido operaciones con las sociedades asociadas detalladas en la nota 2.2.

El Grupo ha realizado un test de deterioro a 30 de junio de 2026 de las inversiones integradas por el método de la participación resultando una dotación del deterioro del valor de la participación en Aerocali por importe de 1.015 miles de euros

El cálculo del deterioro de las participaciones en empresas asociadas y con control conjunto se ha determinado como resultado de la comparación del valor contable de la inversión con su valor recuperable, entendido como el mayor del valor en uso o del valor razonable menos los costes de venta. En este sentido, el valor en uso se calcula en función de la participación del Grupo en el valor actual de los flujos de efectivo estimados de las actividades ordinarias y de la enajenación final o de los flujos estimados que se espera recibir del reparto de dividendos y de la enajenación final de la inversión, como es el caso de Aerocali.

En el caso de GAP, no hay indicios de deterioro de la participación dado el valor de capitalización bursátil de su participada GAP, cuyas acciones cotizaban en la Bolsa Mexicana de Valores (BMV) a 30 de junio de 2026 a 21,71 euros (442,26 pesos mexicanos (MXN)) (31 de diciembre de 2025: 22,40 euros, equivalentes a 473,06 pesos mexicanos (MXN)).

La subsidiaria Augusta Bidco Ltd ha concedido un préstamo a su asociada NIAL Services Ltd por un importe total de 65.012 mil GBP (75.439 miles de euros a tipo de cambio de cierre) con amortización total al vencimiento en el año 2032, devengando un interés al 8,6 % anual.

9. Capital social, reserva legal y reserva de capitalización

Según la información disponible en la CNMV, a 30 de junio de 2026, las participaciones superiores al 3% del capital social de AENA S.M.E., S.A. son las siguientes:

	% de derechos de voto total
ENAIRE	51 %
HOHN, CHRISTOPHER ANTHONY	6,3 %
BLACKROCK, INC.	5,1 %
THE CHILDREN'S INVESTMENT MASTER FUND	3,4 %

La Junta General de Accionistas, en su reunión celebrada el 9 de abril de 2026, aprobó:

- La propuesta de distribución del resultado del ejercicio 2025 efectuada por el Consejo de Administración. En consecuencia, en el mes de abril de 2026 se ha procedido al pago del dividendo propuesto por importe de 1.635.000 miles de euros (en el período de seis meses terminado el 30 de junio de 2025 se distribuyeron 1.464.000 miles de euros).
- Reclasificación de reservas de capitalización a reservas voluntarias por importe de 135.929 miles de euros, correspondientes a reservas de capitalización que ya son de libre disposición por haber transcurrido más de 5 años desde el cierre del período impositivo al que correspondió la reducción aplicada en el Impuesto de Sociedades que exigía su dotación.

10. Deuda financiera

Los componentes de la deuda financiera a 30 de junio de 2026 y a 31 de diciembre de 2025 son los siguientes:

	30 de junio de 2026	31 de diciembre de 2025
No corriente		
Préstamos con ENAIRE	1.340.012	1.572.865
Préstamos con accionistas de LLAH III	53.823	53.156
Préstamos con accionistas de Augusta	49.547	-
Préstamos con ent. crédito de AENA	2.575.845	3.002.534
Préstamos con ent. crédito de LLAH III	319.222	314.842
Préstamos con ent. crédito de ANB	233.962	216.405
Préstamos con ent. crédito de BOAB	16.626	14.655
Préstamos con ent. crédito de Leeds	114.113	-
Pasivos por arrendamiento de Aena	9.777	14.692
Pasivos por arrendamiento de LLAH III	19.068	20.928
Pasivos por arrendamiento de ANB	276	229
Obligaciones y otros valores neg. de AENA	991.751	497.660
Obligaciones y otros valores neg. de BOAB	895.610	788.466
Otros pasivos financieros	207.866	196.208
	6.827.498	6.692.640
Corriente		
Préstamos con ENAIRE	369.338	382.020
Préstamos con accionistas de LLAH III	516	510
Préstamos con accionistas de Augusta	1.129	-
Préstamos con entidades de crédito de AENA	704.595	304.128
Intereses deveng prstm. ent. cto. de AENA	11.485	22.723
Préstamos con ent. crédito de LLAH III	71.294	41.729
Préstamos con ent. crédito de ANB	10.896	7.463
Préstamos con ent. crédito de BOAB	371	166
Pasivos por arrendamiento de Aena	10.657	10.062
Pasivos por arrendamiento de LLAH III	4.583	4.383
Pasivos por arrendamiento de ANB	192	121
Pasivos por arrendamiento de BOAB	10	22
Obligaciones y otros valores neg. de AENA	22.813	4.653
Obligaciones y otros valores neg. de BOAB	3.412	6.860
Otros pasivos financieros	74.626	79.216
	1.285.917	864.056
Total corriente y no corriente	8.113.415	7.556.696

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes
Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

La conciliación entre los saldos a 31 de diciembre de 2025 y 30 de junio de 2026 en el estado de situación financiera intermedio consolidado de los componentes de la Deuda financiera es la siguiente:

	31 de diciembre de 2025	Altas por cambios en el perímetro de consolidación	Actividades financiación Cobros	Actividades financiación Pagos	Flujos de efectivo Actividades explotación Pagos intereses	Trasposos corto/largo plazo	Otros movimientos	Devengo intereses	Altas	Diferencias de cambio	30 de junio de 2026
No corriente											
Préstamos con ENAIRE	1.572.865	-	-	-	-	(232.853)	-	-	-	-	1.340.012
Préstamos con accionistas de LLAH III	53.156	-	-	-	-	-	-	-	-	667	53.823
Préstamos con accionistas de Augusta	-	49.281	-	-	-	-	-	163	-	103	49.547
Préstamos con ent. crédito de AENA	3.002.534	-	-	-	-	(426.688)	(73)	72	-	-	2.575.845
Préstamos con ent. crédito de LLAH III	314.842	-	-	-	-	-	-	424	-	3.956	319.222
Préstamos con ent. crédito de ANB	216.405	-	-	(347)	-	(2.524)	-	-	-	20.428	233.962
Préstamos con ent. crédito de BOAB	14.655	-	-	20	-	-	-	555	-	1.396	16.626
Préstamos con ent. crédito de Leeds	-	187.806	-	(74.430)	(1.901)	-	-	1.901	-	737	114.113
Pasivos por arrendamiento de Aena	14.692	-	-	-	-	(3.757)	(1.183)	-	25	-	9.777
Pasivos por arrendamiento de LLAH III	20.928	-	-	-	-	(2.109)	-	-	-	249	19.068
Pasivos por arrendamiento de ANB	229	-	-	-	-	(56)	21	-	82	-	276
Obligaciones y otros valores neg. de AENA	497.660	-	500.000	-	-	-	(6.352)	443	-	-	991.751
Obligaciones y otros valores neg. de BOAB	788.466	-	-	-	-	-	-	31.999	-	75.145	895.610
Otros pasivos financieros	196.208	-	32.243	(21.408)	-	736	86	-	-	-	207.866
Total no corriente	6.692.640	237.087	532.243	(96.165)	(1.901)	(667.251)	(7.501)	35.557	107	102.682	6.827.498

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes
Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

	31 de diciembre de 2025	Altas por cambios en el perímetro de consolidación	Actividades financiación Cobros	Actividades financiación Pagos	Actividades explotación Pagos intereses	Traspasos corto/largo plazo	Otros movimientos	Devengo intereses	Altas	Diferencias de cambio	30 de junio de 2026
Corriente											
Préstamos con ENAIRE	382.020	-	-	(244.667)	(20.342)	232.853	-	19.474	-	-	369.338
Préstamos con accionistas de LLAH III	510	-	-	-	(265)	-	-	265	-	6	516
Préstamos con accionistas de Augusta	-	1.124	-	-	-	-	-	-	-	5	1.129
Préstamos con entidades de crédito de AENA	304.128	-	-	(26.688)	-	426.688	(752)	1.219	-	-	704.595
Intereses deveng prstm. ent. cto. de AENA	22.723	-	-	-	(56.529)	-	-	45.291	-	-	11.485
Préstamos con ent. crédito de LLAH III	41.729	-	28.828	-	(7.300)	-	-	7.331	-	706	71.294
Préstamos con ent. crédito de ANB	7.463	-	-	(3.088)	(10.523)	2.524	-	13.769	-	751	10.896
Préstamos con ent. crédito de BOAB	166	-	-	-	(678)	-	-	863	-	20	371
Pasivos por arrendamiento de Aena	10.062	-	-	(4.269)	(248)	3.757	821	430	104	-	10.657
Pasivos por arrendamiento de LLAH III	4.383	-	-	(2.059)	(473)	2.109	-	473	94	56	4.583
Pasivos por arrendamiento de ANB	121	-	-	(154)	(44)	56	-	44	156	13	192
Pasivos por arrendamiento de BOAB	22	-	-	(15)	(4)	-	-	4	-	3	10
Pasivos por arrendamiento de Leeds	-	274	-	(274)	(1)	-	-	1	-	-	-
Obligaciones y otros valores neg. de AENA	4.653	-	-	-	-	-	(60)	18.220	-	-	22.813
Obligaciones y otros valores neg. de BOAB	6.860	-	-	-	(42.293)	-	-	38.265	-	580	3.412
Otros pasivos financieros	79.216	-	6.714	(10.358)	-	(736)	(210)	-	-	-	74.626
Total corriente	864.056	1.398	35.542	(291.572)	(138.700)	667.251	(201)	145.649	354	2.140	1.285.917
Total corriente y no corriente	7.556.696	238.485	567.785	(387.737)	(140.601)	-	(7.702)	181.206	461	104.821	8.113.415

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes

Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

A 30 de junio de 2026 y a 31 de diciembre de 2025, los importes en libros de la deuda del Grupo con entidades de crédito están denominados en las siguientes monedas:

	30 de junio de 2026	31 de diciembre de 2025
Miles de Euros (AENA)	3.280.440	3.306.662
Miles de Libras Esterlinas (LLAH III + Leeds)	436.539	311.144
Miles de Reales Brasileños (ANB + BOAB)	1.547.564	1.544.127

10.1 Deuda financiera de Aena

El detalle del saldo de deuda pendiente de Aena S.M.E., S.A., que incluye préstamos y obligaciones, por tipo de interés aplicable y el tipo de interés medio acumulado al 30 de junio de 2026 y a 31 de diciembre de 2025, teniendo en cuenta la cobertura derivada de las permutas de tipo de interés contratadas es el siguiente:

Miles de euros	30 de junio de 2026		31 de diciembre de 2025	
	Saldo	Tasa media	Saldo	Tasa media
Variable	1.013.290	3,28	1.027.525	3,49
Fijo	4.975.671	2,39	4.232.790	2,07
Total	5.988.961	2,54	5.260.315	2,34

• Préstamo con Enaire

Tal y como se describe en la Nota 20.1 de la memoria de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2025, el Grupo tiene formalizado un contrato de reconocimiento de deuda con Enaire. Durante el primer semestre de 2026, la amortización de la deuda de Aena (como entidad coprestataria con ENAIRE) de acuerdo al calendario de pagos establecido en el contrato, ha ascendido a 244.667 miles de euros.

	30 de junio de 2026	31 de diciembre de 2025
No corriente		
Préstamo de AENA S.M.E., S.A. con ENAIRE	1.340.539	1.573.493
Ajuste saldo préstamo con ENAIRE por criterio coste efectivo	(527)	(628)
Subtotal deuda a largo plazo de AENA S.M.E., S.A. con ENAIRE	1.340.012	1.572.865
Corriente		
Préstamo con ENAIRE	364.688	376.402
Ajuste saldo préstamo con ENAIRE por criterio coste efectivo	(111)	(120)
Intereses devengados por préstamos con ENAIRE	4.761	5.738
Subtotal deuda a corto plazo de AENA S.M.E., S.A. con ENAIRE	369.338	382.020
Total	1.709.350	1.954.885

• Deudas con entidades de crédito

Durante el primer semestre de 2026, la sociedad matriz ha amortizado 26.688 miles de euros, de acuerdo a los calendarios de pagos establecidos en los contratos con entidades de crédito.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes

Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

• Facilidades crediticias

El 29 de junio de 2023, Aena formalizó una línea de crédito sindicada sostenible (“Sustainability-Linked RCF”) por importe de 2.000 millones de euros, que reforzaba su apuesta por el medio ambiente, la responsabilidad social y el buen gobierno corporativo. La operación fue suscrita por 14 entidades financieras nacionales e internacionales y fue dirigida por Banco Santander como coordinador y agente sostenible y Banco Sabadell como coordinador y agente administrativo. Con esta operación la empresa amplió el plazo de su financiación para necesidades generales corporativas hasta 5 años, con posibilidad de dos prórrogas por un año adicional cada una. Ambas prórrogas han sido ejercidas.

El tipo de interés es variable, con un *spread* inicial sobre el Euribor a 1/3/6 meses. El *spread* inicial se revisa anualmente en función de las dos variables siguientes:

- La evolución crediticia Moody’s y/o Fitch de AENA.
- El grado de cumplimiento en el objetivo de reducción de emisiones directas e indirectas de CO₂.

El vencimiento de esta línea es en junio de 2030.

No hay saldo dispuesto a 30 de junio de 2026.

• Compromisos de cumplimiento de las ratios financieras

Aena, S.M.E., S.A. tiene firmados préstamos a 30 de junio de 2026 por un importe total pendiente a de 3.749 millones de euros (31 de diciembre de 2025 de 4.020 millones de euros) que incluyen la obligación de cumplir con unas ratios financieras que se revisan cada año en junio y diciembre. A 30 de junio de 2026 estas ratios se han cumplido sin que se prevean dificultades para lograr su cumplimiento en las próximas revisiones.

• Emisión de bonos y obligaciones

El 13 de octubre de 2023 Aena realizó su primera emisión de bonos en el mercado de renta fija por un importe de 500 millones de euros y vencimiento en octubre de 2030. La operación se cerró con un cupón del 4,25%. El coste financiero efectivo es un 4,314% anual.

La emisión se realizó bajo el programa Euro Medium Term Note (EMTN) que la Compañía registró en la Comisión Nacional de Mercado de Valores (CNMV) el 27 de julio de 2023.

Con fecha 22 de enero de 2026, Aena completó con éxito la emisión de un bono a 10 años en el mercado europeo de renta fija por un importe de 500 millones de euros con un cupón anual del 3,5% y una rentabilidad del 3,616% (+78 puntos básicos sobre la referencia midswap), en el marco de su Programa Euro Medium Term Note (EMTN).

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes
Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

El detalle del importe registrado en el balance consolidado adjunto a 30 de junio de 2026 y 31 de diciembre de 2025 es el siguiente:

<i>miles de euros</i>	30 de junio de 2026	31 de diciembre de 2025
No corriente		
Obligaciones y bonos emitidos	1.000.000	500.000
Ajuste saldo por criterio coste efectivo	(8.249)	(2.340)
Subtotal deuda a largo plazo	991.751	497.660
Corriente		
Obligaciones y bonos emitidos	-	-
Ajuste saldo por criterio coste efectivo	(53)	(5)
Intereses devengados por obligaciones	22.866	4.658
Subtotal deuda a corto plazo	22.813	4.653
	1.014.564	502.313

- Financiación disponible

El resumen de la financiación disponible (no utilizada) a 30 de junio de 2026 es como sigue:

Entidad	Importe (Millones de euros)	Vencimiento
Entidad 1 - Aena	100	Máximo 18 años desde desembolso
Línea de crédito sindicado	2.000	29 de junio de 2030
Total	2.100	

Adicionalmente, la Sociedad dominante cuenta con un saldo de caja a 30 de junio de 2026 de 1.193.522 miles de euros (31 de diciembre de 2025: 1.605.196 miles de euros).

Esta disponibilidad de caja y facilidades crediticias de la Sociedad a 30 de junio de 2026 totaliza 3.293.523 miles de euros.

10.2 Deuda financiera de LUTON

El detalle de los préstamos del subgrupo Luton, excluyendo la deuda con accionistas, por tipo de interés aplicable y el tipo de interés medio acumulado a 30 de junio de 2026 y a 31 de diciembre de 2025, teniendo en cuenta la cobertura derivada de las permutas de tipo de interés contratadas es el siguiente:

	30 de junio de 2026		31 de diciembre de 2025	
	Saldo (miles de euros) (*)	Tasa media (calculada en GBP)	Saldo (miles de euros) (*)	Tasa media (calculada en GBP)
Variable	29.010	4,95	-	-
Fijo	361.506	3,83	356.571	3,66
Total	390.516	3,88	356.571	3,66

(*) Convertido a tipo de cambio de cierre.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes

Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

A 30 de junio de 2026, las deudas del subgrupo Luton con entidades financieras, incluyendo los intereses devengados pendientes de pago y el efecto de las comisiones contabilizado a criterio de coste amortizado, ascienden a 390.516 miles de euros (31 de diciembre de 2025: 356.571 miles de euros), de los cuales 319.222 miles de euros son deuda no corriente (31 de diciembre de 2025: 314.842 miles de euros) y 71.294 miles de euros son deuda corriente (31 de diciembre de 2025: 41.729 miles de euros).

Toda la financiación recibida en Luton es en la moneda local de la entidad, en libras esterlinas.

Los contratos de financiación incluyen la obligación de cumplir con unas ratios financieras que se revisan cada año en junio y diciembre. A 30 de junio de 2026, estas ratios se han cumplido sin que se prevean dificultades para lograr su cumplimiento en las revisiones del próximo ejercicio.

Las garantías asociadas a los contratos de financiación de Luton vinculan como garantes a las sociedades del subgrupo Luton: London Luton Airport Holdings II Ltd. (LLAH2L), London Luton Airport Holdings I Ltd. (LLAH1L), London Luton Airport Group Ltd. (LLAGL) y London Luton Airport Operations Ltd. (LLAOL), constituyéndose una garantía pignoratícia general sobre sus activos, entre los que se incluyen las acciones de LLAH2L, LLAH1L, LLAGL y LLAOL. La garantía podría llegar a ser ejecutada por los financiadores en caso de un incumplimiento que implique vencimiento anticipado de la deuda en los términos previstos en los contratos de financiación. La ejecución de las garantías conllevaría la transmisión de la propiedad de todas o parte de las acciones y activos pignorados a entidades financieras o los financiadores.

A 30 de junio de 2026 hay un saldo disponible de líneas de crédito por importe de 40.000 miles de libras (65.000 miles de libras al 31 de diciembre de 2025) y cuenta con un saldo de caja a 30 de junio de 2026 de 29,05 millones de GBP, equivalente a 33,71 millones de euros al tipo de cambio al cierre (31 de diciembre de 2025: 11,59 millones de GBP equivalente a 13,29 millones de euros al tipo de cambio a 31 de diciembre de 2025).

En relación con la deuda que Luton mantiene con sus accionistas externos al Grupo Aena, el saldo de préstamos, incluyendo los intereses devengados pendientes de pago y el efecto de las comisiones contabilizado a criterio de coste amortizado, asciende a 46,8 millones de GBP, equivalente a 54,3 millones de euros. Durante el primer semestre de 2026, no se han producido amortizaciones ni cancelaciones.

10.3 Deuda financiera de ANB

El detalle de los préstamos con entidades de crédito de ANB por tipo de interés aplicable y el tipo de interés medio acumulado a 30 de junio de 2026 y a 31 de diciembre de 2025 es el siguiente:

	30 de junio de 2026		31 de diciembre de 2025	
	Saldo (miles de euros) (*)	Tasa media (calculada en BRL)	Saldo (miles de euros) (*)	Tasa media (calculada en BRL)
Variable	-	-	-	-
Fijo	244.858	11,55	223.868	9,21
Total	244.858	11,55	223.868	9,21

(*) Convertido a tipo de cambio de cierre.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes

Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

La sociedad tiene un saldo por préstamos con dos entidades de crédito por importe de 1.447,1 millones de BRL a 30 de junio de 2026, equivalentes a 244,9 millones de euros al tipo de cambio de cierre (1.448,2 millones de BRL a 31 de diciembre de 2025 equivalentes a 223,9 millones de euros al tipo de cambio de cierre), incluyendo los intereses devengados pendientes de pago y el efecto de las comisiones contabilizado a criterio de coste amortizado. Durante el primer semestre de 2026, no se ha dispuesto ningún importe adicional de estos préstamos.

El tipo de interés de cada uno de los préstamos de ANB consta de un tipo fijo y el principal indexado al IPCA de Brasil (Índice Nacional de Precios al Consumidor Amplio).

Bajo los términos de dichos contratos, la totalidad de las acciones de Aeroportos do Nordeste do Brasil SA, así como sus flujos de efectivo (ingresos tarifarios y no tarifarios, indemnizaciones procedentes de pólizas de seguro, y derechos emergentes de cualquier naturaleza derivados del contrato de concesión), quedan en garantía del cumplimiento de los contratos de financiación indicados.

Ambos contratos de financiación están sujetos al cumplimiento de covenants que imponen determinadas restricciones de la distribución de la remuneración al accionista y la reducción de capital (BNDES) o la obligación de revisar el plazo de reembolso de la deuda. Estas ratios se revisan a final de cada año, teniendo en cuenta los datos de EBITDA y gastos financieros de los últimos 12 meses y la deuda financiera neta del cierre del ejercicio. A 30 de junio de 2026, estas ratios se han cumplido sin que se prevean dificultades para lograr su cumplimiento en las revisiones del próximo ejercicio.

ANB dispone de un saldo en caja a 30 de junio de 2026 de 95,94 millones de reales brasileños (aproximadamente, 16,23 millones de euros al tipo de cambio al cierre), (31 de diciembre de 2025: 28,75 millones de reales brasileños, aproximadamente, 4,44 millones de euros al tipo de cambio al cierre de 2025).

10.4 Deuda financiera de BOAB

La financiación de BOAB está estructurada parcialmente a través de la emisión de *debentures* por valor de 5.300 millones de reales, desembolsados en noviembre de 2025, de los cuales 4.240 millones han sido suscritos por BNDES y el resto por Banco Santander.

El detalle de la deuda de BOAB por emisión de bonos y obligaciones (*debentures*) por tipo de interés aplicable y el tipo de interés medio anual a 30 de junio de 2026 y 31 de diciembre de 2025 es el siguiente:

Miles de euros	30 de junio de 2026		31 de diciembre de 2025	
	Saldo	Tasa Media en moneda local	Saldo	Tasa Media en moneda local
Fijo	899.022	15,53	795.326	8,99
TOTAL	899.022	15,53	795.326	8,99

El tipo de interés de las *debentures* de BOAB consta de un tipo fijo y el principal indexado al IPCA de Brasil (Índice Nacional de Precios al Consumidor Amplio). El vencimiento de las *debentures* es en junio de 2048. El contrato de emisión establece la posibilidad de refinanciar 3.100 millones de BRL en caso de que se produzca una mejora del coste de financiación (*repricing*) entre junio de 2029 y diciembre de 2031.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes

Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Adicionalmente, BNDES concedió una línea FINEM de 400 millones de reales, de la que se han dispuesto 100 millones de BRL. El saldo, que incluye intereses capitalizados, asciende a 100,5 millones de BRL a 30 de junio de 2026 (17 millones de euros a 30 de junio de 2026). A 31 de diciembre de 2025 se habían dispuesto 100 millones BRL (14,82 millones de euros al tipo de cambio de cierre).

El detalle de la deuda de BOAB con entidades de crédito por tipo de interés aplicable y el tipo de interés medio acumulado a 30 de junio de 2026 y a 31 de diciembre de 2025 es el siguiente:

Miles de euros	30 de junio de 2026		31 de diciembre de 2025	
	Saldo (miles de euros) (*)	Tasa media (calculada en BRL)	Saldo (miles de euros) (*)	Tasa media (calculada en BRL)
Variable	-	-	-	-
Fijo	16.997	17,20	14.821	11,54
Total	16.997	17,20	14.821	11,54

(*) Convertido a tipo de cambio de cierre.

Bajo los términos de dichos contratos, la totalidad de las acciones de Bloco de Onze Aeroportos do Brasil S.A., así como sus flujos de efectivo (ingresos tarifarios y no tarifarios, indemnizaciones procedentes de pólizas de seguro, y derechos emergentes de cualquier naturaleza derivados del contrato de concesión), quedan en garantía del cumplimiento de los contratos de financiación indicados.

Tanto las *debentures* como el contrato FINEM están sujetos al cumplimiento de covenants que imponen determinadas restricciones en la distribución de la remuneración al accionista, en la reducción de capital o la obligación de revisar el plazo de reembolso de la deuda. Estas ratios deben cumplirse a partir de 2026 sin que se prevean dificultades para lograr su cumplimiento en las revisiones del próximo ejercicio.

BOAB dispone de un saldo en caja a 30 de junio de 2026 de 345,9 millones de reales brasileños (aproximadamente, 58,5 millones de euros al tipo de cambio al cierre), (31 de diciembre de 2025: 828,8 millones de reales brasileños, aproximadamente, 128,1 millones de euros al tipo de cambio al cierre de 2025).

10.5 Deuda financiera de AUGUSTA

Como consecuencia de la incorporación al perímetro de consolidación del grupo de sociedades que tiene en propiedad y gestiona el aeropuerto de Leeds, en la fecha de adquisición (7 de mayo de 2026) se produjeron altas de las deudas con entidades de crédito por un importe de 187.806 miles de euros.

El detalle de los préstamos del subgrupo Augusta, excluyendo la deuda con accionistas, por tipo de interés aplicable y el tipo de interés medio acumulado a 30 de junio de 2026 y a 31 de diciembre de 2025, teniendo en cuenta la cobertura derivada de las permutas de tipo de interés contratadas es el siguiente:

	30 de junio de 2026	
	Saldo (miles de euros) (*)	Tasa media (calculada en GBP)
Variable	23.208	6,09
Fijo	90.905	6,79
Total	114.113	6,67

(*) Convertido a tipo de cambio de cierre.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes

Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

A 30 de junio de 2026, las deudas del subgrupo Augusta con entidades financieras, incluyendo los intereses devengados pendientes de pago y el efecto de las comisiones contabilizado a criterio de coste amortizado, ascienden a 114.113 miles de euros, correspondientes en su totalidad a deuda no corriente de la subsidiaria Leeds.

Toda la financiación recibida por Leeds está nominada en libras esterlinas.

Los contratos de financiación incluyen la obligación de cumplir con unas ratios financieras. A 30 de junio de 2026, estas ratios se han cumplido sin que se prevean dificultades para lograr su cumplimiento en las revisiones del próximo ejercicio.

Las garantías asociadas a los contratos de financiación de Leeds vinculan como garantes a las sociedades del subgrupo LEEDS constituyéndose una garantía pignoratícia general sobre sus activos, entre los que se incluyen las acciones de Leeds Bradford Airport Limited LBA Services Limited, Yorkshire Airport Limited, Yorkshire International Airport Limited, Leeds Airport Limited, Leeds City Region Airport Limited, Leeds City Airport Limited. La garantía podría llegar a ser ejecutada por los financiadores en caso de un incumplimiento que implique vencimiento anticipado de la deuda en los términos previstos en los contratos de financiación. La ejecución de las garantías conllevaría la transmisión de la propiedad de todas o parte de las acciones y activos pignorados a entidades financieras o los financiadores.

A 30 de junio de 2026, el subgrupo Augusta cuenta con un saldo de caja a 30 de junio de 2026 de 6,2 millones de GBP, equivalente a 7,2 millones de euros al tipo de cambio al cierre.

Como consecuencia de la incorporación al perímetro de consolidación del grupo de sociedades que tiene en propiedad y gestiona el aeropuerto de Leeds, en la fecha de adquisición (7 de mayo de 2026) se produjeron altas en la tesorería por un valor de 82,0 millones de euros.

En relación con la deuda que Augusta mantiene con sus accionistas externos al Grupo Aena, el saldo de préstamos, incluyendo los intereses devengados pendientes de pago y el efecto de las comisiones contabilizado a criterio de coste amortizado, asciende a 43,7 millones de GBP, equivalente a 50,7 millones de euros. La deuda devenga un tipo de interés del 8,6% anual y el calendario de amortización se detalla en la nota 10.7.

10.6 Valor razonable de la deuda financiera no corriente

Los valores contables y los valores razonables de los recursos ajenos no corrientes son los siguientes:

	Valor razonable			
	30 de junio de 2026	31 de diciembre de 2025	30 de junio de 2026	31 de diciembre de 2025
Préstamo con Enaire de Aena	1.340.012	1.572.865	1.270.368	1.544.027
Préstamos con entidades de crédito de AENA S.M.E., SA	2.575.845	3.002.534	2.509.722	2.649.171
Préstamos con accionistas LLAH III	53.823	53.156	53.823	53.156
Préstamos con accionistas Augusta	49.547	-	49.547	-
Préstamos con entidades de crédito Luton	319.222	314.842	359.655	229.835
Préstamos con entidades de crédito ANB	233.962	216.405	177.442	156.679
Préstamos con entidades de crédito BOAB	16.626	14.655	20.117	14.215
Préstamos con entidades de crédito Leeds	114.113	-	114.113	-
Pasivos por arrendamiento financiero	29.121	35.849	29.121	35.849
Obligaciones y otros valores negociables - Aena	991.751	497.660	1.013.020	525.405
Obligaciones y otros valores negociables - BOAB	895.610	788.466	1.083.688	764.773
Otros pasivos financieros	207.866	196.208	207.866	196.208
Total	6.827.498	6.692.640	6.888.482	6.169.318

El valor razonable de los recursos ajenos corrientes es igual a su valor en libros, ya que el impacto de aplicar el descuento no es significativo. Los valores razonables para la deuda con un plazo superior a un año se basan en los flujos de efectivo descontados a los tipos libres de riesgo (curva OIS) más un *spread* igual al CDS EUR de AENA cotizado en Bloomberg, de 5 años (57 bps), plazo equivalente a la vida media de la deuda pendiente (2025: 52 bps) y están en el Nivel 2 de la jerarquía de valor razonable. En el caso de los valores negociables, el valor razonable se ha obtenido de Bloomberg.

10.7 Flujos de efectivo correspondientes a salidas de caja previstas por pasivos financieros y otros conceptos

A 30 de junio de 2026 el Grupo presenta un fondo de maniobra positivo de 312.517 miles de euros (positivo en a 31 de diciembre de 2025: 1.562.535 miles de euros) que se ha visto reducido durante el primer semestre como consecuencia, principalmente, del pago del dividendo de la matriz en mayo de 2026 con cargo a los beneficios del ejercicio anterior, por importe de 1.635.000 miles de euros (en mayo de 2025: 1.464.000 miles de euros) (Nota 9). El EBITDA de los seis primeros meses de 2026, calculado, de acuerdo a lo indicado en la Nota 4.2, asciende a 1.798.929 miles de euros (primer semestre de 2025: 1.692.334 miles de euros), y no se considera que exista un riesgo para hacer frente a sus compromisos a corto plazo dados los flujos de caja operativos positivos, que ascienden a 1.598.466 miles de euros en el primer semestre del año 2026 (primer semestre de 2025: 1.479.507 miles de euros) conforme se refleja en el Estado de Flujos de Efectivo intermedio consolidado adjunto, y que el Grupo prevé que sigan siendo positivos a corto plazo. El Grupo hace un seguimiento continuo de la generación de caja para asegurarse de que es capaz de hacer frente a sus compromisos financieros.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes
Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

- Flujos de efectivo correspondientes a salidas de caja previstas de los pasivos financieros

En la tabla que se muestra a continuación se incluye un análisis de los flujos de efectivo correspondientes a las salidas de caja previstas para los pasivos financieros y otras cuentas a pagar vinculados al Grupo y por los pasivos financieros relacionados con el préstamo con ENAIRE. La clasificación de las deudas con las entidades financieras se ha realizado y se ajusta al calendario de vencimientos y a las cláusulas incluidas en los respectivos contratos de financiación con dichas entidades en función de los hechos que pudieran afectar a cada contrato.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes
Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

	30 de junio de 2026	Valor en libros	Salidas de flujos de efectivo previstas					Total
			2026	2027	2028	2029	2030	
Préstamo con ENAIRE	1.704.590	131.624	345.492	318.887	248.405	184.357	475.825	1.704.590
Intereses devengados pdtes. de pago por préstamos con ENAIRE	4.761	4.760	-	-	-	-	-	4.760
Préstamos con entidades de crédito AENA	3.280.440	277.908	546.709	26.724	347.391	127.307	1.954.401	3.280.440
Intereses devengados pdtes. de pago por préstamo con entidades de crédito AENA	11.485	11.485	-	-	-	-	-	11.485
Préstamos LLAH III	390.516	71.293	96.022	68.718	139.955	10.815	3.713	390.516
Préstamos con entidades de crédito ANB	244.858	10.896	4.836	4.836	4.836	4.836	214.618	244.858
Préstamos con ent. crédito de Leeds	114.113	-	-	114.113	-	-	-	114.113
Préstamos con ent. crédito de BOAB	16.997	3.623	3.252	3.252	3.252	3.252	366	16.997
Pasivos por arrendamientos Aena	20.434	8.019	7.809	2.748	1.158	490	210	20.434
Pasivos por arrendamiento LLAH III	23.651	3.354	3.768	3.873	4.010	3.937	4.709	23.651
Pasivos por arrendamiento Brasil	478	202	69	69	69	69	-	478
Obligaciones y otros valores negociables BOAB	899.022	3.412	-	-	-	-	895.610	899.022
Préstamos con accionistas LLAH III	54.339	516	-	-	-	-	53.823	54.339
Préstamos con accionistas de Augusta	50.676	1.129	-	12.386	-	-	37.161	50.676
Obligaciones y otros valores neg. de AENA	1.014.564	22.813	-	-	-	500.000	491.751	1.014.564
Otros pasivos financieros	282.492	74.626	20.864	38.866	24.597	23.131	100.407	282.491
Cuentas comerciales a pagar y otras cuentas a pagar (excluyendo anticipos clientes y pasivos por impuesto)	589.095	589.095	-	-	-	-	-	589.095
Intereses Deuda AENA S.M.E., S.A. (*)	-	151.242	129.319	114.077	101.429	88.186	304.644	888.897
Intereses Deuda Bancaria LLAH III	-	6.491	11.107	7.796	4.071	514	170	30.149
Intereses Préstamo participativo LLAH III	-	2.713	5.382	5.397	5.382	5.382	4.837	29.093
Total	8.702.511	1.375.201	1.174.629	721.742	884.555	952.276	4.542.245	9.650.648

(*) Cálculo estimado de los intereses sobre la deuda media anual de cada período calculado con el tipo de interés medio del período enero-junio 2026.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes
Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

El análisis de los flujos de efectivo a 31 de diciembre de 2025 es el siguiente:

31 de diciembre de 2025	Valor en Libros	Salidas de flujos de efectivo previstas						Total
		2026	2027	2028	2029	2030	Siguientes	
Préstamo con ENAIRE	1.949.147	376.402	345.492	318.887	248.405	184.357	475.604	1.949.147
Intereses devengados pdtes. de pago por préstamos con ENAIRE	5.738	5.738	-	-	-	-	-	5.738
Préstamos con entidades de crédito AENA	3.306.662	304.128	546.708	26.724	347.391	127.307	1.954.404	3.306.662
Intereses devengados pdtes. de pago por préstamo con entidades de crédito AENA	22.723	22.723	-	-	-	-	-	22.723
Préstamos LLAH III	356.571	41.729	94.832	67.866	138.219	10.681	3.244	356.571
Préstamos con entidades de crédito ANB	223.868	7.463	5.496	4.785	4.990	5.306	195.828	223.868
Pasivos por arrendamiento - BOAB	14.821	166	—	388	776	776	12.715	14.821
Pasivos por arrendamientos Aena	24.754	10.062	8.328	4.791	1.032	430	111	24.754
Pasivos por arrendamiento LLAH III	25.311	4.384	4.634	3.756	3.492	3.631	5.414	25.311
Pasivos por arrendamiento ANB	350	121	74	74	67	14	-	350
Pasivos por arrendamiento BOAB	22	22	-	-	-	-	-	22
Préstamos con accionistas LLAH III	53.156	-	-	-	-	-	53.156	53.156
Intereses devengados Préstamo accionistas LLAH III	510	510	-	-	-	-	-	510
Obligaciones y otros valores negociables - Aena	502.313	4.653	-	-	-	497.660	-	502.313
Obligaciones y otros valores negociables - BOAB	795.326	6.860	-	12.289	20.482	24.578	731.117	795.326
Otros pasivos financieros	275.424	79.216	-	-	-	-	196.208	275.424
Cuentas comerciales a pagar y otras cuentas a pagar (excluyendo anticipos clientes y pasivos por impuesto)	645.312	645.312	-	-	-	-	-	645.312
Intereses Deuda AENA S.M.E., S.A. (*)	-	116.308	95.491	81.485	69.863	60.251	220.917	644.315
Intereses Deuda Bancaria LLAH III	-	12.515	10.347	7.263	3.793	479	158	34.555
Intereses Préstamo participativo LLAH III	-	5.316	5.316	5.330	5.316	5.316	4.777	31.371
Total	8.202.008	1.643.628	1.116.718	533.638	843.826	920.786	3.853.653	8.912.249

(*) Cálculo estimado de los intereses sobre la deuda media anual de cada período calculado con el tipo de interés medio del período enero-diciembre 2025.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes
Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

- Flujos de efectivo futuros previstos de los derivados de cobertura

En la tabla que se muestra a continuación se incluye un análisis de los flujos de efectivo estimados correspondientes a las coberturas de flujos de efectivo a 30 de junio de 2026 y 31 de diciembre de 2025 detallados anteriormente:

30 de junio de 2026	Valor en libros	2026	2027	2028	2029	2030	2031 y siguientes	Total
Derivados de cobertura - Aena	6.099	6.099	-	-	-	-	-	6.099
Derivados de cobertura - Luton	898	-	-	-	513	-	385	898
Derivados de cobertura - Leeds	1.504	-	-	1.504	-	-	-	1.504
Aena - Permuta precio electricidad (VPPA)	(680)	634	141	(1)	(176)	(200)	(1.078)	(680)
Cobertura de tipo de cambio (CCS) - ADI	(566)	(566)	-	-	-	-	-	(566)
Total	7.255	6.167	141	1.503	337	(200)	(693)	7.255

31 de diciembre de 2025	Valor en libros	2026	2027	2028	2029	2030	2031 y siguientes	Total
Derivados de cobertura - Aena	9.425	9.425	-	-	-	-	-	9.425
Derivados de cobertura - Luton	(556)	-	-	-	(318)	-	(238)	(556)
Permuta precio electricidad Aena, S.A.	(974)	(49)	(137)	(119)	(89)	(89)	(491)	(974)
Cobertura de tipo de cambio (CCS) - ADI	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	7.895	9.376	(137)	(119)	(407)	(89)	(729)	7.895

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes
Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

- Compromisos de compra de activos fijos

Los compromisos por inversiones pendientes de ejecutar a 30 de junio de 2026 ascienden a 1.639,6 millones de euros (31 de diciembre de 2025: 1.614,6 millones de euros), entre las que se encuentran las inversiones adjudicadas pendientes de formalizar contractualmente y las inversiones firmes pendientes de ejecutar. A continuación, se indica el detalle de los ejercicios de pago de los compromisos de compra de activos fijos:

Vencimiento	30 de junio de 2026	31 de diciembre de 2025
	(millones de euros)	(millones de euros)
2026	822,3	1.175
2027	634,1	349,5
2028	128,1	76,1
2029	34,5	9,8
2030	17,6	3,2
Siguientes	3	1
Total	1.639,6	1.614,6

Respecto a la Sociedad matriz, la inversión total asociada a los servicios aeroportuarios para el período 2022-2026 en el DORA II se detalla en la Nota 3.2.3 de las Cuentas anuales consolidadas correspondientes al ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2025.

- Cuotas mínimas futuras a cobrar por arrendamiento operativo

Tanto la Sociedad Aena S.M.E., S.A. como la Sociedad AIRM, ceden en alquiler varias tiendas y almacenes bajo contratos no cancelables de arrendamiento operativo. Estos contratos, en su mayoría, tienen una duración de entre cinco y quince años, siendo la mayor parte de los mismos renovables a su vencimiento en condiciones de mercado.

Los cobros mínimos totales, para los próximos 5 años y siguientes, por los arrendamientos operativos no cancelables son los siguientes:

Vencimiento	30 de junio de 2026	31 de diciembre de 2025
	(miles de euros)	(miles de euros)
2026	689.208	1.283.186
2027	1.292.357	1.205.421
2028	1.207.850	1.112.178
2029	1.081.637	997.391
2030	889.777	803.964
Siguientes	3.688.788	3.283.496
Total	8.849.618	8.685.636

11. Provisiones y contingencias

11.1 Provisiones

En la Nota 23.1 de las Cuentas Anuales Consolidadas del ejercicio 2025 se desglosaban de forma detallada las principales provisiones registradas por el Grupo.

El movimiento de este epígrafe durante el período de seis meses terminado el 30 de junio de 2026 es el siguiente:

	Actuaciones medioambientales	Responsabilidades	Impuestos	Expropiaciones e intereses de demora	Otras provisiones de explotación	Provisiones relacionadas con la infraestructura	Total
Saldo a 31 de diciembre de 2025	115.867	24.357	25.473	10.010	15.022	3.270	193.999
Altas por cambios en el perímetro de consolidación	4.986	-	-	-	-	-	4.986
Dotaciones	18.684	5.380	1.358	273	14.210	361	40.266
Reversiones/ Excesos	(2.350)	(2.751)	(9)	(142)	(761)	-	(6.013)
Aplicaciones	(3.618)	(11.232)	(17.193)	(396)	(19.534)	(36)	(52.009)
Diferencias de cambio	37	110	385	-	-	-	532
A 30 de junio de 2026	133.606	15.864	10.014	9.745	8.937	3.595	181.761

Análisis del total de provisiones:

	30 de junio de 2026	31 de diciembre de 2025
No corriente	158.077	148.662
Corriente	23.684	45.337
Total	181.761	193.999

Los cambios más significativos que se han producido durante el primer semestre de 2026 se deben, por un lado, al aumento de la dotación de la provisión por actuaciones medioambientales por el incremento del número de viviendas censadas en los Aeropuertos de A Coruña y Málaga - Costa del Sol, principalmente (6.059 viviendas) y, por otra parte, a la dotación de otras provisiones de explotación relacionadas con incentivos al tráfico aéreo.

Este efecto se ve compensado por la aplicación de la provisión por impuestos de las deducciones en Canarias, por la aplicación de la provisión por responsabilidades vinculada a la biometría, así como por la aplicación de las provisiones de explotación relacionadas con el tráfico aéreo del ejercicio 2025.

Adicionalmente, como consecuencia de cambios en el perímetro de consolidación del Grupo, se produjo un alta en la provisión por actuaciones medioambientales a largo plazo, para la insonorización de viviendas.

Los administradores del Grupo no estiman que, a la fecha de formulación de los presentes estados financieros intermedios consolidados, del conjunto de responsabilidades en curso se pongan de manifiesto efectos materiales y que, en consecuencia, puedan surgir pasivos adicionales que afectaran significativamente a estos estados financieros consolidados.

11.2 Contingencias

En la Nota 23 de las Cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2025 se desglosaban de forma detallada los principales litigios que las diferentes sociedades del Grupo tenían abiertos a dicha fecha así como los activos contingentes. No se han producido cambios significativos durante el primer semestre de 2026 sobre la situación de dichos pleitos salvo los detallados a continuación.

Pasivos contingentes y/o demandas derivadas de contratos

a) Procedimientos judiciales relacionados con reclamaciones de operadores de espacios comerciales por las condiciones contractuales de aplicación durante el período de pandemia (RMGA/COVID).

Respecto a las reclamaciones planteadas por arrendatarios de espacios comerciales como consecuencia de los efectos de la crisis sanitaria originada por la COVID 19, tras las dos sentencias del Tribunal Supremo con fecha 24 de febrero y 4 de noviembre de 2025, que declaran la incompetencia de la jurisdicción civil respecto de los correspondientes litigios relacionados con la aplicación de la Disposición Final 7ª de la Ley 13/2021, de 1 de octubre, por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (en adelante, DF7), así como la nulidad de todas las actuaciones desde la admisión a trámite de la demanda, con reserva a las partes del uso de su derecho ante los órganos de la jurisdicción contencioso-administrativa.

A partir de ahí y a fecha de formulación de los presentes estados financieros intermedios consolidados, contamos con numerosas resoluciones (en concreto, 36) que aplican la misma doctrina acerca de reconocer la incompetencia de la jurisdicción civil para resolver este tipo de litigios y declaran la nulidad de todo lo actuado.

Una vez analizados todos los procedimientos en curso relativos a la RMGA/COVID, observamos que, las cuestiones planteadas en los litigios en tramitación, versan sobre extremos muy similares. Por ello, lo más previsible es que en próximas resoluciones los tribunales mantengan la incompetencia de la jurisdicción civil para resolver este tipo de litigios y declaren la nulidad pretendida en los litigios en tramitación. A la fecha de formulación de los presentes estados financieros intermedios consolidados, no se estima un desenlace desfavorable para los intereses del Grupo de los procedimientos indicados.

b) Procedimientos judiciales contra las tarifas aeroportuarias.

Procedimientos contra las tarifas aeroportuarias del ejercicio 2022

En cuanto a los procedimientos contra las tarifas aeroportuarias del ejercicio 2022, los recursos contencioso-administrativos presentados por IATA y Ryanair han sido íntegramente desestimados por la Audiencia Nacional mediante sentencias dictadas el 28 de marzo de 2025, habiendo sido estas sentencias recurridas posteriormente. Aena ha formulado oposición a los recursos con fecha 27 y 28 de enero de 2026, los cuales se encuentran pendientes de resolución por el Tribunal Supremo.

Procedimientos contra las tarifas aeroportuarias del ejercicio 2023

Con respecto a los procedimientos contra las tarifas aeroportuarias del ejercicio 2023 presentados por Ryanair e IATA, el único cambio respecto a la situación descrita en la Nota 23.2 de las Cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2025 se produjo el pasado 6 de abril de 2026, cuando IATA presentó recurso de casación contra la sentencia de fecha 19 de febrero de 2026 de la Audiencia Nacional que desestimaba el recurso presentado por ésta. Aena se ha personado en dicho recurso de casación.

Procedimientos contra las tarifas aeroportuarias del ejercicio 2024

El 22 de diciembre de 2025 se dio traslado a Aena de la demanda presentada por Ryanair en el procedimiento relativo a las tarifas aeroportuarias de 2024. Se ha dado contestación a la demanda el 13 de abril de 2026 por parte de la Abogacía del Estado y el 21 de mayo de 2026 por parte de Aena.

En cuanto al recurso contencioso-administrativo interpuesto por IATA contra las tarifas de 2024, se ha dado contestación a la demanda el 11 de marzo de 2026 por parte de la Abogacía del Estado y el 17 de mayo de 2026 por parte de Aena.

Procedimientos contra las tarifas aeroportuarias del ejercicio 2025

Aena ha interpuesto dos recursos contencioso-administrativos ante la Audiencia Nacional en relación con (i) la resolución de la CNMC del 28 de noviembre de 2024, relativa a la supervisión de las tarifas aeroportuarias aplicables por Aena en el ejercicio 2025, contra la que Aena formalizó demanda el pasado 17 de octubre de 2025, estando pendiente de votación y fallo por la Audiencia Nacional; y (ii) contra la Resolución de la CNMC del 12 de diciembre de 2024, por la que se estimaron parcialmente los conflictos presentados por IATA, Ryanair y ALA contra el Acuerdo del Consejo de Administración de 30 de julio de 2024. Ryanair e IATA se han presentado como partes interesadas. En relación a la resolución de conflicto, el 29 de enero de 2026 Aena formalizó la demanda y el 15 de junio de 2026 la Audiencia nacional ha emplazado a los codemandados para contestar a la misma.

Asimismo, se han presentado ante la Audiencia Nacional dos recursos contencioso-administrativos presentados por Ryanair e IATA en los que Aena es parte codemandada. Las demandas se han formalizado con fecha 22 de diciembre de 2025 y 7 de abril de 2026, respectivamente. Aena ha contestado a ambas demandas el 11 y 18 de junio de 2026.

Procedimientos contra las tarifas aeroportuarias del ejercicio 2026

Tanto Ryanair como IATA han interpuesto recursos contencioso-administrativos frente a la Resolución de supervisión de la CNMC, encontrándose pendientes de formalizar las correspondientes demandas. Aena se personó el 23 de febrero de 2026.

La Dirección de la Sociedad dominante considera que la resolución de estos recursos no tendrá impacto significativo en sus estados financieros consolidados.

c) Otros procedimientos judiciales

- Al cierre del semestre se encuentran aún pendientes de resolución varios procedimientos judiciales interpuestos contra la sociedad dominante dentro del curso normal de su negocio en reclamación de cantidad por supuestos incumplimientos contractuales y/o indemnización por daños y perjuicios. A la fecha de formulación de los presentes estados financieros intermedios consolidados, se estima que, en su caso, la posible pérdida podría llegar a suponer entre un importe máximo de, aproximadamente, 14,3 millones de euros.
- El 17 de abril de 2026 la sociedad dominante ha presentado escrito de contestación a la demanda respecto al procedimiento ordinario 2/286/2025 consecuencia de la admisión a trámite del recurso presentado por IATA ante el Tribunal Supremo contra el “Acuerdo del Consejo de Ministros por el que se autoriza a la Sociedad dominante el adelanto de inversiones en el período 2025-2026”. Posteriormente, tanto IATA como Aena han presentado sus escritos de conclusiones, encontrándose el recurso pendiente ahora de votación y fallo. Si se estimara el recurso y quedara sin efecto el Acuerdo adoptado por el Consejo de Ministros, la incorporación en el DORA III de la compensación a Aena por la amortización y el coste de capital asociados a las inversiones autorizadas se reduciría en 49 millones de euros.

d) Procedimientos tributarios

Tal y como se indica en la Nota 11.1, las filiales ANB y BOAB han dotado provisiones para cubrir contingencias relacionadas con reclamaciones del Impuesto sobre a Propiedad Territorial Urbana (IPTU) de áreas comerciales, consideradas como de riesgo probable por importe de 29.428 miles de BRL, aproximadamente 4.979 miles de euros (31 de diciembre de 2025 26.185 miles de BRL, aproximadamente 4.048 miles de euros).

Adicionalmente, se estima con probabilidad de ocurrencia posible, reclamaciones adicionales por este impuesto municipal por importe de 167.747 miles BRL, aproximadamente 28.384 miles de euros (31 de diciembre de 2025 111.024 miles BRL, aproximadamente 17.162 miles de euros).

12. Impuestos sobre las ganancias

El ingreso por impuesto de sociedades de los seis primeros meses del ejercicio 2026 ha sido calculado en función de la tasa impositiva que se estima será aplicable a los resultados del ejercicio anual de las sociedades consolidadas. El tipo impositivo implícito resultante antes de aplicar deducciones y activación de deducciones ha sido del 25% (2025: 25%), al igual que en el caso del grupo LLAH III y Augusta, cuyo gravamen impositivo es del 25% (2025: 25%) y de ANB y BOAB, cuyo tipo impositivo es del 34% (2025: 34%).

Estos tipos se corresponden con los tipos impositivos nominales del Impuesto de Sociedades de los principales países en los que el Grupo Aena lleva a cabo sus operaciones.

Según establece la legislación vigente, los impuestos no pueden considerarse definitivamente liquidados hasta que las declaraciones presentadas hayan sido inspeccionadas por las autoridades fiscales o haya transcurrido el plazo de prescripción de cuatro años. A 30 de junio de 2026, con carácter general las sociedades del Grupo mantienen abierto el período de prescripción comprendido entre 2020 y 2025 para todos los impuestos, con excepción del Impuesto sobre Sociedades que se encuentra abierto para los ejercicios 2015 y siguientes (salvo 2017 y 2018).

Los administradores de Aena consideran que se han practicado adecuadamente las liquidaciones de los impuestos, por lo que, aún en caso de que surgieran discrepancias en la interpretación de la normativa vigente por el tratamiento fiscal otorgado a las operaciones, los eventuales pasivos resultantes, en caso de materializarse, no afectarían de manera significativa a estos estados financieros intermedios resumidos consolidados adjuntos.

Asimismo, se encuentran abiertos a inspección los impuestos por los seis meses transcurridos de 2026.

Los impuestos de los últimos 6 años de las sociedades del Reino Unido que componen el grupo LLAH III y Leeds están también abiertos a inspección por su autoridad fiscal.

Según la legislación brasileña los impuestos no pueden considerarse definitivamente cerrados hasta el transcurso de 5 años, estando abiertos a inspección desde los meses del ejercicio 2019 en los que la sociedad ANB inició su actividad.

12.1 Oferta Pública de Valores: impacto fiscal

A 30 de junio de 2026, el Grupo ha reconocido activos por impuesto diferido por un importe total de 316.639 miles de euros (2025: 309.684 miles de euros), derivados principalmente de la asignación de la plusvalía generada como consecuencia de la OPV de Aena descrita con más detalle en las Notas 2.1.1 a) y 32 de la memoria de las cuentas anuales consolidadas de 2025.

En relación con dicho activo por impuesto diferido, con fecha 17 de abril de 2026 la sociedad dominante recibió un acta con la propuesta de regularización en relación con el procedimiento de inspección de carácter parcial iniciado por la Agencia Estatal de Administración Tributaria (AEAT), tras la solicitud de rectificación de las autoliquidaciones del Impuesto sobre Sociedades de los ejercicios 2015 a 2023, presentadas por la Sociedad el 9 de julio de 2025. La propuesta de regularización se fundamenta en un criterio interpretativo distinto al sostenido por la compañía en su solicitud de rectificación. La posición mantenida por la Sociedad se encuentra respaldada por la contestación vinculante de la Dirección General de Tributos de 22 de noviembre de 2022, así como por los trabajos de identificación, asignación y valoración de los elementos patrimoniales afectos a la rama de actividad aportada en 2011, realizados con el apoyo de expertos independientes. En consecuencia, la Sociedad suscribió el acta en disconformidad y presentó las correspondientes alegaciones en los términos previstos en los artículos 157 de la Ley 58/2003, General Tributaria, y 188 del Real Decreto 1065/2007, por el que se aprueba el Reglamento General de las actuaciones y los procedimientos de gestión e inspección tributaria (RGGI).

A la fecha de formulación de los presentes estados financieros intermedios resumidos consolidados, el Grupo continúa analizando la evolución del procedimiento así como su impacto en la información financiera y estimaciones contables asociadas (acuerdo de liquidación, resoluciones administrativas o judiciales). No obstante, el Grupo, con el apoyo de sus asesores fiscales contratados al efecto, considera que existen argumentos jurídicos sólidos que avalan su criterio por lo que de la resolución final de este procedimiento no considera que pudieran existir impactos significativos en los estados financieros consolidados del Grupo.

La dirección de la Sociedad dominante ha realizado la valoración de dichos activos considerando la incertidumbre existente en la fecha de cierre de los presentes estados financieros, no estimando que puedan producirse cambios significativos en la valoración de los mencionados activos.

12.2 Pilar Dos

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

En diciembre de 2022, el Consejo de la Unión Europea aprobó la Directiva 2022/2523 relativa a la garantía de un nivel mínimo global de imposición para los grupos de empresas multinacionales y los grupos nacionales de gran magnitud en la Unión. Dicha Directiva implementa en la Unión Europea las reglas de Pilar Dos del Marco Inclusivo de la OCDE sobre la erosión de la base imponible y el traslado de beneficios. Estas reglas resultan de aplicación para grupos multinacionales con una facturación superior a 750 millones de euros y las mismas exigen una tributación mínima del 15% en cada una de las jurisdicciones en las que dichos grupos operan.

En España, el 20 de diciembre de 2024 se aprobó la Ley 7/2024 que establece un impuesto complementario a los grupos multinacionales y a los nacionales de gran magnitud ("Ley 7/2024" o "Ley de Impuesto Complementario") que transpone la Directiva (UE) 2022/2523 e implementa en España las normas del Pilar Dos. Asimismo, esta Ley establece un impuesto complementario nacional ajustado a las reglas del Pilar Dos.

Respecto de otras jurisdicciones en las que opera el Grupo, las reglas de la nueva imposición mínima global ya están vigentes, en Reino Unido y Brasil.

El Grupo AENA, encabezado por su matriz última, Enaire, E.P.E. está dentro del ámbito de aplicación de esta nueva normativa. Las reglas del Pilar Dos exigen calcular en cada una de las jurisdicciones en las que el Grupo está presente la tasa que resulta de poner en relación el gasto por impuesto sobre beneficios sobre el resultado contable, con determinados ajustes. Si una jurisdicción estuviera por debajo del 15%, se devengaría el impuesto.

No obstante, durante el período comprendido entre los ejercicios iniciados en el 2024, y 2026, se prevé la posibilidad de aplicar los denominados puertos seguros transitorios, en virtud de los cuales no resultará exigible el Impuesto Complementario siempre que se supere alguno de los siguientes tests: el test de minimis, el test de tipo efectivo simplificado o el test de beneficio rutinario.

El Grupo AENA ha realizado una evaluación del posible impacto de Pilar Dos teniendo en cuenta los citados puertos seguros transitorios. Del análisis realizado, se deriva que no se espera un impacto patrimonial significativo como consecuencia de la concurrencia, alternativa o simultánea, de las siguientes circunstancias en cada una de las jurisdicciones en las que opera el Grupo: un tipo impositivo efectivo superior al 17% o presencia substancial de personal e inmovilizado que implican la exclusión de rentas sujetas a la imposición mínima.

Por último, el Grupo se ha acogido a la excepción de reconocimiento de activos y pasivos por impuesto diferido derivados de la aplicación de la regla de Pillar Dos, de acuerdo con la modificación de la NIC 12 llevada a cabo en mayo de 2023.

En relación con la obligación de información pública relativa al Impuesto sobre Sociedades contemplada en la disposición adicional undécima de la Ley 22/2015, se hace constar que, al estar Enaire exenta por su condición de Entidad Pública Empresarial, la entidad responsable del cumplimiento de dicha obligación es Aena.

Según la información facilitada por Enaire, Aena queda obligada a la presentación del correspondiente informe público país por país en el ejercicio previo y ha procedido a su publicación en los términos establecidos por la normativa aplicable.

13. Transacciones con partes vinculadas

El Grupo está controlado por la entidad pública empresarial "ENAIRe".

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

A continuación, se indican las transacciones realizadas con las empresas del Grupo y asociadas:

(a) Venta de bienes y prestación de servicios

	30 de junio de 2026	30 de junio de 2025
Prestación de servicios:		
- Sociedad última	404	255
- Empresas asociadas	1.650	1.576
- Empresas vinculadas	2.864	2.395
- SENASA	-	4
- ISDEFE	-	1
- Otras empresas vinculadas	2.864	2.390
Total	4.918	4.226

De acuerdo al Convenio de compraventa de bienes inmuebles entre Aena y su matriz ENAIRe para el traslado del Centro de Control de Baleares, desde el aeropuerto de Palma de Mallorca al aeropuerto de Son Bonet, durante el primer semestre de 2026 se ha registrado en el epígrafe de "Otros ingresos/ (gastos) netos" de estos estados financieros intermedios resumidos consolidados un beneficio de 2.224 miles de euros por la venta a ENAIRe de la parcela de terrenos situados dentro del Sistema General Aeroportuario del Aeropuerto de Son Bonet para la construcción del nuevo centro de tránsito aéreo.

Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes
Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

(b) Compra de bienes y servicios

	30 de junio de 2026	30 de junio de 2025
Servicios recibidos:		
- Sociedad última	58.768	58.823
- Empresas asociadas	35	40
- Empresas vinculadas	11.847	11.107
- AEMET	7.177	6.359
- INECO	1.396	1.621
- ISDEFE	1.153	950
- SENASA	24	-
- Otras empresas vinculadas	2.097	2.177
Total	70.650	69.970
Adquisición de bienes (inmovilizado)		
- Sociedad última	31	-
- Empresas vinculadas	12.384	14.103
- INECO	220	295
- ISDEFE	1.400	1.389
- Otras empresas vinculadas	10.764	12.419
Total	12.415	14.103

El importe del servicio recibido de ENAIRE corresponde, principalmente, a servicios de control de tránsito aéreo de aeródromo (servicios ATM y CNS). A tal efecto, se ha formalizado el oportuno Acuerdo de prestación de servicios entre la empresa aeroportuaria y el proveedor de servicios de tránsito aéreo para determinar la correspondiente contraprestación a abonar por dichos servicios. El coste de dichos servicios se contabiliza en el epígrafe “Aprovisionamientos” de la cuenta de resultados intermedia consolidada adjunta. Durante el período de seis meses terminado el 30 de junio de 2026 los servicios prestados por la Sociedad dominante última por servicios ATM, CNS y verificación de vuelo ascendieron a 58.768 miles de euros (30 de junio de 2025: 58.823 miles de euros).

El resto de contratos que existen entre Aena S.M.E., S.A. y sus empresas vinculadas durante 2026 y 2025, se relacionan en la Nota 34.2 de las Cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2025.

(c) Ingresos por participación en empresas vinculadas

El detalle de los ingresos por dividendos aprobados procedentes de asociadas se presenta en la Nota 8.4.

(d) Saldos al cierre derivados de la venta y compra de bienes y servicios

	30 de junio de 2026	31 de diciembre de 2025
Cuentas de cobrar de partes vinculadas		
- Entidad dominante - Enaire	3.273	89
- Asociadas	452	574
- Vinculadas	691	724
- SENASA	-	8
- Otras empresas vinculadas	691	716
Total cuentas a cobrar de partes vinculadas	4.416	1.387
Cuentas a pagar a partes vinculadas:		
- Entidad dominante última "ENAIRES"	9.878	10.024
- Empresas asociadas	2.141	1.857
- Empresas vinculadas	10.142	9.883
- AEMET	1.591	1.061
- INECO	435	606
- ISDEFE	903	748
- SENASA	22	-
- Otras empresas vinculadas	7.191	7.468
Total cuentas a pagar a partes vinculadas	22.161	21.764

Las cuentas a cobrar de partes vinculadas surgen, principalmente, de las transacciones de prestación de servicios. Las cuentas a cobrar no están garantizadas por naturaleza y no devengan intereses. No existe ninguna provisión para las cuentas a cobrar de partes vinculadas.

Las cuentas a pagar a empresas vinculadas surgen, principalmente, de las transacciones de compra de inmovilizado, y prestación de servicios ATM y CNS mencionados en el epígrafe b). Los saldos anteriores se incluyen en los epígrafes "Acreedores con partes relacionadas" y "Proveedores de inmovilizado partes relacionadas". Las cuentas a pagar no devengan intereses.

(e) Préstamos con partes vinculadas

Véase Nota 10. "Deuda financiera" y Nota 14. "Otra Información", apartado de ingresos y gastos financieros.

(f) Remuneración del personal clave de la dirección

Ver Nota 14. "Otra Información".

(g) Créditos con partes vinculadas

Véase Nota 8.4. "Inversiones en empresas asociadas y con control conjunto".

14. Otra información

Plantilla media

El número medio de empleados durante los primeros seis meses de los ejercicios 2026 y 2025, por categoría y sexo, de las sociedades que se consolidan en el Grupo por integración global ha sido la siguiente:

Categoría Profesional	30 de junio de 2026			30 de junio de 2025		
	Mujeres	Hombres	Total	Mujeres	Hombres	Total
Alta Dirección	6	7	13	6	7	13
Directivos y Titulados	1.328	1.626	2.954	1.209	1.477	2.686
Coordinadores	479	1.100	1.579	445	970	1.415
Técnicos	2.092	3.869	5.961	1.656	3.346	5.002
Personal de apoyo	617	760	1.377	782	811	1.593
Total	4.522	7.362	11.884	4.098	6.611	10.709

(*) En las cifras anteriores se incluyen los empleados temporales, que en el primer semestre 2026 ascendió a 906 (primer semestre 2025: 952).

La integración en los estados financieros intermedios resumidos consolidados a 30 de junio de 2026 de las cifras de LLAH III aporta a la plantilla media 1.047 empleados (30 de junio de 2025: 1.006 empleados), Augusta Holdco Limited aporta a la plantilla 590 empleados, ANB 404 empleados (30 de junio de 2025: 400 empleados) y BOAB 520 empleados (30 de junio de 2025: 480 empleados).

En cuanto al Consejo de Administración de la Sociedad dominante, a 30 de junio de 2026, estaba formado por 9 hombres y 6 mujeres (primer semestre 2025: 9 hombres y 6 mujeres).

A 30 de junio de 2026 el Grupo cuenta con una plantilla media de 214 empleados con discapacidad (primer semestre 2025: 178).

Alta Dirección y Consejo de Administración

• Retribución de la Alta Dirección y de los miembros del Consejo de Administración

Las retribuciones percibidas durante el primer semestre de 2026 y 2025 por la Alta Dirección y los administradores del Grupo, clasificadas por conceptos, han sido las siguientes (en miles de euros):

Concepto	30 de junio de 2026					30 de junio de 2025				
	Alta Dirección	Consejo de Administración			Total	Alta Dirección	Consejo de Administración			Total
		Alta Dirección	Resto	Total			Alta Dirección	Resto	Total	
Sueldos	621	181	-	181	802	593	175	-	175	768
Dietas asistencia	-	-	483	483	483	-	-	104	104	104
Planes de pensiones	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	621	181	483	664	1.285	593	175	104	279	872

Adicionalmente, en el primer semestre de 2026, la Alta Dirección ha percibido 7 miles de euros de dietas de viajes y 4 miles de euros de primas de seguros (2025: 7 miles de euros de dietas de viajes y 3 miles de euros de primas de seguros) y el Presidente-Consejero delegado y el Vicepresidente Ejecutivo (anterior Director General de Aeropuertos) que, a su vez, son miembros del Consejo de Administración, han recibido 2 miles de euros de dietas de viajes y 1 miles de euros de primas de seguros (2025: 1 miles de euros de dietas de viajes y 1 miles de euros de primas de seguros).

Las retribuciones percibidas durante el primer semestre de 2026, se corresponden con las percibidas en la Sociedad dominante AENA S.M.E., S.A. por nueve puestos de Alta Dirección y por el Presidente-Consejero Delegado y el Vicepresidente Ejecutivo. Asimismo, los Administradores y la Alta Dirección no tienen concedidos anticipos o créditos, ni se han asumido obligaciones por cuenta de ellos a título de garantía.

Durante el primer semestre de 2026 se han pagado primas de seguro de responsabilidad civil por los posibles daños ocasionados por actos u omisiones en el ejercicio del cargo por importe de 353 miles de euros (2025: 372 miles de euros).

- **Transacciones ajenas al tráfico ordinario o en condiciones distintas de mercado realizadas por los Administradores de la Sociedad dominante**

A 30 de junio de 2026 y a 31 de diciembre de 2025, los Administradores no han realizado con la Sociedad dominante ni con otras sociedades del Grupo operaciones ajenas al tráfico ordinario o en condiciones distintas a las de mercado.

- **Situaciones de conflictos de interés de los administradores**

En el deber de evitar situaciones de conflicto con el interés de la Sociedad dominante, durante el primer semestre del ejercicio 2026, los administradores que han ocupado cargos en el Consejo de Administración han cumplido con las obligaciones previstas en el artículo 228 del Texto Refundido de la Ley de Sociedades de Capital. Asimismo, tanto ellos como las personas a ellos vinculadas, se han abstenido de incurrir en los supuestos de conflicto de interés previstos en el artículo 229 de dicha ley.

- **Participaciones, cargos y actividades de los miembros del Consejo de Administración análogas**

A 30 de junio de 2026 y a 31 de diciembre de 2025 los miembros del Consejo de Administración de la Sociedad dominante no han mantenido participaciones en el capital de sociedades que directamente mantengan actividades con el mismo, análogo o complementario género al que constituye el objeto social de la Sociedad. Asimismo, no han realizado ni realizan actividades por cuenta propia o ajena del mismo, análogo o complementario género de actividad al que constituye el objeto social de la Sociedad.

A 30 de junio de 2026 y a 31 de diciembre de 2025 no hay miembros del Consejo de Administración de la Sociedad dominante que asuman cargos de Administradores o Directivos de otras Sociedades que forman parte del Grupo, con las siguientes excepciones:

- D. Maurici Lucena Betriu es Presidente del Consejo de Administración de Aena Desarrollo Internacional, SME, S.A.
- D. Javier Marín San Andrés es Consejero Delegado de Aena Desarrollo Internacional, SME, S.A. y Presidente del Consejo de Administración de Aeroportos do Nordeste do Brasil S.A. (ANB), así como de Bloco de Onze Aeroportos do Brasil S.A. (BOAB).
- El Vicesecretario del Consejo de Administración, D. Pablo Hernández-Lahoz Ortiz, es Secretario del Consejo de Administración de Aena Desarrollo Internacional, SME, S.A.

Ninguna de las personas vinculadas a los miembros del Consejo de Administración ostenta participación alguna en el capital social de Sociedades, ni ejerce cargo o función alguna en ninguna/s Sociedad/es con el mismo, análogo o complementario objeto social de la Sociedad dominante.

Avales y Garantías

Los avales bancarios presentados por el Grupo ante diversos Organismos a 30 de junio de 2026 ascienden a 22.904 miles de euros (31 de diciembre de 2025: 28.755 miles de euros).

A 30 de junio de 2026 y a 31 de diciembre de 2025, la mayor parte de estos avales se presentan como requisito de las autoridades públicas estatales o Comunidades Autónomas en el momento de la solicitud administrativa para la instalación de Plantas Solares Fotovoltaicas (PSFV) en varios aeropuertos de la red. Los avales garantizan las obligaciones de la sociedad dominante Aena por el acceso a la red de distribución eléctrica. También se encuentra el aval bancario por importe de 9.918 miles de euros presentado ante la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia (Consejería de Fomento e Infraestructuras) para responder de las obligaciones derivadas del contrato de gestión de servicios bajo la modalidad de concesión para la gestión, explotación, mantenimiento y conservación del Aeropuerto Internacional Región de Murcia.

Los Administradores del Grupo no esperan que surjan pasivos adicionales significativos para el Grupo fruto de dichos avales.

Por otra parte, las filiales brasileñas están obligadas por el concedente, a asegurar el cumplimiento de las obligaciones que se desprenden en sus contratos de concesión, mediante contratos de garantía. A su vez el garante exige a las sociedades brasileñas unos contratos de garantía por un valor del 100% de las obligaciones asumidas por las pólizas y endosos emitidos en cada periodo. A 30 de junio de 2026 los valores máximos cubiertos por la garante, que a su vez coincide con las obligaciones establecidas en cada contrato de concesión son 243.067.774,33 BRL en el caso de ANB (aproximadamente 41.128 miles de euros al tipo de cambio al cierre (5,91 BRL/EUR)) y 420.685.090,12 BRL en el caso de BOAB (aproximadamente 71.182 miles de euros al tipo de cambio al cierre (5,91 BRL/EUR)).

Asimismo, la sociedad ADI suscribió en marzo de 2026 una póliza de contragarantía para cumplir con los requisitos establecidos en el proceso de venta asistida de la totalidad de las acciones de la sociedad Concessionária Aeroporto Rio de Janeiro, S.A., a favor de la Agencia de Aviación Civil Brasileña (ANAC), hasta el límite del contravalor en euros de BRL 165.405.973,15 (aproximadamente, 27.987 miles de euros al tipo de cambio al cierre (5,91 BRL/EUR)).

Los Administradores del Grupo estiman que no se generará ninguna obligación para el Grupo como consecuencia de las mencionadas garantías.

Ingresos y gastos financieros

El detalle de los ingresos/(gastos) financieros netos para el primer semestre de los ejercicios 2026 y 2025 es el siguiente:

	Notas	30 de junio de 2026	30 de junio de 2025
Gastos financieros:			
Gastos financieros por deudas con terceros		(172.531)	(102.321)
- Por deudas con entidades de crédito		(146.138)	(85.613)
- Por emisiones de bonos		(18.209)	(10.538)
- Por otros conceptos		(8.184)	(6.170)
Gastos financieros por préstamos con ENAIRE	10	(19.475)	(26.618)
Gastos financieros liquidación derivados		4.909	9.244
Gastos financieros de intereses por expropiaciones		(32)	(658)
Actualización de provisiones		(1.634)	(1.309)
Menos: gastos financieros capitalizados en activos cualificados		49.498	4.176
Total gastos financieros		(139.265)	(117.486)
Ingresos financieros:			
Ingresos financieros de intereses por expropiaciones		75	9
Otros ingresos financieros		72.294	40.154
Total ingresos financieros		72.369	40.163
Otros ingresos/(gastos) financieros netos:			
Diferencias de cambio netas		16.090	(1.422)
Resultado por enajenaciones y otros	8.3	189	679
Ganancias/(Pérdidas) por derivados de tipo de interés: cobertura de flujo de efectivo		-	(827)
Total otros ingresos/(gastos) financieros netos		16.279	(1.570)
Ingresos / (Gastos) financieros - netos		(50.617)	(78.893)

Los gastos financieros derivados de la deuda con terceros se han incrementado como consecuencia del incremento de la financiación del Grupo, de cara a la adquisición de Augusta. De igual forma, los ingresos financieros derivados de depósitos y otras inversiones financieras realizadas por el Grupo, se han incrementado también debido, principalmente, al incremento en el saldo de los depósitos de las filiales brasileñas. Los tipos de interés subieron a mediados de junio 0.25 puntos, lo cual se reflejará en la cuenta de resultados de cara al próximo trimestre.

Con respecto a las diferencias de cambio registradas en el primer semestre de 2026, el impacto se produce por la revalorización del euro frente a otras divisas a principios del periodo, principalmente debido a la financiación entre empresas del Grupo, concedida por ADI a BOAB y denominada en reales brasileños.

15. Hechos posteriores

Desde la fecha de cierre del período de seis meses finalizado el 30 de junio de 2026 hasta la fecha de formulación de los presentes estados financieros intermedios resumidos consolidados, no se han producido hechos significativos que puedan afectar a los mismos.



AENA

Infraestructuras
aerospaciales
de España

Informe de Gestión Intermedio Consolidado

Correspondiente al periodo
de seis meses finalizado el
30 de junio de 2026



1. Resumen ejecutivo

El Grupo Aena ha registrado 190,0 millones de **pasajeros** en el primer semestre de 2026 que representan un crecimiento interanual del 3,9%¹:

- El número de pasajeros en la red de aeropuertos en España² ha alcanzado 156,2 millones, que supone un aumento interanual del 3,7%.
- El Aeropuerto London Luton ha registrado 8,8 millones de pasajeros, que representan un incremento interanual del 5,1%.
- El Aeropuerto de Leeds Bradford ha registrado 2,1 millones de pasajeros, que suponen un aumento interanual del 3,3%.
- El tráfico de los seis aeropuertos del Grupo Aeroportuario del Nordeste de Brasil (en adelante, ANB) ha alcanzado 8,6 millones de pasajeros, registrando un crecimiento interanual del 6,4%.
- Los 11 aeropuertos del Bloco de Onze Aeroportos de Brasil (BOAB) han registrado 14,3 millones de pasajeros, que representan un aumento interanual del 2,8%.

La actualización de las perspectivas de tráfico de Aena para 2026, toman en consideración los siguientes aspectos:

- antes de la crisis del Estrecho de Ormuz, la evolución del tráfico se situaba en línea con las previsiones de Aena, con tasas de crecimiento inferiores al 3%. A partir de la crisis, se observa un desvío de tráfico a España, considerado destino turístico seguro,
- algunas limitaciones en el modo ferroviario están desviando pasajeros hacia el transporte aéreo,
- debilidad en el factor de ocupación observado que se traslada a un tráfico real que está por debajo de los asientos ofertados.
- visibilidad limitada en el segundo semestre: fin de coberturas de combustible y alta incertidumbre en relación con el conflicto de Oriente Medio, sobre la evolución de la capacidad ofertada por las aerolíneas y sobre el factor de ocupación.

Teniendo en cuenta todos estos elementos, Aena estima que el crecimiento del tráfico en 2026 podría situarse alrededor del 3% respecto a 2025.

Los **ingresos totales** consolidados han alcanzado 3.299,6 millones de euros. Han aumentado un 10,1% interanual y 303,7 millones de euros.

Los ingresos de la actividad aeronáutica de Aena han ascendido a 1.702,1 millones de euros (+8,1% interanual y +127,6 millones de euros). Los ingresos comerciales han alcanzado 991,0 millones de euros (+6,7% interanual y +62,0 millones de euros) y los correspondientes a servicios inmobiliarios 71,7 millones de euros (+15,3% interanual y +9,5 millones de euros).

El segmento internacional ha contribuido con 529,1 millones de ingresos (+24,5% interanual y +104,2 millones de euros). Excluyendo los servicios de construcción (IFRIC 12) reconocidos en las concesiones en Brasil, los ingresos de este segmento serían 388,9 millones de euros y su aumento interanual un 12,4% (+43,0 millones de euros).

Los ingresos totales consolidados, excluyendo los servicios de construcción (IFRIC 12), serían 3.159,4 millones de euros y su incremento interanual un 8,3% (+242,5 millones de euros).

La actividad comercial ha mejorado con respecto al primer semestre de 2025 y este comportamiento se observa en prácticamente todas las líneas de negocio. Las ventas totales han aumentado un 5,9% interanual y por pasajero han crecido un 2%. La renovación de superficies en las actividades de retail con nuevas marcas y nuevos espacios, el aumento de las ventas en las líneas de movilidad (alquiler de coches y aparcamientos), así como la fuerte demanda en salas VIP, siguen impulsando el crecimiento de la actividad comercial por encima del aumento del tráfico.

Los ingresos del negocio comercial de Aena (ingresos por rentas fijas, variables y RMGA) han aumentado un 8,6% interanual y por pasajero han crecido un 4,7% a 6,2 euros (5,9 euros en el primer semestre de 2025).

Los **gastos de explotación** consolidados se han situado en 1.912,8 millones de euros. Han aumentado un 11,2% interanual y 192,1 millones de euros.

Los gastos operativos consolidados (aprovisionamientos, gastos de personal y otros gastos de explotación) han ascendido a 1.498,8 millones de euros. Han aumentado un 13,5% interanual (+177,9 millones de euros).

Otros gastos de explotación consolidados han alcanzado 1.033,7 millones de euros y han aumentado un 15,3% interanual (+137,3 millones de euros). Excluyendo los servicios de construcción (IFRIC 12) reconocidos en las concesiones en Brasil, serían 893,5 millones de euros y se habrían incrementado un 9,3% interanual (+76,1 millones de euros).

¹ Incluye el número de pasajeros del Aeropuerto Leeds Bradford desde enero a junio. Como consecuencia de la adquisición del 51% de la sociedad Augusta, el Aeropuerto de Leeds Bradford se integra en el Grupo Aena desde el 7 de mayo.

² Incluye los aeropuertos de Aena S.M.E., S.A. (Aena o la "Compañía") y el Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia (AIRM).

En Aena, otros gastos de explotación han alcanzado 752,4 millones de euros y han aumentado un 9,7% interanual (+66,8 millones de euros).

El **EBITDA** consolidado ha ascendido a 1.798,9 millones de euros y ha aumentado un 6,3% interanual (+106,6 millones de euros). El margen de EBITDA se ha situado en el 54,5% (56,5% a 30 de junio de 2025).

Excluyendo las compensaciones de los seguros por la reconstrucción del aparcamiento TCP2 del Aeropuerto London Luton reconocidas en el primer semestre de 2025 (31,6 millones de euros), el EBITDA consolidado habría aumentado un 8,3% (+138,2 millones de euros).

El margen de EBITDA del Grupo sería un 56,9% (56,9% a 30 de junio de 2025) excluyendo los servicios de construcción (IFRIC 12) reconocidos en las concesiones en Brasil (con efecto neutro en EBITDA) y las compensaciones de los seguros por la reconstrucción del aparcamiento TCP2.

El **resultado antes de impuestos** ha alcanzado 1.351,1 millones de euros (1.216,3 millones de euros en el primer semestre de 2025) y ha aumentado un 11,1% interanual. El período se ha cerrado con un **beneficio neto** de 1.002,0 millones de euros (893,8 millones de euros en el primer semestre de 2025), lo que supone un incremento interanual del 12,1%.

Por lo que se refiere al **efectivo neto generado por actividades de explotación**, ha alcanzado 1.598,5 millones de euros (1.479,5 millones de euros en el primer semestre de 2025) y ha aumentado un 8,0%.

La distribución del **dividendo** aprobado por la Junta General Ordinaria de Accionistas de Aena S.M.E., S.A. de 16 de abril, con cargo al beneficio neto de 2025, ascendió a 1.635,0 millones de euros (1.464,0 millones de euros a 30 de junio de 2025).

Al pago del programa de **inversiones** se han destinado 576,3 millones de euros. De este importe, 378,1 millones de euros corresponden a la red de aeropuertos en España, 25,4 millones de euros al Aeropuerto London Luton, 7,0 millones de euros a ANB y 154,9 millones de euros a BOAB. El importe pagado en el primer semestre de 2025 ascendió a 490,2 millones de euros a 30 de junio de 2025.

En cuanto a la **posición financiera** del Grupo Aena, la ratio de deuda financiera neta contable a EBITDA se ha situado en 1,73x (1,46x al 31 de diciembre de 2025). La ratio de deuda financiera neta contable a EBITDA de Aena S.M.E., S.A. ha aumentado a 1,46x (1,31x al 31 de diciembre de 2025).

A nivel del Grupo, las disponibilidades de caja y facilidades crediticias ascienden a 3.605,3 millones de euros a 30 de junio de 2026.

Con fecha 29 de mayo, la agencia de rating Moody's ha mejorado la calificación de emisor a largo plazo y la calificación de deuda senior no garantizada de Aena S.M.E., S.A. a A1 desde A2. Al mismo tiempo, Moody's ha mejorado la calificación del programa de deuda senior no garantizada MTN de Aena a (P)A1 desde (P)A2. La perspectiva se mantiene estable. La calificación crediticia de largo plazo y del programa EMTN asignada por la agencia Fitch Ratings es A, con perspectiva estable y F1 a corto plazo, con perspectiva estable.

En relación con el **Documento de Regulación Aeroportuaria para el período 2027-2031** (DORA III), el Consejo de Administración de Aena aprobó el 17 de febrero de 2026 la propuesta de la Compañía y su remisión a la Dirección General de Aviación Civil (DGAC) y a la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC), de conformidad con lo previsto la Ley 18/2014, de 15 de octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia.

Con fecha 26 de mayo, la CNMC emitió su informe no vinculante de supervisión y control en el ámbito de sus competencias. La Comisión concluye su recomendación de reducir las tarifas en el período 2027-2031 en un 0,59% anual, frente al incremento del 3,82% propuesto por Aena.

El DORA definitivo ha de aprobarse por el Consejo de Ministros antes del 30 de septiembre de 2026.

En el ámbito de las **participaciones internacionales**, el 7 de mayo, Aena Desarrollo Internacional S.M.E, S.A. (ADI) completó la adquisición del 51% de Augusta Holdco Limited, sociedad holding propietaria del 100% del Aeropuerto de Leeds Bradford y del 49% del Aeropuerto de Newcastle, ambos situados en el Reino Unido. El coste final de la transacción ascendió a 296,0 millones de GBP (340,0 millones de euros), incluyendo los ajustes realizados a su término. Posteriormente, y conforme a lo previsto en la estructura de la operación, ADI suscribió y desembolsó el 51% de la ampliación de capital de 5,8 millones de GBP realizada por Augusta Holdco Limited (6,8 millones de euros), destinada a financiar parte de la cancelación de la deuda junior existente en el aeropuerto de Leeds Bradford. De este modo, la inversión total realizada por ADI ha ascendido a 298,9 millones de GBP (343,5 millones de euros).

El 30 de marzo, Aena, a través de ADI, resultó adjudicataria del proceso de venta asistida del 100% de la sociedad concesionaria del Aeropuerto Internacional de Río de Janeiro–Galeão, el principal de la ciudad de Río de Janeiro (Brasil). La adquisición queda sujeta a la formalización del contrato de compraventa con los actuales accionistas, una vez obtenidas las aprobaciones regulatorias pertinentes y cumplidas las demás condiciones previstas en el pliego del proceso, estimándose que la firma del contrato de compraventa se producirá en el tercer trimestre de 2026.

La **cotización de la acción** de Aena ha fluctuado en el período entre un mínimo de 22,78 euros y un máximo de 28,81 euros. Ha cerrado a 30 de junio de 2026 en 26,66 euros, lo que implica una revalorización del precio de la acción del 11,9% desde el 31 diciembre de 2025. En el mismo período, el IBEX35 ha acumulado una subida del 12,5%.

2. Datos de actividad

2.1. Red de aeropuertos en España³



En el primer semestre de 2026, por los aeropuertos de Aena en España han pasado 156.246.234 viajeros (un 3,7% más que en 2025), se registraron 1.332.698 movimientos de aeronaves (+4,0%) y se transportaron 664.355 toneladas de mercancía, un 4,2% más que en el mismo periodo de 2025.

La actualización de las perspectivas de tráfico de Aena para 2026 toman en consideración que el acumulado de tráfico en el primer semestre ha sido del 3,7%:

- antes de la crisis de Ormuz, y durante los primeros meses del año, el tráfico creció por debajo del 3%, con crecimientos más en línea con las estimaciones de Aena,
- a partir de la crisis, se observa un desvío de tráfico a España, considerado destino turístico seguro e impulsado por Wizz Air, Jet2 y Binter, por lo que, desde marzo, los incrementos son superiores a ese 3%,
- no obstante, se observa una cierta debilidad en el factor de ocupación, que se traslada a un tráfico real que está dos puntos por debajo de los asientos ofertados. Probablemente, esto sea debido a la sobreoferta, tal y como ha ocurrido en otros periodos.

El segundo semestre plantea una falta de visibilidad por diferentes motivos:

- alta incertidumbre en relación con el conflicto de Oriente Medio,
- fin de coberturas de combustible en compañías aéreas, lo que puede empezarse a notar,
- impacto en la inflación y economía de los países emisores, como Alemania. El poder adquisitivo de las familias sufre un reajuste que, si bien pudo permitir el disfrute de las vacaciones estivales, se podría notar a partir de otoño por el impacto en las pautas de consumo.
- no disponemos de visibilidad de momento de la temporada de invierno de 2026

Teniendo en cuenta todos estos elementos, Aena estima que el crecimiento del tráfico en 2026 podría situarse alrededor del 3% respecto a 2025.

³ Incluye los aeropuertos de Aena y AIRM.

Datos de tráfico por aeropuertos y grupos⁴ de aeropuertos

Aeropuertos y Grupos de aeropuertos	Pasajeros			Aeronaves			Mercancías		
	Millones 1S 2026	% Var. ¹ interanual	Cuota 1S 2026	Miles 1S 2026	% Var. ¹ interanual	Cuota 1S 2026	Toneladas 1S 2026	% Var. ¹ interanual	Cuota 1S 2026
Adolfo Suárez Madrid-Barajas	34,1	4,2%	21,8%	220,2	5,4%	16,5%	396.729	0,5%	59,7%
Josep Tarradellas Barcelona-El Prat	28,4	4,4%	18,2%	179,3	3,0%	13,5%	104.874	12,3%	15,8%
Palma de Mallorca	14,9	2,2%	9,5%	110,8	1,4%	8,3%	2.668	-9,3%	0,4%
Total Grupo Canarias	26,8	-0,7%	17,2%	240,8	0,2%	18,1%	15.381	-2,9%	2,3%
Total Grupo I	44,9	5,8%	28,8%	330,4	3,6%	24,8%	19.190	-1,1%	2,9%
Total Grupo II	6,1	6,7%	3,9%	106,0	9,3%	8,0%	90.550	17,8%	13,6%
Total Grupo III	1,1	10,0%	0,7%	145,0	9,4%	10,9%	34.964	1,5%	5,3%
TOTAL	156,2	3,7%	100,0%	1.332,7	4,0%	100,0%	664.355	4,2%	100,0%

¹Porcentajes de variación calculados en pasajeros, aeronaves y kg.

Datos de tráfico de pasajeros por áreas geográficas

El tráfico internacional ha registrado un incremento interanual del 5,1%, mientras que el tráfico doméstico ha aumentado un 0,9% interanual. Como consecuencia de esta tendencia, la cuota del tráfico internacional ha aumentado desde el 68,8% en el primer semestre de 2025 hasta el 69,7% en el primer semestre de 2026.

El tráfico con Oriente Medio refleja una caída del 25,9% y su cuota ha disminuido desde el 1,3% en el primer semestre de 2025 hasta el 0,9% en el primer semestre de 2026.

Región	Pasajeros (millones)		% Variación	Cuota	
	1S 2026	1S 2025	Interanual	1S 2026	1S 2025
Europa	93,4	88,8	5,2%	59,8%	59,0%
España	47,4	47,0	0,9%	30,3%	31,2%
Latinoamérica	5,6	5,3	6,2%	3,6%	3,5%
Norteamérica *	4,0	3,7	7,0%	2,6%	2,5%
África	3,3	3,0	9,8%	2,1%	2,0%
Oriente Medio	1,4	1,9	-25,9%	0,9%	1,3%
Asia y Otros	1,1	0,9	30,3%	0,7%	0,6%
TOTAL	156,2	150,6	3,7%	100,0%	100,0%

* Incluye Estados Unidos, Canadá y México.

⁴ Grupo Canarias: El Hierro, Fuerteventura, Gran Canaria, La Gomera, La Palma, César Manrique-Lanzarote, Tenerife Norte-C. La Laguna y Tenerife Sur.
Grupo I: AIRM, Alicante-Elche Miguel Hernández, Bilbao, Ibiza, Málaga-Costa del Sol, Menorca, Santiago-Rosalía de Castro, Sevilla y Valencia.
Grupo II: A Coruña, Almería, Asturias, FGL Granada-Jaén, Girona-Costa Brava, Jerez de la Frontera, Reus, Severiano Ballesteros-Santander, Vigo y Zaragoza.
Grupo III: Albacete, Algeciras-Helipuerto, Badajoz, Burgos, Ceuta-Helipuerto, Córdoba, Huesca-Pirineos, León, Logroño-Agoncillo, Madrid-Cuatro Vientos, Melilla, Pamplona, Sabadell, Salamanca, San Sebastián, Son Bonet, Valladolid y Vitoria.

Datos de tráfico de pasajeros por países

Entre los principales mercados europeos, destacan los crecimientos de Reino Unido e Italia y la disminución del volumen de pasajeros con Alemania.

País	Pasajeros (millones)		% Variación	Cuota	
	1S 2026	1S 2025	Interanual	1S 2026	1S 2025
España	47,4	47,0	0,9%	30,3%	31,2%
Reino Unido	23,2	22,0	5,2%	14,8%	14,6%
Alemania	13,8	13,9	-0,8%	8,8%	9,2%
Italia	11,2	10,6	6,1%	7,2%	7,0%
Francia	8,0	7,8	1,9%	5,1%	5,2%
Holanda	5,0	5,0	0,0%	3,2%	3,3%
Portugal	3,6	3,4	7,1%	2,3%	2,3%
Bélgica	3,6	3,3	7,8%	2,3%	2,2%
Polonia	3,5	2,7	27,6%	2,2%	1,8%
Suiza	3,4	3,4	0,5%	2,2%	2,2%
Total Top 10	122,6	119,1	2,9%	78,5%	79,1%

Datos de tráfico de pasajeros por aerolíneas

El Grupo IAG⁵ ha transportado 43,1 millones de pasajeros, lo que refleja un aumento del 1,4% interanual y una cuota de mercado del 27,6% en el primer semestre de 2026 (28,2% en el primer semestre de 2025).

Las aerolíneas de bajo coste han registrado 93,1 millones de pasajeros y una disminución del 3,9%. Han concentrado el 59,6% del volumen total de pasajeros del primer semestre de 2026 (64,3% en el primer semestre de 2025).

Compañía aérea	Pasajeros (millones)		% Variación	Cuota	
	1S 2026	1S 2025	Interanual	1S 2026	1S 2025
Ryanair	32,6	33,0	-1,1%	20,9%	21,9%
Vueling Airlines, S.A.	24,3	23,1	5,3%	15,5%	15,3%
Iberia	10,8	10,9	-0,7%	6,9%	7,2%
Air Europa	9,0	8,5	5,3%	5,7%	5,7%
Easyjet	8,5	8,2	2,8%	5,4%	5,5%
Grupo Binter	6,2	5,6	11,5%	4,0%	3,7%
Wizz Air	5,7	4,1	39,2%	3,7%	2,7%
Iberia Express	5,5	6,1	-9,9%	3,5%	4,1%
Air Nostrum L.A. Mediterraneo	5,1	4,8	7,6%	3,3%	3,2%
Jet2.Com Limited	5,1	4,6	9,3%	3,2%	3,1%
Total Top 10	112,8	108,9	3,6%	72,2%	72,3%

⁵ Incluye Iberia, Iberia Express, Vueling, British Airways, British Airways City Flyer LTD, Aer Lingus, BA EuroFlyer y Fly Level Barcelona.

2.2. Participaciones internacionales

La participación de Aena fuera de España, a través de su filial Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. (ADI) se extiende a 34 aeropuertos a 30 de junio de 2026: 3 en Reino Unido, 17 en Brasil, 12 en México y 2 en Jamaica.

Sociedad	Pasajeros (millones)		% Variación ¹	% Participación
	1S 2026	1S 2025	Interanual	Directa
Aeropuerto London Luton (Reino Unido)	8,8	8,3	5,1%	51,0%
Aeropuerto Leeds Bradford (Reino Unido)	2,1	2,0	3,3%	51,0%
Aeropuerto Newcastle (Reino Unido)	2,7	2,5	7,5%	25,0%
Grupo Aeroportuario del Nordeste de Brasil - ANB	8,6	8,1	6,4%	100,0%
Bloco de Onze Aeroportos de Brasil - BOAB	14,3	13,9	2,8%	100,0%
Grupo Aeroportuario del Pacífico - GAP (México y Jamaica)	30,3	32,1	-5,6%	6,55%
Aeropuerto Internacional Alfonso Bonilla Aragón (Cali, Colombia) - AEROCALI ³	-	3,2	-	-
TOTAL	66,7	70,2	-5,0%	

¹ Los porcentajes de variación están calculados en pasajeros.

Aeropuertos Leeds Bradford y Newcastle: se indica el tráfico para el periodo completo, con independencia de la fecha de adquisición por el Grupo Aena el 7 de mayo de 2026.

GAP: Tras la fusión de las sociedades Aeropuertos Mexicanos del Pacífico, S.A.P.I. de CV (AMP) y GAP, el 7 de mayo de 2026, ADI ha pasado a tener una participación directa en su capital.

AEROCALI: El contrato de concesión del Aeropuerto Internacional Alfonso Bonilla Aragón finalizó el 31 de agosto de 2025.

El 7 de mayo de 2026, ADI completó la adquisición del 51% de Augusta Holdco Limited, sociedad holding propietaria del 100% del aeropuerto de Leeds Bradford y del 49% del aeropuerto de Newcastle, ambos situados en el Reino Unido. El coste final de la transacción ascendió a 296,0 millones de GBP (340,0 millones de euros), incluyendo los ajustes realizados a su término. Posteriormente, y conforme a lo previsto en la estructura de la operación, ADI suscribió y desembolsó el 51% de la ampliación de capital de 5,8 millones de GBP realizada por Augusta Holdco Limited (6,8 millones de euros), destinada a financiar parte de la cancelación de la deuda junior existente en el aeropuerto de Leeds Bradford. De este modo, la inversión total realizada por ADI ha ascendido a 298,9 millones de GBP (343,5 millones de euros).

El 30 de marzo, Aena, a través ADI, resultó adjudicataria del proceso de venta asistida del 100% de la sociedad concesionaria del Aeropuerto Internacional de Rio de Janeiro–Galeão, el principal de la ciudad de Río de Janeiro (Brasil), por un importe de 2.900 millones de BRL (aproximadamente 490,7 millones de euros al 30 de junio de 2026), que serán actualizados por la inflación en Brasil hasta la fecha de desembolso. Para cubrir el riesgo de tipo de cambio asociado a la operación, ADI formalizó en mayo de 2026 dos operaciones de divisas a plazo ("FX forward"), fijándose el tipo de cambio en función de la fecha de liquidación. La operación prevé que una parte del desembolso suponga salida de caja de Aena y que el resto se financie mediante una emisión de deuda con una entidad local y sin recurso a la matriz. No obstante, la adquisición queda sujeta a la formalización del contrato de compraventa con los actuales accionistas, una vez obtenidas las aprobaciones regulatorias pertinentes y cumplidas las demás condiciones previstas en el pliego del proceso, estimándose que la firma del contrato de compraventa se producirá en el tercer trimestre de 2026. La concesión se extiende hasta mayo de 2039.

2.2.1 Sociedades dependientes

Aeropuerto London Luton

El volumen de pasajeros del Aeropuerto London Luton ha crecido un 5,1% interanual, alcanzado su récord histórico.

El crecimiento está liderado por Wizz Air (+9,2%), seguido por Ryanair (+9,1%), y también refleja la operativa iniciada por Jet2 en abril de 2025 con 2 aeronaves basadas y 22 destinos. No obstante, el conflicto de Oriente Medio, que comenzó a principios de marzo 2026, ha tenido un impacto estimado del 1,85% del tráfico de 2025, concentrado en destinos de Israel, Turquía, Jordania y Chipre.

En movimientos de aeronaves, se han registrado 66.531 operaciones (+2,2% interanual).

El volumen de carga ha registrado 10.088 toneladas de mercancía (-31,0% interanual). Este descenso se debe al cierre nocturno de la pista por las obras de repavimentación llevadas a cabo entre noviembre de 2025 y marzo de 2026, que conllevaron la restricción de las operaciones de la carga nocturna. En dicho periodo la carga operó un 51,9% en comparación con al año anterior.

Plazo de la concesión

El 17 de noviembre de 2021 se formalizó el Acuerdo de recuperación sostenible del aeropuerto con Luton Borough Council para compensar la pérdida de actividad consecuencia de la pandemia.

El acuerdo contempló una extensión de la concesión de 16,5 meses (del 31 de marzo de 2031 al 15 de agosto de 2032). Este plazo, vinculado a la recuperación del tráfico aéreo, fue ampliado posteriormente hasta el 18 de septiembre de 2032.

Aeropuerto de Leeds Bradford

Ha alcanzado 2,1 millones de pasajeros⁶ (+3,3% interanual), debido al aumento generalizado de la oferta, especialmente de Ryanair. No obstante, el crecimiento se ha visto lastrado por el impacto del conflicto en Oriente Medio que ha reducido el número de pasajeros en mercados como el turco, así como, por la retirada de SunExpress y por factores de ocupación más bajos debido al aumento de la capacidad ofertada.

En movimientos de aeronaves⁶, se han registrado 17.727 operaciones (+2,7% interanual).

Como consecuencia de la adquisición del 51% de la sociedad Augusta, sociedad holding propietaria del 100% del Aeropuerto de Leeds Bradford, a 30 de junio de 2026 se presenta la información sobre la actividad del aeropuerto dentro de este apartado (Sociedades dependientes).

ANB

Aeropuerto	Pasajeros (millones)		% Variación ¹
	1S 2026	1S 2025	Interanual
Recife	5,00	4,79	4,5%
Maceió	1,56	1,44	8,4%
Joao Pessoa	0,98	0,89	9,5%
Aracaju	0,69	0,65	5,4%
Juazeiro Do Norte	0,29	0,22	28,3%
Campina Grande	0,07	0,08	-8,9%
TOTAL	8,6	8,1	6,4%

¹ Los porcentajes de variación están calculados en pasajeros.

El volumen de pasajeros de los seis aeropuertos de ANB ha registrado un crecimiento interanual del 6,4%, liderado por el Aeropuerto de Recife que crece tanto en pasajeros domésticos como internacionales.

El incremento del precio del combustible de aviación debido al conflicto en Oriente Medio y de los precios de los billetes aéreos, ha ralentizado la senda de crecimiento respecto al primer trimestre, impactando principalmente en la oferta de asientos de la aerolínea Azul en el segundo trimestre.

En movimientos de aeronaves, se han registrado 76.934 operaciones (+2,9% interanual).

El volumen de carga ha alcanzado 34.500 toneladas de mercancías (+7,6% interanual).

Plazo de la concesión

La concesión tiene un período de 30 años, contados a partir de la fecha en la que el contrato adquirió la plena eficacia (9 de octubre de 2019).

⁶ Datos de enero a junio.

BOAB

Aeropuerto	Pasajeros (millones)		% Variación ¹
	1S 2026	1S 2025	Interanual
São Paulo / Congonhas	12,2	11,7	4,1%
Campo Grande	0,71	0,80	-11,7%
Uberlândia	0,57	0,50	12,4%
Santarém	0,23	0,24	-2,6%
Marabá	0,17	0,19	-8,9%
Montes Claros	0,15	0,18	-16,7%
Carajás	0,13	0,12	11,7%
Altamira	0,04	0,04	7,3%
Uberaba	0,03	0,05	-31,5%
Ponta Porã	0,01	0,02	-18,2%
Corumbá	0,01	0,02	-40,0%
TOTAL	14,3	13,9	2,8%

¹ Los porcentajes de variación están calculados en pasajeros.

El volumen de pasajeros de los once aeropuertos de BOAB han registrado un aumento interanual del 2,8%, impulsado por el Aeropuerto de Congonhas.

Al igual que en ANB, la oferta de asientos de todas las aerolíneas se ha visto impactada por los incrementos de los precios del combustible y de los billetes aéreos.

En movimientos de aeronaves, han registrado un total de 142.810 operaciones (-2,9% interanual).

El volumen de carga ha registrado 30.669 toneladas de mercancías (+6,4% interanual).

Plazo de la concesión

La concesión tiene un período de 30 años, contados a partir de la fecha en la que el contrato adquirió la plena eficacia (5 de junio de 2023).

2.2.2 Sociedades asociadas y con control conjunto**Grupo Aeroportuario del Pacífico (GAP)**

El Grupo ha registrado 30,3 millones de pasajeros que representan una disminución interanual del 5,6%.

En los 12 aeropuertos del grupo en México, el volumen de pasajeros ha disminuido un 3,7% interanual y en los 2 aeropuertos de Jamaica ha descendido un 20,8%.

La disminución del tráfico de pasajeros en México responde a varios factores coyunturales, entre los que se encuentran el aumento del coste del combustible para las aerolíneas, que ha llevado a ajustes en capacidad y ocupación, un empeoramiento de la percepción de la seguridad en México por el turista estadounidense, a raíz de los incidentes ocurridos en Jalisco en el mes de febrero, y una reducción en el tráfico nacional en el mes de junio debido a la celebración del Mundial de Fútbol, excepto en el aeropuerto de Guadalajara que es sede de algunos encuentros.

La variación interanual en Jamaica se debe a los daños ocasionados por el huracán Melissa en la infraestructura y la oferta hotelera de la isla a finales de 2025, que han impactado en la actividad económica y turística de este destino.

Fusión AMP-GAP

El 7 de mayo se hizo efectiva la fusión entre las sociedades Aeropuertos Mexicanos del Pacífico, S.A.P.I. de CV (AMP) y GAP. En consecuencia, ADI ha pasado de ser accionista indirecto a accionista directo de GAP, simplificando la estructura societaria.

Aeropuerto Internacional Alfonso Bonilla Aragón (Cali-Colombia)

AEROCALI fue la sociedad concesionaria del Aeropuerto Internacional Alfonso Bonilla Aragón hasta el 31 de agosto de 2025, fecha en la que terminó el contrato de concesión.

Aeropuerto de Newcastle

Ha registrado 2,7 millones de pasajeros que representan un aumento del 7,5% interanual, pese al impacto del conflicto en Oriente Medio que afectó directamente a la ruta de la aerolínea Emirates a Dubai (que vuelve a estar operativa en julio), así como a otras rutas con Turquía y Chipre que han registrado bajos factores de ocupación. No obstante, estos efectos se han compensado con el aumento de capacidad de otras aerolíneas de bajo coste.

Como consecuencia de la adquisición del 51% de la sociedad Augusta, sociedad holding propietaria del 49% del Aeropuerto de Newcastle, a 30 de junio de 2026 se presenta la información sobre la actividad del aeropuerto dentro de este apartado (Sociedades asociadas y con control conjunto).

3. Áreas de negocio

El Grupo Aena desarrolla sus actividades de negocios basándose en la siguiente clasificación:

- **Aeropuertos:** segmento bajo el que se recogen las operaciones de Aena como gestor de los aeropuertos que forman parte de su red en España y que se identifican en la actividad denominada *aeronáutica*. Asimismo, el segmento de Aeropuertos incluye la actividad de gestión de los espacios comerciales en las terminales aeroportuarias y la red de aparcamientos, que se identifican en la actividad denominada *comercial*.
- **Servicios inmobiliarios:** incluye sustancialmente la explotación por Aena de los activos de naturaleza industrial e inmobiliaria que no están incluidos en las terminales aeroportuarias.
- **Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia (AIRM):** se corresponde con los ingresos y gastos relacionados con la explotación de este aeropuerto bajo el modelo de concesión de la cual es titular la sociedad dependiente Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia S.M.E., S.A. (SCAIRM).
- **Internacional:** incluye las operaciones de la filial Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. correspondientes a la actividad de desarrollo internacional del Grupo a través de inversiones en otras empresas aeroportuarios, actualmente en Reino Unido, Brasil y México. Como consecuencia de la adquisición del 51% de la sociedad Augusta Holdco Limited, descrita en el apartado 2.2 (Participaciones internacionales), al 30 de junio de 2026, dentro del segmento internacional se presenta información desglosada sobre las operaciones realizadas desde la fecha de adquisición (7 de mayo de 2026) por la sociedad aeroportuaria propietaria del aeropuerto de Leeds, así como el efecto de la valoración por el método de la participación de la inversión en la sociedad aeroportuaria propietaria del aeropuerto de Newcastle, ambos en el Reino Unido.

3.1 Segmento Aeropuertos

3.1.1 Actividad aeronáutica

Documento de Regulación Aeroportuaria 2017-2021 (DORA I)

Solicitud de modificación del DORA 2017-2021

Sobre la solicitud de modificación del DORA I, no hay cambios respecto a la situación descrita en la Nota 23 de las Cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2025. La misma situación se describió en el Informe de gestión consolidado del primer trimestre de 2026.

Documento de Regulación Aeroportuaria 2022-2026 (DORA II)

Tarifas aeroportuarias 2026

El 13 de noviembre de 2025, la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) emitió su resolución de supervisión de las tarifas aeroportuarias para 2026, estableciendo el IMAAJ para 2026 en 11,00 euros por pasajero, lo que supone un incremento del 6,31% respecto al IMAAJ de 2025 (10,35 euros por pasajero). Incluyendo la recuperación de costes COVID-19 y de control fronterizo, la variación es del 6,44% y el IMAAJ es 11,02 euros.

Procedimientos judiciales contra las tarifas aeroportuarias

- En relación con los procedimientos contra las **tarifas aeroportuarias de 2022**, los recursos contencioso-administrativos presentados por IATA y Ryanair han sido íntegramente desestimados por la Audiencia Nacional mediante sentencias dictadas el 28 de marzo de 2025, habiendo sido estas sentencias recurridas posteriormente. Aena ha formulado oposición a los recursos con fecha 27 y 28 de enero de 2026, los cuales se encuentran pendientes de resolución por el Tribunal Supremo.

- Con respecto a los procedimientos contra las **tarifas aeroportuarias de 2023** presentados por Ryanair e IATA, el único cambio respecto a la situación descrita en la Nota 23.2 de las Cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2025 se produjo el pasado 6 de abril de 2026, cuando IATA presentó recurso de casación contra la sentencia de fecha 19 de febrero de 2026 de la Audiencia Nacional que desestimaba el recurso presentado por ésta. Aena se ha personado en dicho recurso de casación.

- En relación con los procedimientos contra las **tarifas aeroportuarias de 2024**, 22 de diciembre de 2025 se dio traslado a Aena de la demanda presentada por Ryanair en el procedimiento relativo a las tarifas aeroportuarias de 2024. Se ha dado contestación a la demanda el 13 de abril de 2026 por parte de la Abogacía del Estado y el 21 de mayo de 2026 por parte de Aena.

En cuanto al recurso contencioso-administrativo interpuesto por IATA contra las tarifas de 2024, se ha dado contestación a la demanda el 11 de marzo de 2026 por parte de la Abogacía del Estado y el 17 de mayo de 2026 por parte de Aena.

- Con respecto a los procedimientos contra las **tarifas aeroportuarias de 2025**, Aena ha interpuesto dos recursos contencioso-administrativos ante la Audiencia Nacional en relación con (i) la resolución de la CNMC del 28 de noviembre de 2024, relativa a la supervisión de las tarifas aeroportuarias aplicables por Aena en el ejercicio 2025, contra la que Aena formalizó demanda el pasado 17 de octubre de 2025, estando pendiente de votación y fallo por la Audiencia Nacional; y (ii) contra la Resolución de la CNMC del 12 de diciembre de 2024, por la que se estimaron parcialmente los conflictos presentados por IATA, Ryanair y ALA contra el Acuerdo del Consejo de Administración de 30 de julio de 2024. Ryanair e IATA se han presentado como partes interesadas. En relación a la resolución de conflicto, el 29 de enero de 2026 Aena formalizó la demanda y el 15 de junio de 2026 la Audiencia nacional ha emplazado a los codemandados para contestar a la misma.

Asimismo, se han presentado ante la Audiencia Nacional dos recursos contencioso-administrativos presentados por Ryanair e IATA en los que Aena es parte codemandada. Las demandas se han formalizado con fecha 22 de diciembre de 2025 y 7 de abril de 2026, respectivamente. Aena ha contestado a ambas demandas el 11 y 18 de junio de 2026.

- En relación a la aprobación de las **tarifas aeroportuarias de 2026**, tanto Ryanair como IATA han interpuesto recursos contencioso-administrativos frente a la Resolución de supervisión de la CNMC, encontrándose pendientes de formalizar las correspondientes demandas. Aena se personó el 23 de febrero de 2026.

La Dirección de la Sociedad considera que la resolución de estos recursos no tendrá impacto significativo en sus estados financieros consolidados.

Documento de Regulación Aeroportuaria 2027-2031 (DORA III)

El 17 de febrero de 2026, el Consejo de Administración de Aena aprobó la propuesta del Tercer Documento de Regulación Aeroportuaria para los ejercicios 2027-2031 ("Tercer DORA") y su remisión a la Dirección General de Aviación Civil (DGAC) y a la CNMC, de conformidad con lo previsto la Ley 18/2014, de 15 de octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia (en adelante, "Ley 18/2014"). Se destaca a continuación:

- Esta propuesta del Tercer DORA prevé un volumen de inversiones de carácter regulado de 9.991 millones de euros para dar respuesta a los estándares de seguridad, capacidad, calidad, mantenimiento y normativos de las infraestructuras. Estas inversiones dotarán a los aeropuertos de Aena de la capacidad adecuada para albergar el tráfico en las próximas décadas.

Para la determinación de la inversión y las tarifas aeroportuarias, se ha considerado una estimación del tráfico de 1.690 millones de pasajeros para el periodo al que se refiere el Tercer DORA, de los que corresponderían: al ejercicio 2027, 329 millones y al ejercicio 2031, 347 millones.

Esta estimación del tráfico ha tenido en cuenta que, en los próximos años, el crecimiento está limitado en algunos aspectos por la capacidad de las infraestructuras actuales.

- La propuesta de OPEX regulado es 1.988 millones de euros en 2027 y 2.311 millones en 2031.

Esta propuesta tiene en cuenta la concurrencia de varios factores: medios humanos para afrontar el ciclo inversor, incremento de tráfico, requerimientos normativos (con una fuerte componente de seguridad y mantenimiento), medidas para el sostenimiento de la calidad en infraestructuras congestionadas, puesta en servicio paulatina de nuevas superficies y refuerzo de servicios durante las obras para el mantenimiento de la calidad a los usuarios.

- El coste medio ponderado de capital antes de impuestos (WACC) que se propone es de 9%.
- Para el establecimiento de las tarifas aeroportuarias, de conformidad con la metodología establecida en el Anexo VIII de la Ley 18/2014, se ha considerado la siguiente previsión de la evolución del Ingreso Máximo Anual por Pasajero (IMAP):

€/pasajero	2027	2028	2029	2030	2031
IMAP	10,92	11,34	11,77	12,22	12,69
Incremento anual	0,40	0,42	0,43	0,45	0,47

La propuesta parte del IMAP para el ejercicio 2026, que es 10,52 €/pasajero y que ha dado lugar a un ingreso máximo anual por pasajero ajustado (IMAAJ) de 11,02 €/pasajero, tal y como recoge la Resolución de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia de supervisión de las tarifas aplicables por Aena en el ejercicio 2026.

La propuesta de Aena permitirá seguir manteniendo tarifas muy competitivas en el sector aeroportuario español.

- Con carácter previo a la aprobación de la propuesta del Tercer DORA, se ha desarrollado un periodo de consultas con las asociaciones representativas de usuarios.

Con fecha 26 de mayo, la CNMC emitió su informe no vinculante de supervisión y control en el ámbito de sus competencias. La Comisión concluye su recomendación de reducir las tarifas en el período 2027-2031 en un 0,59% anual, frente al incremento del 3,82% propuesto por Aena.

El DORA definitivo ha de aprobarse por el Consejo de Ministros antes del 30 de septiembre de 2026.

Principales magnitudes

Miles de euros	1S 2026	1S 2025	Variación interanual	% Variación interanual
Ingresos ordinarios	1.681.981	1.552.715	129.266	8,3%
Prestaciones Patrimoniales:	1.634.050	1.504.380	129.670	8,6%
Pasajeros	707.773	658.699	49.074	7,5%
Aterrizajes	467.646	429.885	37.761	8,8%
Seguridad	280.506	253.321	27.185	10,7%
Pasarelas telescópicas	53.469	50.087	3.382	6,8%
Handling	64.129	60.252	3.877	6,4%
Carburante	17.897	16.983	914	5,4%
Estacionamientos	35.479	28.730	6.749	23,5%
Servicio de comida a bordo	5.687	6.254	-567	-9,1%
Recuperación costes control fronterizo	1.460	166	1.294	779,5%
Recuperación costes COVID	4	3	1	33,3%
Resto servicios aeroportuarios	47.931	48.335	-404	-0,8%
Otros ingresos operativos	20.152	21.783	-1.631	-7,5%
Total Ingresos	1.702.133	1.574.498	127.635	8,1%
Total gastos (incluye amortización)	-1.231.139	-1.172.291	58.848	5,0%
EBITDA	752.036	700.784	51.252	7,3%

Otros ingresos operativos incluye los epígrafes de Otros ingresos de explotación, Trabajos realizados por la empresa para su inmovilizado, Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras y Exceso de provisiones que se muestran en la Cuenta de resultados del apartado 13 (Estados financieros).

La mayoría de los ingresos de la actividad aeronáutica de Aena provienen de los servicios aeronáuticos prestados principalmente, por el uso de la infraestructura aeroportuaria de aerolíneas y pasajeros.

Las "Prestaciones Patrimoniales" están reguladas y las tarifas se establecen en el ámbito del marco regulatorio (Documento de Regulación Aeroportuaria - DORA). En el epígrafe "Resto de servicios aeroportuarios" se incluyen aquellos servicios prestados cuyas tarifas están sujetas a precios privados o no regulados (mostradores de facturación, utilización de pasarelas de 400 Hz, servicio contra incendios, consignas y otros ingresos).

En enero y febrero, los ingresos de las prestaciones patrimoniales recogieron la variación tarifaria de 2025 (aplicada desde el 1 de marzo de 2024 hasta el 28 de febrero de 2025), lo que supone una variación del 0% respecto a las de 2024.

El 1 de marzo, entraron en vigor las tarifas de 2026 que suponen una variación del 6,31% respecto a las de 2025.

El efecto de la variación de las tarifas ha supuesto +72,1 millones de euros.

En el primer semestre de 2026 se ha producido una dilución en el ingreso regulado por importe de 71,0 millones de euros (43,7 millones de euros en el primer semestre de 2025).

Los incentivos comerciales han supuesto un menor ingreso de 10,2 millones de euros (6,5 millones de euros en el primer semestre de 2025).

La bonificación por pasajero en conexión ha ascendido a 35,4 millones de euros (34,7 millones de euros en el primer semestre de 2025).

El EBITDA ha alcanzado 752,0 millones de euros (+7,3% interanual y +51,3 millones de euros) y el margen de EBITDA se ha situado en el 44,2% (44,5% en el primer semestre de 2025).

Servicios aeronáuticos

Sobre los servicios aeronáuticos en los aeropuertos de la red en España, cabe destacar los siguientes desarrollos:

- **Servicio de limpieza:** en el primer semestre de 2026 se ha iniciado la primera prórroga del contrato de los aeropuertos Adolfo Suárez Madrid-Barajas y Josep Tarradellas Barcelona-El Prat y sigue vigente el contrato adjudicado en 2024 para 28 aeropuertos por un período de 4 años. Estos contratos se diseñaron para adaptarse a la creciente demanda de tráfico, permitiendo reducir el coste por pasajero y elevar los estándares de calidad y eficiencia del servicio.
- **Mantenimiento:** tras la finalización del Plan de Renovación 2024/25 de contratos recurrentes de mantenimiento aeroportuario (que abarcó el 85% de los contratos, representando del 70% del gasto destinado a este concepto), no se han realizado contrataciones significativas durante el primer semestre. Los contratos contemplados en dicho plan fueron licitados por un período de cinco años.

Se están implementando soluciones para la digitalización y la automatización de tareas con el objetivo de aumentar la eficiencia, la disponibilidad y la seguridad operativa de las instalaciones, elevar la calidad percibida por los pasajeros y cumplir los requerimientos normativos.

- **Accesibilidad:** el servicio Sin Barreras para la asistencia a personas con movilidad reducida (PMR) ha atendido a 1,4 millones de pasajeros en el período, lo que representa un crecimiento interanual del 10,2%.

En marzo, el Consejo de Administración de Aena aprobó la licitación del servicio PMR para 20 aeropuertos de la red (que agrupan el 96,5% de las asistencias). Las nuevas licencias, agrupadas en cinco lotes, tendrán una duración de tres años, prorrogables por dos anualidades adicionales. El importe de la licitación asciende a 404,3 millones de euros y supone un incremento del 22,0% sobre el importe anual actual.

Asimismo, se están llevando a cabo trabajos de optimización de procesos, mejora de la eficiencia operativa e implantación de soluciones innovadoras y de digitalización, con el objetivo de seguir reforzando la calidad del servicio y la experiencia de los pasajeros.

- **Facilitación y experiencia del pasajero:** en enero se puso en marcha el nuevo servicio de asistencia sanitaria en los aeropuertos canarios de Gran Canaria, Tenerife Sur, Tenerife Norte-Ciudad de La Laguna, César Manrique-Lanzarote y Fuerteventura, así como en los de Bilbao y Menorca. Con estos, ya son todos los aeropuertos contemplados en la licitación los que cuentan con el nuevo servicio, tras la incorporación del resto durante el segundo semestre de 2025. El contrato fue licitado en 2025 por un importe de 30,8 millones de euros para un período de tres años, prorrogable en dos anualidades adicionales, lo que supone un incremento del 63,7% respecto al importe conjunto de los doce contratos anteriores.
- **Seguridad física:** El sistema de entradas y salidas "UE Entry Exit System" (EES) está plenamente operativo desde el 10 de abril en todos los aeropuertos de la red que son frontera.

Si bien se registran algunas ralentizaciones puntuales derivadas de la falta de plena estabilidad del sistema a escala nacional y europea, su funcionamiento es correcto en términos generales y se aplica al 100% de los pasajeros de terceros países capturando datos biométricos en la totalidad de los casos.

En cuanto al equipamiento de seguridad, se ha continuado con la instalación de los equipos automáticos para la inspección del equipaje de mano (EDSCB - "Explosive Detection System for Cabin Baggage"), así como con el despliegue de sistemas automatizados y "Remote Screening" en los filtros de seguridad de los aeropuertos Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Josep Tarradellas Barcelona-El Prat y Palma de Mallorca. Se ha completado el 73% de los trabajos de instalación de estos equipos, equivalente a 127 líneas automatizadas de seguridad.

- **Sistemas operacionales:** se ha continuado trabajando en la modernización de la gestión del tránsito aéreo (ATM). En este marco, el Aeropuerto de Málaga-Costa del Sol ha implementado el proceso A-CDM ("Airport Collaborative Decision Making") y ha obtenido la certificación de Aeropuerto Avanzado Integrado con la Red ("Advanced Network Integrated Airport", ANI). Su puesta en producción está prevista para julio de 2026, adelantándose así a la fecha límite establecida para finales de 2027.

Los aeropuertos Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Josep Tarradellas Barcelona-El Prat y Palma de Mallorca obtuvieron su certificado ANI en 2025.

- **Sistemas de navegación aérea:** se ha adjudicado la prestación del servicio meteorológico de aeródromo a la Agencia Estatal de Meteorología (AEMET) por un período de cinco años. El contrato, iniciado el 27 de marzo, tiene un importe anual de 15,6 millones de euros, lo que supone un aumento del 24,6% respecto al contrato anterior, motivado por el incremento de precios y un mayor alcance de los servicios.

3.1.2 Actividad comercial

Principales magnitudes

Miles de euros	1S 2026	1S 2025	Variación interanual	% Variación interanual
Ingresos ordinarios	983.945	919.082	64.863	7,1%
Otros ingresos operativos	7.095	9.994	-2.899	-29,0%
Total Ingresos	991.040	929.076	61.964	6,7%
Total gastos (incluye amortización)	-235.034	-222.144	12.890	5,8%
EBITDA	806.081	757.501	48.580	6,4%

Otros ingresos operativos incluye los epígrafes de Otros ingresos de explotación, Trabajos realizados por la empresa para su inmovilizado, Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras y Exceso de provisiones que se muestran en la Cuenta de resultados del apartado 13 (Estados financieros).

El margen de EBITDA se ha situado en el 81,3% (81,5% en el primer semestre de 2025).

Ingresos comerciales por línea de actividad

Miles de euros	1S 2026	1S 2025	Variación interanual	% Variación interanual
Retail	549.568	532.568	17.000	3,2%
Tiendas libres de impuestos	262.100	262.800	-700	-0,3%
Restauración	189.004	177.097	11.907	6,7%
Tiendas	72.668	66.095	6.573	9,9%
Explotaciones Comerciales	25.796	26.576	-780	-2,9%
Movilidad	239.247	224.271	14.976	6,7%
Aparcamientos	113.152	103.763	9.389	9,0%
Alquiler de Vehículos	126.095	120.508	5.587	4,6%
Servicios VIP	124.724	94.672	30.052	31,7%
Suministros	37.346	34.556	2.791	8,1%
Arrendamientos	19.099	19.977	-878	-4,4%
Publicidad	13.836	12.862	974	7,6%
Resto Comercial	124	177	-53	-30,0%
Ingresos ordinarios	983.945	919.082	64.863	7,1%

Explotaciones comerciales incluye las actividades de servicios financieros (cambio de moneda, devolución de IVA y cajeros automáticos), servicios regulados (farmacias, estancos, loterías) y las máquinas de plastificado de equipajes.

Ingresos comerciales por conceptos

Millones de euros	1S 2026	1S 2025	Variación interanual	% Variación interanual
Total Negocio	964.451	887.673	76.778	8,6%
Ingresos por Rentas Fijas y Variables facturadas	831.666	759.970	71.697	9,4%
Ingresos por RMGA ¹ a facturar	132.785	127.704	5.081	4,0%
Linealizaciones y otros ajustes contables	19.494	31.409	-11.915	-37,9%
Ingresos ordinarios	983.945	919.082	64.863	7,1%

¹ Renta mínima anual garantizada.

Los ingresos del negocio comercial de Aena (ingresos por rentas fijas, variables y RMGA) han aumentado un 8,6% interanual y por pasajero han crecido un 4,7% a 6,2 euros (5,9 euros en el primer semestre de 2025).

Detalle de conceptos por actividad comercial

A continuación, se desglosan por actividad los conceptos de ingresos comerciales (sin incluir servicios inmobiliarios) mostrados en la tabla anterior, correspondientes a Total negocio, Ingresos por Rentas Fijas y Variables facturadas, e Ingresos por RMGA:

Total negocio (ingresos por rentas fijas, variables y RMGA)

Miles de euros	1T 2026	1T 2025	% Variación interanual	2T 2026	2T 2025	% Variación interanual	1S 2026	1S 2025	% Variación interanual
Retail:	255.979	244.196	4,8%	275.134	258.969	6,2%	531.113	503.165	5,6%
Tiendas libres de impuestos	123.154	119.777	2,8%	121.859	117.356	3,8%	245.013	237.133	3,3%
Restauración	86.257	79.033	9,1%	99.467	90.556	9,8%	185.724	169.589	9,5%
Tiendas	33.658	32.206	4,5%	40.617	36.790	10,4%	74.274	68.996	7,7%
Explotaciones comerciales	12.910	13.180	-2,0%	13.192	14.268	-7,5%	26.102	27.448	-4,9%
Movilidad:	109.296	102.425	6,7%	128.808	119.728	7,6%	238.104	222.154	7,2%
Aparcamientos	52.047	47.720	9,1%	61.105	56.042	9,0%	113.152	103.763	9,0%
Alquiler de vehículos	57.250	54.705	4,7%	67.703	63.686	6,3%	124.952	118.391	5,5%
Publicidad	6.361	6.219	2,3%	7.738	6.750	14,6%	14.099	12.969	8,7%
Servicios VIP	55.334	42.049	31,6%	69.233	52.627	31,6%	124.568	94.676	31,6%
Arrendamientos	9.442	9.847	-4,1%	9.657	10.130	-4,7%	19.098	19.977	-4,4%
Suministros	17.957	18.406	-2,4%	19.389	16.150	20,1%	37.346	34.556	8,1%
Resto comercial	72	46	56,9%	52	131	-60,5%	124	177	-30,1%
TOTAL	454.441	423.187	7,4%	510.010	464.486	9,8%	964.451	887.673	8,6%
Euros por pasajero	1T 2026	1T 2025	% Variación interanual	2T 2026	2T 2025	% Variación interanual	1S 2026	1S 2025	% Variación interanual
Retail:	3,91	3,84	1,7%	3,05	2,99	2,0%	3,41	3,35	1,8%
Tiendas libres de impuestos	1,88	1,89	-0,3%	1,35	1,35	-0,3%	1,57	1,58	-0,4%
Restauración	1,32	1,24	5,8%	1,10	1,04	5,4%	1,19	1,13	5,6%
Tiendas	0,51	0,51	1,3%	0,45	0,42	6,0%	0,48	0,46	3,8%
Explotaciones comerciales	0,20	0,21	-5,0%	0,15	0,16	-11,2%	0,17	0,18	-8,3%
Movilidad:	1,67	1,61	3,5%	1,43	1,38	3,3%	1,53	1,48	3,3%
Aparcamientos	0,79	0,75	5,8%	0,68	0,65	4,7%	0,73	0,69	5,1%
Alquiler de vehículos	0,87	0,86	1,5%	0,75	0,73	2,0%	0,80	0,79	1,7%
Publicidad	0,10	0,10	-0,8%	0,09	0,08	10,0%	0,09	0,09	4,8%
Servicios VIP	0,84	0,66	27,6%	0,77	0,61	26,3%	0,80	0,63	26,8%
Arrendamientos	0,14	0,16	-7,0%	0,11	0,12	-8,5%	0,12	0,13	-7,8%
Suministros	0,27	0,29	-5,4%	0,21	0,19	15,2%	0,24	0,23	4,2%
Resto comercial	0,00	0,00	52,1%	0,00	0,00	-62,1%	0,00	0,00	-32,6%
TOTAL	6,94	6,66	4,1%	5,65	5,36	5,4%	6,19	5,91	4,7%

Ingresos por Rentas Fijas y Variables facturadas:

Miles de euros	1T 2026	1T 2025	% Variación interanual	2T 2026	2T 2025	% Variación interanual	1S 2026	1S 2025	% Variación interanual
Retail:	156.977	150.664	4,2%	242.494	226.143	7,2%	399.471	376.807	6,0%
Tiendas libres de impuestos	76.402	72.321	5,6%	119.357	110.179	8,3%	195.760	182.500	7,3%
Restauración	55.324	51.361	7,7%	83.033	76.994	7,8%	138.357	128.356	7,8%
Tiendas	19.660	20.309	-3,2%	33.356	30.656	8,8%	53.015	50.965	4,0%
Explotaciones comerciales	5.591	6.673	-16,2%	6.749	8.314	-18,8%	12.339	14.987	-17,7%
Movilidad:	108.868	102.158	6,6%	128.892	119.613	7,8%	237.760	221.771	7,2%
Aparcamientos	52.037	47.711	9,1%	61.095	56.033	9,0%	113.132	103.745	9,0%
Alquiler de vehículos	56.831	54.447	4,4%	67.797	63.579	6,6%	124.628	118.026	5,6%
Publicidad	5.637	5.041	11,8%	8.269	7.097	16,5%	13.907	12.138	14,6%
Servicios VIP	55.024	41.977	31,1%	68.936	52.567	31,1%	123.960	94.544	31,1%
Arrendamientos	9.442	9.847	-4,1%	9.657	10.130	-4,7%	19.098	19.977	-4,4%
Suministros	17.957	18.406	-2,4%	19.389	16.150	20,1%	37.346	34.556	8,1%
Resto comercial	72	46	56,9%	52	131	-60,5%	124	177	-30,1%
TOTAL	353.977	328.139	7,9%	477.689	431.830	10,6%	831.666	759.970	9,4%
Euros por pasajero	1T 2026	1T 2025	% Variación interanual	2T 2026	2T 2025	% Variación interanual	1S 2026	1S 2025	% Variación interanual
Retail:	2,40	2,37	1,0%	2,69	2,61	2,9%	2,56	2,51	2,2%
Tiendas libres de impuestos	1,17	1,14	2,4%	1,32	1,27	4,0%	1,26	1,22	3,4%
Restauración	0,84	0,81	4,5%	0,92	0,89	3,5%	0,89	0,85	3,9%
Tiendas	0,30	0,32	-6,1%	0,37	0,35	4,4%	0,34	0,34	0,3%
Explotaciones comerciales	0,09	0,11	-18,8%	0,07	0,10	-22,1%	0,08	0,10	-20,6%
Movilidad:	1,66	1,61	3,3%	1,43	1,38	3,4%	1,53	1,48	3,4%
Aparcamientos	0,79	0,75	5,8%	0,68	0,65	4,7%	0,73	0,69	5,1%
Alquiler de vehículos	0,87	0,86	1,2%	0,75	0,73	2,4%	0,80	0,79	1,8%
Publicidad	0,09	0,08	8,4%	0,09	0,08	11,9%	0,09	0,08	10,5%
Servicios VIP	0,84	0,66	27,1%	0,76	0,61	25,9%	0,80	0,63	26,4%
Arrendamientos	0,14	0,16	-7,0%	0,11	0,12	-8,5%	0,12	0,13	-7,8%
Suministros	0,27	0,29	-5,4%	0,21	0,19	15,2%	0,24	0,23	4,2%
Resto comercial	0,00	0,00	52,1%	0,00	0,00	-62,1%	0,00	0,00	-32,6%
TOTAL	5,40	5,17	4,6%	5,29	4,98	6,2%	5,34	5,06	5,5%

Ingresos por RMGA:

Miles de euros	1T 2026	1T 2025	% Variación interanual	2T 2026	2T 2025	% Variación interanual	1S 2026	1S 2025	% Variación interanual
Retail:	99.002	93.532	5,8%	32.640	32.826	-0,6%	131.641	126.358	4,2%
Tiendas libres de impuestos	46.752	47.456	-1,5%	2.501	7.177	-65,2%	49.253	54.633	-9,8%
Restauración	30.933	27.672	11,8%	16.434	13.562	21,2%	47.367	41.234	14,9%
Tiendas	13.998	11.897	17,7%	7.261	6.134	18,4%	21.259	18.031	17,9%
Explotaciones comerciales	7.319	6.507	12,5%	6.443	5.954	8,2%	13.762	12.461	10,4%
Movilidad:	429	267	60,5%	-85	116	-173,3%	344	383	-10,1%
Aparcamientos	10	9	7,5%	10	9	14,3%	20	18	10,8%
Alquiler de vehículos	419	258	62,4%	-95	107	-188,6%	324	365	-11,1%
Publicidad	724	1.178	-38,6%	-531	-346	53,4%	192	831	-76,9%
Servicios VIP	310	72	332,7%	298	60	394,0%	608	132	360,7%
TOTAL	100.464	95.048	5,7%	32.321	32.656	-1,0%	132.785	127.704	4,0%

Euros por pasajero	1T 2026	1T 2025	% Variación interanual	2T 2026	2T 2025	% Variación interanual	1S 2026	1S 2025	% Variación interanual
Retail:	1,51	1,47	2,6%	0,36	0,38	-4,6%	0,84	0,84	0,4%
Tiendas libres de impuestos	0,71	0,75	-4,5%	0,03	0,08	-66,5%	0,32	0,36	-13,1%
Restauración	0,47	0,44	8,4%	0,18	0,16	16,3%	0,30	0,27	10,7%
Tiendas	0,21	0,19	14,1%	0,08	0,07	13,6%	0,14	0,12	13,7%
Explotaciones comerciales	0,11	0,10	9,1%	0,07	0,07	3,9%	0,09	0,08	6,5%
Movilidad:	0,01	0,00	55,6%	0,00	0,00	-170,4%	0,00	0,00	-13,3%
Aparcamientos	0,00	0,00	4,2%	0,00	0,00	9,7%	0,00	0,00	6,8%
Alquiler de vehículos	0,01	0,00	57,5%	0,00	0,00	-185,1%	0,00	0,00	-14,3%
Publicidad	0,01	0,02	-40,4%	-0,01	0,00	47,2%	0,00	0,01	-77,7%
Servicios VIP	0,00	0,00	319,6%	0,00	0,00	374,2%	0,00	0,00	344,1%
TOTAL	1,53	1,50	2,5%	0,36	0,38	-5,0%	0,85	0,85	0,2%

Actividades comerciales

La actividad comercial ha mejorado con respecto al primer semestre de 2025 y este comportamiento se observa en prácticamente todas las líneas de negocio. Las ventas totales han aumentado un 5,9% interanual y por pasajero han crecido un 2%

Los ingresos del negocio comercial (ingresos por rentas fijas, variables y RMGA) han aumentado un 8,6% interanual y por pasajero han crecido un 4,7% a 6,19 euros (5,91 euros en el primer semestre de 2025).

Tiendas Libres de Impuestos

Las ventas correspondientes a esta actividad han registrado un crecimiento interanual del 9%.

En el conjunto de los siete aeropuertos con mayor volumen de pasajeros, las ventas han experimentado un incremento equivalente, destacando especialmente los aeropuertos Josep Tarradellas Barcelona-El Prat (+18%), Adolfo Suárez Madrid-Barajas (+12%) y Palma de Mallorca (+15%). Este desempeño superior se sustenta, principalmente, en la apertura de nuevos espacios comerciales y en la progresiva finalización de las obras de renovación en las principales tiendas.

El comportamiento favorable de las ventas también responde, en gran medida, al dinamismo del pasajero no perteneciente a la UE. Asimismo, se mantiene la tendencia positiva en el número de transacciones, impulsada por la incorporación de nuevos conceptos, como las barras gourmet, y por la incorporación de nuevas categorías de producto. No obstante, a pesar de este incremento en el número de operaciones, el ticket medio se ha reducido, como consecuencia de la concentración de compras adicionales en artículos que tienen precios más reducidos que los de las categorías tradicionales de las tiendas libres de impuestos.

En cuanto a los ingresos, la renta variable del contrato de los aeropuertos canarios ha superado la RMGA en 1,4 millones de euros. La renta variable del lote de aeropuertos de Andalucía y Mediterráneo, y de los aeropuertos del Norte ha alcanzado niveles cercanos a la RMGA contractual.

Restauración

Las ventas han aumentado un 7% interanual, favorecidas principalmente por la incorporación de nuevas marcas y la mejora del mix comercial.

En el conjunto de los siete aeropuertos con mayor volumen de pasajeros, las ventas han experimentado un incremento equivalente, destacando el crecimiento superior de los aeropuertos Alicante-Elche Miguel Hernández (+13%) y Málaga-Costa del Sol (+10%). En el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas (+6%), a 31 de marzo se completó la reforma de la oferta integral licitada en 2023. Esta renovación ha supuesto la transformación de 55 locales y la incorporación de 20 marcas que amplían y diversifican la oferta gastronómica del aeropuerto.

También hay que destacar el crecimiento interanual de las ventas en los aeropuertos de Valencia (+15%), Sevilla (+13%) e Ibiza (+10%).

En el primer semestre de 2026, se han publicado 25 licitaciones (51 locales), de las cuales se han adjudicado 20 licitaciones (41 locales). Las RMGA de adjudicación de estas licitaciones representan, en conjunto, un aumento de las RMGA de 2025 del 11% en 2027 y del 37% en 2028.

En enero, el Consejo de Administración de Aena aprobó la adjudicación de la renovación integral de la oferta de restauración del Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat, lo que supone reformar y relanzar 48 locales que ocupan una superficie de 20.500 m². La duración de los contratos es mayoritariamente de ocho años, y algunos de ellos se extenderán hasta diez y doce años en espacios singulares, lo que garantiza estabilidad y una visión a largo plazo en la oferta gastronómica. En cuanto a las condiciones económicas, se ha alcanzado una RMGA de adjudicación un 32% superior a la de los contratos actuales.

El 8 de mayo se entregaron 35 locales de 20 contratos, que iniciaron la actividad y el proceso de renovación e implantación de las nuevas marcas. Los 8 contratos restantes se iniciarán a lo largo de 2028.

Se ha licitado gran parte de la restauración de los aeropuertos de Málaga-Costa del Sol (19 locales) y Gran Canaria (13 locales), y un local de Valencia. En las adjudicaciones se han conseguido seis operadores diferentes y la incorporación de diez marcas nuevas en la red de Aena. En cuanto a las condiciones económicas, se ha alcanzado una RMGA de adjudicación un 26% superior a la de los contratos actuales.

Tiendas

Las ventas han aumentado un 5% interanual, en un contexto en el que su crecimiento se ve condicionado por la incorporación en las tiendas libres de impuestos de categorías de productos que también forman parte de la oferta de tiendas de conveniencia y delicatessen, por factores operativos asociados a la reciente introducción de la normativa "UE Entry Exit System" en los controles de pasaportes, así como por impactos geopolíticos que influyen en el perfil del pasajero de algunos aeropuertos.

En el conjunto de los siete aeropuertos mayor volumen de pasajeros las ventas han crecido un 6%, destacando un incremento superior en los aeropuertos Alicante-Elche Miguel Hernández (+13%), Málaga-Costa del Sol (+9%) y Palma de Mallorca (+47%).

En el primer semestre de 2026 se han publicado 31 licitaciones (63 locales), de las cuales, se han adjudicado 22 (44 locales). Las RMGA de adjudicación de estas licitaciones, suponen en conjunto un aumento de las RMGA de 2025 del 82% en 2027 y del 83% en 2028.

En febrero el Consejo de Administración de Aena aprobó la adjudicación del expediente de conveniencia de aeropuertos canarios (Gran Canaria, Tenerife Norte, Fuerteventura y Lanzarote), con un total de 12 locales y consiguiendo una RMGA de adjudicación en 2026 un +18% superior a la RMGA 2025 del actual contrato.

En el Consejo de Administración de junio, se aprobó la publicación de la totalidad de la actividad de conveniencia en el aeropuerto de J.T. Barcelona - El Prat con 13 superficies distribuidas por las 2 Terminales del aeropuerto y mejorando la experiencia de estos establecimientos al ofrecer zona de librería y barra de especialidad en 2 de los locales. Las ofertas podrán presentarse hasta el 10 de septiembre.

Alquiler de vehículos

Las ventas de esta línea han aumentado un 3% interanual y en la actividad de alquiler de vehículos sin conductor el incremento ha sido un 3%.

Este crecimiento se debe principalmente al buen comportamiento de los principales aeropuertos como: Málaga-Costa del Sol (+3,5%), Josep Tarradellas Barcelona-El Prat (+4,3%), Alicante-Elche (+8,7%), Adolfo Suárez Madrid-Barajas (+9,2%, Sevilla (+6,8%), Ibiza (+6,6%) y Bilbao (16,0%). Sin embargo, hay aeropuertos turísticos insulares en los que las ventas han disminuido debido a la caída del precio medio del contrato debido a la fuerte competencia entre los operadores: Tenerife Sur (-5,0%), Fuerteventura (-3,6%), Lanzarote (-2,4%), Palma de Mallorca (-1,8%) y Tenerife Norte (-0,2%).

Los ingresos de esta línea de negocio han crecido un 5% y los de la actividad de alquiler de vehículos sin conductor (119 millones de euros) han crecido un 3,5% interanual.

Este aumento se debe principalmente al incremento del 2% de las rentas fijas que viene establecido por contrato, a la licitación de nuevas licencias en los aeropuertos Tenerife Norte y Tenerife Sur (tras la resolución del contrato anterior), de Alicante, Valencia y Málaga-Costa del Sol, así como por la variación del precio medio del contrato (+2,2%). El número de contratos ha aumentado ligeramente (+0,4%).

Los ingresos de la actividad de VTC (5,7 millones de euros) han aumentado un 80%, principalmente por el incremento de las rentas en las recientes licitaciones en los aeropuertos Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Josep Tarradellas Barcelona-El Prat, Palma de Mallorca y Bilbao, las nuevas licencias en los aeropuertos de Alicante y Valencia, así como por el incremento de operaciones por la mayor demanda de este servicio entre los pasajeros.

Aparcamientos

Los ingresos de esta actividad han aumentado un 9,0% interanual, impulsados por la optimización de las plazas de aparcamiento disponibles y la política de precios que ha incrementado el ticket medio un 8,8%.

Entre los aeropuertos con mayor peso sobre el incremento interanual de ingresos, cabe señalar: Josep Tarradellas Barcelona-El Prat (+12,1%), Adolfo Suárez Madrid-Barajas (+16,2%), Málaga-Costa del Sol (+14,7%), Palma de Mallorca (+5,8%), Alicante-Elche Miguel Hernández (+11,9%), Bilbao (+3,0%), Valencia (+9,3%) y Sevilla (+15,1%).

Servicios VIP

Los ingresos totales reflejan un crecimiento interanual del 31%.

Dentro de esta línea, la principal actividad son las salas VIP, que representan el 81% de los ingresos de servicios VIP. Sus ingresos han aumentado debido al crecimiento del número de clientes (+15%) y del precio medio (+9%). También han estado disponibles en este primer semestre un mayor número de metros cuadrados, por la ampliación de las salas Jable en Fuerteventura, Tramuntana en Menorca, Llevant en Palma de Mallorca y Retiro en Madrid.

Otras actividades que han contribuido al incremento de los ingresos de esta línea son el Fast Track y Fast Lane, que conjuntamente representan el 13% de los ingresos de servicios VIP del primer semestre y han crecido un 31%, alcanzado 15,6 millones de euros.

Los ingresos del negocio Premium, que representan el 2%, continúan creciendo (+32% interanual) debido principalmente al alza del precio medio.

Publicidad

Durante el primer semestre de 2026, la actividad publicitaria en la red mantiene una evolución muy positiva, con un crecimiento del 13% interanual en ventas publicitarias. Asimismo, los ingresos por renta variable han aumentado un 15% interanual, lo que refleja la solidez de la actividad comercial y la buena respuesta del mercado.

Marketing y negocio digital

Durante el primer semestre, las acciones de marketing y negocio digital se han orientado a impulsar tanto los negocios propios de Aena, como la actividad de los operadores comerciales presentes en los aeropuertos.

Se han desarrollado campañas promocionales vinculadas a fechas señaladas, eventos locales y momentos de gran afluencia de pasajeros, alineadas con la estrategia de la compañía de “traer la ciudad al aeropuerto”. En este contexto, iniciamos la serie de campañas bajo el lema “Enjoy the Airport”, que servirá como eje para reforzar la experiencia aeroportuaria y cuya implantación se extenderá durante el resto del año. Asimismo, se han llevado a cabo múltiples campañas para dinamizar las ventas en tiendas, restauración y aparcamientos, complementadas con acciones presenciales y soportes publicitarios en terminales.

En el ámbito digital, se han incorporado mejoras en la App de Aena enfocadas a optimizar la experiencia de usuario, así como la ampliación de servicios del portal para la comunidad aeroportuaria en el Aeropuerto Adolfo-Suárez Madrid-Barajas. Respecto a Aena Club continúa su crecimiento y alcanza los 3,9 millones de miembros. Además, se ha avanzado en el conocimiento de los clientes mediante estudios de mercado, encuestas e integración de datos en la plataforma CDP y la nueva herramienta SAP Emarsys, permitiendo una segmentación más precisa y una mayor automatización y personalización de las comunicaciones.

Detalle de RMGA y rentas fijas comprometidas⁷

A continuación, se desglosan por actividad las RMGA y las rentas fijas comprometidas correspondientes al período 2026-2028:

Millones de euros	2026	2027	2028
Retail	1.000,0	1.003,4	949,4
Tiendas libres de impuestos	491,2	510,9	523,1
Restauración	320,9	331,6	299,6
Tiendas	136,5	115,3	88,9
Explotaciones comerciales	51,5	45,5	37,9
Movilidad	137,7	137,0	131,1
Alquiler de Vehículos	137,7	137,0	131,1
Arrendamientos	37,7	38,1	38,5
Publicidad	23,9	20,5	9,4
Servicios VIP	5,5	4,4	0,3
TOTAL	1.204,9	1.203,5	1.128,7

⁷ Incluye el Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia (AIRM).

Arrendamientos:

- Para los contratos sujetos a IPC se ha supuesto un incremento del 1%.
- Para los contratos asociados a activos de alta rotación (oficinas/almacenes), necesarios para el apoyo a otras actividades aeroportuarias, se ha supuesto que se mantienen en el mismo volumen de contratación actual.

3.2 Segmento Servicios inmobiliarios

Principales magnitudes

Miles de euros	1S 2026	1S 2025	Variación interanual	% Variación interanual
Ingresos ordinarios	70.847	61.582	9.265	15,0%
Otros ingresos operativos	895	623	272	43,7%
Total Ingresos	71.742	62.205	9.537	15,3%
Total gastos (incluye amortización)	-25.763	-29.468	-3.705	-12,6%
EBITDA	54.043	41.365	12.678	30,6%

En el primer semestre de 2026, se han licitado una nave de carga aérea en primera línea en el Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat, el derecho de superficie de una parcela para la construcción de una nave en primera línea en el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas y una nave de carga aérea en primera línea en el Aeropuerto de Zaragoza.

El comportamiento de la carga aérea ha continuado siendo excelente. Los ingresos representan el 44% del segmento de servicios inmobiliarios y han aumentado un 12,8% en el acumulado. El tráfico de mercancías ha alcanzado 664.355 toneladas, lo que supone un incremento interanual del 4,2%.

En relación a las Ciudades Aeroportuarias, los últimos meses han sido de especial relevancia, con proyectos que dan respuesta y confirman el valor de esta apuesta de la compañía.

El 3 de junio, el Consejo de Administración de Aena aprobó la adjudicación de los primeros desarrollos hoteleros en los aeropuertos Adolfo Suárez Madrid-Barajas y Josep Tarradellas Barcelona-El Prat bajo un modelo de Derecho Real de Superficie por 75 años.

Barceló Arrendamientos Hoteleros S.L. ha resultado adjudicatario del proyecto en el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, con 26,3 millones de euros de aportación adicional y un canon variable del 19% durante toda la vigencia del contrato. Además, se asegura un canon mínimo garantizado anual de 3,5 millones de euros desde el primer año estabilizado.

Momentum Velázquez S.L., junto con el operador Hyatt, es el adjudicatario del proyecto en el Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat, con una aportación adicional total de 9,1 millones de euros y un canon variable del 10,6% durante toda la vigencia del contrato. Además, se asegura un canon mínimo garantizado anual de 2,4 millones de euros desde el primer año estabilizado.

Ambos proyectos deberán contar con un mínimo de 300 habitaciones y una categoría predominante de hotel de 4 estrellas de gama alta, con posibilidad de incluir también capacidad para categoría superior. Asimismo, deberán ofrecer los servicios propios de un hotel aeroportuario, tales como restauración, salas de reuniones, gimnasio, entre otros, siempre en línea con la estrategia que defina cada operador.

Estos desarrollos hoteleros, situados en inmejorables parcelas junto a los terminales, cuentan con una ubicación privilegiada, ya disponen de conexión directa con transporte público y fácil acceso al centro de las ciudades.

En lo relativo al negocio tradicional, entendido como la actividad de servicios inmobiliarios que corresponde a la prestación de servicios de comercialización de terrenos (urbanizados y sin urbanizar), superficies pavimentadas, y activos en explotación tales como oficinas, almacenes y hangares, los hitos más relevantes del primer semestre han sido:

- La firma de un contrato para la instalación de la primera planta de producción y suministro de hidrógeno de Aena en el Aeropuerto de Bilbao, reforzando el compromiso de la compañía con la sostenibilidad y la transición energética.
- La adjudicación de cuatro hangares, en los aeropuertos de Sabadell, Santiago y Madrid-Cuatro Vientos que en conjunto totalizan 4.500 m².
- La licitación de un campus de formación aeronáutica en el Aeropuerto de Jerez (48.000 m²) y una estación de servicio en el lado tierra del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas. Asimismo, se han licitado parcelas para la construcción de naves y hangares en los aeropuertos de Valencia y Adolfo Suárez Madrid-Barajas (35.410 m² en total), un hangar en el aeropuerto de Santiago (1.250 m²) y naves destinadas a mantenimiento de la actividad de handling en el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas (1.200 m²).

3.3 Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia

El segmento AIRM recoge los ingresos y gastos relacionados con la explotación de este aeropuerto bajo el modelo de concesión, de la cual es titular la sociedad dependiente Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia S.M.E., S.A. (SCAIRM).

En el primer semestre de 2026, este aeropuerto ha registrado 447.402 pasajeros y 3.912 movimientos de aeronaves, que representan una variación interanual de +10,7% y de +17,5% respectivamente.

Principales magnitudes

Miles de euros	1S 2026	1S 2025	Variación interanual	% Variación interanual
Ingresos ordinarios	6.885	6.678	207	3,1%
Otros ingresos operativos	46	35	11	31,4%
Total Ingresos	6.931	6.713	218	3,2%
Total gastos (incluye amortización)	-8.827	-8.894	-67	-0,8%
EBITDA	-1.536	-1.851	315	-17,0%

Otros ingresos operativos incluye los epígrafes de Otros ingresos de explotación, Trabajos realizados por la empresa para su inmovilizado, Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras y Exceso de provisiones que se muestran en la Cuenta de resultados del apartado 13 (Estados financieros).

Plazo de la concesión

La concesión tiene un período de 25 años desde la formalización del contrato de concesión (24 de febrero de 2018).

3.4 Segmento Internacional

Principales magnitudes

Miles de euros	1S 2026	1S 2025	Variación interanual	% Variación interanual
Ingresos ordinarios	529.118	413.773	115.345	27,9%
Otros ingresos operativos	31	11.189	-11.158	-99,7%
Total Ingresos	529.149	424.962	104.187	24,5%
Total gastos (incluye amortización)	-414.041	-288.796	-125.245	43,4%
EBITDA	189.008	196.381	-7.373	-3,8%

Otros ingresos operativos incluye los epígrafes de Otros ingresos de explotación, Trabajos realizados por la empresa para su inmovilizado, Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras y Exceso de provisiones que se muestran en la Cuenta de resultados del apartado 13 (Estados financieros).

El segmento internacional incluye la consolidación de las sociedades dependientes que gestionan los aeropuertos London Luton, Leeds Bradford, Aeroportos do Nordeste do Brasil (ANB) y Bloco de Onze Aeroportos de Brasil (BOAB), así como los servicios de asesoramiento a aeropuertos internacionales prestados por Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. (ADI).

Como consecuencia de la adquisición del 51% de Augusta, sociedad holding propietaria del 100% del Aeropuerto de Leeds Bradford, se incluye dentro del segmento internacional, a 30 de junio de 2026, la información desde la fecha de adquisición (7 de mayo de 2026). Para más detalle sobre la operación, véase el apartado 2.2 Participaciones internacionales.

- La consolidación del Aeropuerto London Luton ha supuesto una contribución de 216,2 millones de euros en ingresos y de 83,0 millones de euros en EBITDA.
- La consolidación de Augusta ha contribuido con 15,7 millones de euros en ingresos y de 8,0 millones de euros en EBITDA.
- La consolidación de ANB ha supuesto una contribución de 61,8 millones de euros en ingresos y 37,4 millones de euros en EBITDA.
- La consolidación de BOAB ha supuesto una contribución de 233,8 millones de euros en ingresos y de 63,1 millones de euros en EBITDA.

El EBITDA del segmento internacional refleja una disminución del 3,8% interanual. El margen de EBITDA se ha situado en el 35,7% (46,2% en el primer semestre de 2025).

Excluyendo las compensaciones de los seguros reconocidas en el primer semestre de 2025 en el Aeropuerto London Luton por la reconstrucción del aparcamiento TCP2 derivada del incendio que ocurrió en 2023 (31,6 millones de euros registrados en "Resultado por operaciones con el inmovilizado"), así como la contribución de Augusta desde el 7 de mayo de 2026, el EBITDA habría aumentado un 12,4% interanual (+20,4 millones de euros).

El margen de EBITDA sería un 49,6% en el primer semestre de 2026 (47,6% en el primer semestre de 2025), si se excluyen los servicios de construcción (IFRIC 12) reconocidos en las concesiones en Brasil (ANB y BOAB), con efecto neutro en EBITDA, las compensaciones por la reconstrucción del aparcamiento TCP2, así como la contribución de Augusta desde el 7 de mayo,

En el primer semestre de 2026, las concesiones en Brasil (ANB y BOAB) han reconocido 140,2 millones de euros de ingresos y de gastos por servicios de construcción (IFRIC 12) (79,0 millones de euros en el primer semestre de 2025).

Aeropuerto London Luton

Miles de euros	1S 2026	1S 2025	Variación interanual	% Variación interanual
Ingresos ordinarios	216.188	202.182	14.006	6,9%
Ingresos aeronáuticos	105.698	99.974	5.724	5,7%
Ingresos comerciales	110.490	102.208	8.282	8,1%
Otros ingresos operativos	-	11.103	-11.103	-
Total Ingresos	216.188	213.285	2.903	1,4%
Gastos de personal	-39.862	-39.736	126	0,3%
Pérdidas por deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales	-208	-44	164	372,7%
Otros gastos de explotación	-92.692	-90.653	2.039	2,2%
Amortizaciones	-38.999	-32.474	6.525	20,1%
Resultados por operaciones con el inmovilizado	-436	31.466	-31.902	101,4%
Total gastos (incluye amortización)	-172.197	-131.441	40.756	31,0%
EBITDA	82.990	114.318	-31.328	-27,4%

Tipo de cambio Euro/Libra: 0,8672 en 1S 2026 y 0,8423 en 1S 2025.

Miles de GBP	1S 2026	1S 2025	Variación interanual	% Variación interanual
Ingresos ordinarios	187.478	170.296	17.182	10,1%
Ingresos aeronáuticos	91.661	84.207	7.454	8,9%
Ingresos comerciales	95.817	86.089	9.728	11,3%
Otros ingresos operativos	-	9.352	-9.352	-100,0
Total Ingresos	187.478	179.648	7.830	4,4%
Gastos de personal	-34.568	-33.470	1.098	3,3%
Pérdidas por deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales	-180	-37	143	386,7%
Otros gastos de explotación	-80.383	-76.356	4.026	5,3%
Amortizaciones	-33.820	-27.353	6.467	23,6%
Resultados por operaciones con el inmovilizado	-378	26.503	26.882	-101,4%
Total gastos (incluye amortización)	-149.329	-110.712	38.617	34,9%
EBITDA	71.969	96.288	-24.319	-25,3%

En moneda local, los ingresos totales del Aeropuerto London Luton han aumentado un 4,4% interanual:

- Los ingresos aeronáuticos han aumentado debido al incremento del tráfico y a la actualización anual de las tarifas de los contratos bilaterales y de las tarifas generales.
- Los ingresos comerciales reflejan una variación del +11,3% interanual.

Si se tienen en cuenta los ingresos registrados en el primer semestre de 2025 en “Otros ingresos operativos”, correspondientes a las compensaciones de los seguros por lucro cesante debido al incendio del aparcamiento TCP2 que ocurrió en 2023 (4,2 millones de GBP), los ingresos comerciales habrían aumentado un 6,1% interanual (+5,5 millones de GBP). Esta variación se debe principalmente a ingresos extraordinarios de alquileres (+4,7 millones de GBP), procedentes de la regularización de rentas en contratos de uso de hangares y de la planta de combustible, y al crecimiento de ingresos en las líneas de retail (+1,9 millones de GBP), especialmente en restauración.

- En “Otros ingresos operativos” se registraron en el primer semestre de 2025, 9,4 millones de GBP correspondientes a las compensaciones de los seguros por lucro cesante (4,2 millones de GBP, indicados anteriormente) y por los costes incrementales de operación (5,1 millones de GBP).

Los gastos operativos (Gastos de personal y Otros gastos de explotación) han alcanzado 115,0 millones de GBP, lo que supone un incremento del 4,7% interanual (+5,1 millones de GBP).

Como en el primer semestre de 2025 se registraron en “Otros gastos de explotación” gastos derivados del incendio del TCP2 (7,8 millones de GBP correspondientes a costes incrementales de operación y provisiones de seguros), excluyendo estos costes no recurrentes, los gastos operativos habrían aumentado 12,9 millones de GBP (+12,7% interanual) debido a las siguientes variaciones:

- Aumento de Gastos de personal, debido principalmente a la revisión salarial, al incremento del coste de la seguridad social y al incremento de la plantilla de seguridad y de experiencia del cliente como consecuencia del mayor volumen de tráfico.
- Aumento de Otros gastos de explotación en 11,8 millones de GBP (+17,2% interanual), debido principalmente al incremento del canon de la concesión (+5,3 millones de GBP).

En el primer semestre de 2025, el gasto del canon de la concesión ascendió a 33,1 millones de GBP, mientras que en el primer semestre de 2026 ha alcanzado 38,4 millones de GBP. El incremento responde al aumento del número de pasajeros, a la actualización conforme a la inflación y al efecto de la finalización de la aplicación del mecanismo de compensación del desequilibrio ocasionado por la pandemia. Como consecuencia de la crisis de la COVID-19, se alcanzó un acuerdo con el Municipio de Luton al amparo de la cláusula de “Special Force Majeure” del contrato de concesión, que contemplaba una reducción temporal del canon concesional vinculada a la recuperación del tráfico aéreo, la cual ha estado vigente hasta marzo 2026.

Otros conceptos de gasto que han aumentado son el canal de venta del aparcamiento TCP2 debido a su reapertura, y las asistencias a PMR y de gestión de aparcamiento por el aumento de la actividad.

En el epígrafe “Resultado por operaciones con el inmovilizado”, en el primer semestre de 2025 se registraron las compensaciones de los seguros para la reconstrucción del aparcamiento TCP2.

El EBITDA refleja una disminución interanual del 25,3% y el margen de EBITDA se ha situado en el 38,4% (53,6% en el primer semestre de 2025).

Excluyendo las partidas registradas en el primer semestre de 2025 derivadas del incendio del TCP2 (5,1 millones de GBP registrados en “Otros ingresos operativos” correspondientes a compensaciones de costes incrementales de operación; 7,8 millones de GBP en “Otros gastos de explotación” por costes incrementales de operación y provisiones de seguros; y 26,6 millones de GBP en “Resultado por operaciones con el inmovilizado” por compensaciones para la reconstrucción del TCP2), el EBITDA del primer semestre de 2025 sería 72,3 millones de GBP y la variación interanual reflejaría una disminución del 0,5% (-0,4 millones de GBP). El margen de EBITDA del primer semestre de 2025 sería un 41,5%.

Augusta

Miles de euros	1S 2026
Ingresos ordinarios	15.668
Ingresos aeronáuticos	3.804
Ingresos comerciales	11.864
Total Ingresos	15.668
Gastos de personal	-5.327
Otros gastos de explotación	-2.252
Amortizaciones	-4.155
Otros resultados	-96
Total gastos (incluye amortización)	-11.830
EBITDA	7.993

Tipo de cambio Euro/Libra: 0,86464 (tipo medio de mayo y junio).

Miles de GBP	1S 2026
Ingresos ordinarios	13.547
Ingresos aeronáuticos	3.289
Ingresos comerciales	10.258
Total Ingresos	13.547
Gastos de personal	-4.606
Otros gastos de explotación	-1.947
Amortizaciones	-3.593
Otros resultados	-83
Total gastos (incluye amortización)	-10.229
EBITDA	6.911

La contribución de Augusta en el primer semestre de 2026 corresponde a las operaciones realizadas desde la fecha de adquisición (7 de mayo de 2026).

En moneda local, los ingresos ascendieron a (13,5 millones de GBP) y los gastos operativos (gastos de personal y otros gastos de explotación) han alcanzado 10,2 millones de GBP.

El EBITDA ha ascendido a 6,9 millones de GBP y el margen de EBITDA ha sido un 51,0%.

ANB

Miles de euros	1S 2026	1S 2025	Variación interanual	% Variación interanual
Ingresos ordinarios	61.778	52.770	9.008	17,1%
Ingresos aeronáuticos	36.845	32.409	4.436	13,7%
Ingresos comerciales	21.571	17.235	4.336	25,2%
Ingresos por servicios de construcción	3.362	3.126	236	7,5%
Otros ingresos operativos	-	50	-50	-100,0%
Total Ingresos	61.778	52.820	8.958	17,0%
Gastos de personal	-6.213	-5.650	563	10,0%
Pérdidas por deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales	244	-86	-330	-383,7%
Otros gastos de explotación	-18.457	-16.425	2.032	12,4%
Amortizaciones	-15.966	-15.774	192	1,2%
Resultados por operaciones con el inmovilizado	-	8	-8	-
Total gastos (incluye amortización)	-40.392	-37.927	2.465	6,5%
EBITDA	37.352	30.667	6.685	21,8%

Tipo de cambio Euro/Real brasileño: 6,010 en 1S 2026 y 6,292 en 1S 2025.

Miles de BRL	1S 2026	1S 2025	Variación interanual	% Variación interanual
Ingresos ordinarios	371.290	332.043	39.246	11,8%
Ingresos aeronáuticos	221.438	203.924	17.515	8,6%
Ingresos comerciales	129.642	108.447	21.195	19,5%
Ingresos por servicios de construcción	20.210	19.672	537	2,7%
Otros ingresos operativos	-	315	-315	-100,0%
Total Ingresos	371.290	332.358	38.932	11,7%
Gastos de personal	-37.340	-35.552	1.788	5,0%
Pérdidas por deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales	1.466	-543	-2.010	-370,0%
Otros gastos de explotación	-110.927	-103.353	7.573	7,3%
Amortizaciones	-95.959	-99.255	-3.297	-3,3%
Resultados por operaciones con el inmovilizado	-	49	49	-
Total gastos (incluye amortización)	-242.759	-238.654	4.105	1,7%
EBITDA	224.490	192.959	31.531	16,3%

En moneda local, los ingresos totales de ANB han aumentado un 11,7% interanual, impulsados principalmente por la actividad comercial. Excluyendo los ingresos por servicios de construcción (IFRIC 12), los ingresos serían un 12,3% superiores al primer semestre de 2025 (+38,4 millones de BRL).

- Los ingresos de la actividad aeronáutica han crecido como consecuencia principalmente de la actualización de las tarifas con la inflación 2025) y del incremento del tráfico, especialmente del tráfico internacional (con las tarifas más altas por pasajero).
- Los ingresos comerciales reflejan el comportamiento positivo de las actividades, especialmente del alquiler de vehículos, la restauración y la carga.

Los gastos operativos (gastos de personal y otros gastos de explotación) han alcanzado 148,3 millones de BRL y han aumentado un 6,7% interanual (+9,4 millones de BRL). Excluyendo los gastos por servicios de construcción (con efecto neutro en el EBITDA), los gastos operativos serían 128,1 millones de BRL y su aumento interanual un 7,4% (+8,8 millones de BRL), debido a las siguientes variaciones:

- Aumento de Gastos de personal por incremento de la plantilla y la revisión salarial aplicada.

- Aumento de Otros gastos de explotación en 7,0 millones de BRL (+8,4% interanual), debido principalmente al incremento del gasto del servicio de limpieza, de mantenimiento y al aumento del coste de los contratos de seguridad (revisados conforme a la inflación y a los convenios colectivos).

El contrato de concesión de ANB establece el pago de un canon variable a ANAC (Agencia Nacional de Aviación Civil) desde 2025, que en 2026 corresponde al 3,27% de los ingresos brutos. Sin embargo, el acuerdo de reequilibrio para recuperar el efecto reconocido de la COVID-19 permite su compensación, quedando así la concesionaria exenta del pago, al igual que en 2025.

El EBITDA ha crecido un 16,3% interanual y el margen de EBITDA se ha situado en el 60,5% (58,1% en el primer semestre de 2025).

Excluyendo el efecto de los costes de construcción (IFRIC 12), el margen de EBITDA hubiera sido un 63,9% (61,7% en el primer semestre de 2025).

BOAB

Miles de euros	1S 2026	1S 2025	Variación interanual	% Variación interanual
Ingresos ordinarios	233.738	157.137	76.601	48,7%
Ingresos aeronáuticos	60.158	54.660	5.498	10,1%
Ingresos comerciales	36.720	26.609	10.111	38,0%
Ingresos por servicios de construcción	136.860	75.868	60.992	80,4%
Otros ingresos operativos	17	25	-8	-32,0%
Total Ingresos	233.755	157.162	76.593	48,7%
Gastos de personal	-9.801	-7.680	2.121	27,6%
Pérdidas por deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales	-113	-317	-204	-64,4%
Otros gastos de explotación	-160.778	-97.663	63.115	64,6%
Amortizaciones	-14.704	-11.891	2.813	23,7%
Resultados por operaciones con el inmovilizado	-	-1	-1	-
Total gastos (incluye amortización)	-185.396	-117.552	67.844	57,7%
EBITDA	63.063	51.501	11.562	22,5%

Tipo de cambio Euro/Real brasileño: 6,010 en 1S 2026 y 6,292 en 1S 2025.

Miles de BRL	1S 2026	1S 2025	Variación	% Variación
Ingresos ordinarios	1.404.765	988.737	416.028	42,1%
Ingresos aeronáuticos	361.550	343.932	17.618	5,1%
Ingresos comerciales	220.687	167.429	53.258	31,8%
Ingresos por servicios de construcción	822.529	477.377	345.152	72,3%
Otros ingresos operativos	102	157	-55	-35,0%
Total Ingresos	1.404.868	988.895	415.973	42,1%
Gastos de personal	-58.904	-48.323	10.581	21,9%
Pérdidas por deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales	-679	-1.992	-1.312	-65,9%
Otros gastos de explotación	-966.276	-614.515	351.761	57,2%
Amortizaciones	-88.371	-74.821	13.550	18,1%
Resultados por operaciones con el inmovilizado	-	-7	-7	-100,0%
Total gastos (incluye amortización)	-1.114.230	-739.658	374.572	50,6%
EBITDA	379.009	324.057	54.952	17,0%

En moneda local, los ingresos totales de BOAB han aumentado un 42,1% interanual, debido al mayor importe de servicios de construcción (IFRIC 12) asociados a las obras obligatorias de la Fase I-B del contrato de concesión. Excluyendo los ingresos por servicios de construcción, los ingresos serían un 13,8% superiores al primer semestre de 2025 (+70,8 millones de BRL).

- Los ingresos de la actividad aeronáutica han crecido debido principalmente a la actualización de las tarifas con la inflación y al aumento de los ingresos por pasajeros domésticos, compensado por un volumen de incentivos superior al registrado en el periodo anterior.
- Los ingresos comerciales reflejan principalmente el aumento de los ingresos de las actividades de publicidad, salas VIP, restauración e ingresos inmobiliarios.

Los gastos operativos (gastos de personal y otros gastos de explotación) han ascendido a 1.025,2 millones de BRL y han aumentado un 54,7% interanual (+362,3 millones de BRL). Excluyendo los gastos por servicios de construcción (con efecto neutro en el EBITDA), los gastos operativos serían 202,7 millones de BRL y su aumento interanual un 9,3% (+17,2 millones de BRL) debido a las siguientes variaciones:

- Aumento de Gastos de personal por incremento de la plantilla, la revisión salarial aplicada y por la reubicación de personas entre ANB y BOAB (reorganización de los servicios corporativos comunes de Aena Brasil).
- Aumento de Otros gastos de explotación en 6,6 millones de BRL (+4,8% interanual) por la adecuación de los recursos a los niveles de actividad, el mantenimiento de pavimentos y por el efecto de la inflación.

El EBITDA ha crecido un 17,0% interanual y el margen de EBITDA se ha situado en el 27,0% (32,8% en el primer semestre de 2025).

Excluyendo el efecto de los costes de construcción (IFRIC 12), el margen de EBITDA hubiera sido un 65,1% (63,4% en el primer semestre de 2025).

Empresas asociadas y con control conjunto

A continuación, se muestra el desglose de la aportación al resultado del período:

Miles de euros	1S 2026	1S 2025	Variación interanual	Unidades monetarias por euro	1S 2026	1S 2025	% Variación interanual
GAP (México)	17.722	19.774	17.702	MXN	20,4	21,8	-6,5 %
SACSA (Colombia)	-2.633	-759	-2.632	COP	4.261,4	4.584,3	-7,0 %
AEROCALI (Colombia)	-1.070	1.086	-1.071	COP	4.261,4	4.584,3	-7,0 %
Aeropuerto de Newcastle	921	-	921	GBP	0,8672	-	-
Total participación en el resultado de asociadas	14.940	20.101	14.920				

En relación a AEROCALI, la concesión del Aeropuerto Internacional Alfonso Bonilla Aragón (Cali-Colombia) gestionada a través de esta Sociedad, finalizó el 31 de agosto de 2025.

El 20 de marzo de 2026 se produjo la liquidación definitiva de la Sociedad Aeroportuaria de la Costa SA, (SACSA), la cual ha sido la sociedad concesionaria del Aeropuerto Internacional Rafael Núñez de Cartagena de Indias (Colombia) hasta el 29 de febrero de 2024, fecha en la que terminó el contrato de concesión.

Según explica la nota 8.4 de los estados financieros intermedios resumidos consolidados correspondientes al período de seis meses finalizado el 30 de junio de 2026, el Grupo ha realizado un test de deterioro de las inversiones integradas por el método de la participación a 30 de junio de 2026, resultando una dotación del deterioro del valor de la participación en AEROCALI por importe de 1,0 millones de euros. A 30 de junio de 2025 se registró una dotación del deterioro del valor de la participación en AEROCALI por importe de 1,47 millones de euros, así como una dotación del deterioro del valor de la participación en SACSA por 0,7 millones de euros (2,2 millones de euros en total).

La aportación al resultado de AEROCALI y SACSA que muestra la tabla, incluye los importes del deterioro de participaciones puestas en equivalencia indicados anteriormente.

El 7 de mayo de 2026, ADI completó la adquisición del 51% de Augusta, sociedad holding propietaria del 100% del Aeropuerto de Leeds Bradford y del 49% del Aeropuerto de Newcastle. El Aeropuerto de Newcastle se integra en las cuentas del Grupo Aena por el método de la participación y el resultado registrado en el epígrafe "Resultado de entidades valoradas por el método de la participación" de la cuenta de resultados del Grupo, corresponde al periodo comprendido entre su adquisición y el 30 de junio de 2026. Para más detalle sobre la operación, véase el apartado 2.2 Participaciones internacionales.

4. Cuenta de resultados

Miles de euros	1S 2026	1S 2025	Variación interanual	% Variación interanual
Ingresos ordinarios	3.272.675	2.953.723	318.952	10,8%
Otros ingresos operativos	26.915	42.169	-15.254	-36,2%
Total ingresos	3.299.590	2.995.892	303.698	10,1%
Aprovisionamientos	-81.150	-80.963	187	0,2%
Gastos de personal	-383.975	-343.599	40.376	11,8%
Otros gastos de explotación	-1.033.721	-896.402	137.319	15,3%
Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales	-22.030	-8.552	13.478	157,6%
Variación del valor razonable de créditos comerciales	16.861	-	16.861	-
Amortización del inmovilizado	-412.157	-417.203	-5.046	-1,2%
Resultado por operaciones con el inmovilizado	-214	23.652	-23.866	-100,9%
Deterioro del valor de los activos intangibles, inmov. material e inver. inmobiliarias	-191	28	-219	-782,1%
Otras ganancias / (pérdidas) – netas	3.759	2.278	1.481	65,0%
Total gastos	-1.912.818	-1.720.761	192.057	11,2%
EBITDA	1.798.929	1.692.334	106.595	6,3%
Resultado de explotación	1.386.772	1.275.131	111.641	8,8%
Ingresos financieros	72.369	40.163	32.206	80,2%
Gastos financieros	-139.265	-117.486	21.779	18,5%
Otros ingresos/(gastos) financieros - netos	16.279	-1.570	-17.849	-1136,9%
Ingresos / (Gastos) financieros – netos	-50.617	-78.893	-28.276	-35,8%
Resultado de entidades valoradas por el método de la participación	15.955	22.306	-6.351	-28,5%
Reversión del deterioro de entidades valoradas por el método de la participación	-1.015	-2.205	-1.190	-54,0%
Resultado antes de impuestos	1.351.095	1.216.339	134.756	11,1%
Impuesto sobre las ganancias	-339.677	-295.259	44.418	15,0%
Resultado del período consolidado	1.011.418	921.080	90.338	9,8%
Resultado del período atribuible a participaciones no dominantes	9.463	27.327	-17.864	-65,4%
Resultado del ejercicio atribuible a los accionistas de la dominante	1.001.955	893.753	108.202	12,1%

Otros ingresos operativos incluye los epígrafes de Otros ingresos de explotación, Trabajos realizados por la empresa para su inmovilizado, Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras y Exceso de provisiones que se muestran en la Cuenta de resultados del apartado 13 (Estados financieros).

Principales variaciones

Los ingresos totales reflejan un incremento interanual de 303,7 millones de euros (+10,1%) como consecuencia de la evolución de los distintos segmentos del negocio del Grupo, detallada en el apartado 3 (Áreas de negocio).

Según se indica en el apartado 3.4 (Segmento internacional), las concesiones en Brasil han registrado 140,2 millones de euros en el primer semestre de 2026 en concepto de ingresos por servicios de construcción (IFRIC 12) (79,0 millones de euros en el primer semestre de 2025).

Excluyendo los ingresos por servicios de construcción, los ingresos totales del Grupo habrían aumentado 242,5 millones de euros (+8,3%).

La variación de “Otros ingresos operativos” refleja principalmente las compensaciones de los seguros del Aeropuerto London Luton reconocidas en el primer semestre de 2025 (11,1 millones de euros), en concepto de lucro cesante y costes incrementales de operación correspondientes al incendio del TCP2, según se explica en el apartado 3.4 (Segmento internacional).

Los gastos operativos (aprovisionamientos, gastos de personal y otros gastos de explotación) han ascendido a 1.498,8 millones de euros y han registrado un aumento interanual de 177,9 millones de euros (+13,5%):

- Gastos de personal (384,0 millones de euros) reflejan un crecimiento de 40,4 millones de euros (+11,8%).

En Aena (318,7 millones de euros) han aumentado 32,1 millones de euros (+11,2%) como consecuencia principalmente de la revisión salarial del año (+2%), del incremento de la plantilla, de la actualización de diversos conceptos retributivos derivados de la entrada en vigor del nuevo convenio colectivo y del mayor coste de la seguridad social derivado de los incrementos anteriores.

Las variaciones en las filiales consolidadas se explican en el apartado 3.4 (Segmento internacional).

- Otros gastos de explotación (1.033,7 millones de euros) han aumentado 137,3 millones de euros (+15,3%).

Según se indica en el apartado 3.4 (Segmento internacional), las concesiones en Brasil han reconocido 140,2 millones de euros de gastos por servicios de construcción (IFRIC 12), con efecto neutro en el EBITDA, (79,0 millones de euros en el primer semestre de 2025). Excluyendo los gastos por servicios de construcción, el importe de "Otros gastos de explotación" del Grupo habría aumentado 76,1 millones de euros (+9,3%)

En Aena (752,4 millones de euros) han aumentado 66,8 millones de euros (+9,7%). La tabla de la página siguiente, muestra que los conceptos de gasto con mayor crecimiento porcentual corresponden a los costes de gestión de las salas VIP, mantenimiento, servicios de asistencia PMR, seguridad y servicios profesionales.

El incremento se debe principalmente al aumento de la actividad así como al mayor coste y alcance de servicios de los nuevos contratos. El gasto en mantenimiento también refleja trabajos no recurrentes de adecuación de edificios y otras construcciones, y un mayor gasto en repuestos y trabajos preventivos. El gasto de seguridad también refleja la entrada en vigor, en junio de 2025, de las normas de uso de las instalaciones de Aena en determinados aeropuertos de la red.

Asimismo, el gasto del control de pasaportes ha aumentado (+3,3 millones de euros y +97,8%), debido a la implementación del "UE Entry Exit System" (EES) desde octubre de 2025 en 17 aeropuerto, y el gasto del transporte entre terminales (+2,6 millones de euros y +75,5%) por nuevos servicios. Estas variaciones se reflejan en la línea "Resto" de la tabla de la página siguiente.

Las variaciones en las filiales consolidadas se explican en el apartado 3.4 (Segmento internacional).

El epígrafe "Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales" refleja principalmente la dotación del deterioro del saldo pendiente de deudores comerciales.

En "Variación del valor razonable de los activos financieros comerciales" se ha registrado el impacto derivado de los acuerdos formalizados con diferentes operadores comerciales en relación con los descuentos sobre rentas contractuales de los ejercicios afectados por la caída del tráfico, consecuencia de los efectos negativos provocados en el tráfico aéreo por la pandemia. Asimismo, se han registrado en resultado financiero los ingresos por la capitalización de la deuda derivada de dichos acuerdos (6,7 millones de euros) y los intereses de demora asociados (0,7 millones de euros).

La disminución de la "Amortización de inmovilizado" refleja la variación de este epígrafe en Aena (-18,6 millones de euros) debido principalmente al cambio de la vida útil de diversas clases de inmovilizado material que se efectuó en julio y en octubre de 2025 con efecto 1 de enero. Esta disminución, se ha compensado parcialmente por el mayor gasto que reflejan las participaciones internacionales (+13,7 millones de euros).

En el epígrafe "Resultado por operaciones con el inmovilizado", en el primer semestre de 2025 se registraron las compensaciones de los seguros para la reconstrucción del aparcamiento TCP2 del Aeropuerto London Luton (31,6 millones de euros), explicada en el apartado 3.4 (Segmento internacional), y la baja de los equipos de control fronterizo sustituidos en Aena en cumplimiento de la nueva normativa europea Entry Exit System (-5,9 millones de euros).

Desglose de Otros gastos de explotación de Aena

	1T		Variación interanual		2T		Variación interanual		1S		Variación interanual	
M€	2026	2025	€	%	2026	2025	€	%	2026	2025	€	%
MANTENIMIENTOS	73,2	61,0	12,2	20,1%	72,8	59,2	13,6	23,0 %	146,0	120,1	25,9	21,5%
SEGURIDAD	66,0	60,8	5,2	8,5%	76,2	68,6	7,5	11,0 %	142,1	129,4	12,7	9,8%
SALAS VIP	14,7	10,9	3,8	35,0%	19,2	14,2	5,0	35,4 %	33,9	25,1	8,8	35,2%
PMR	23,7	19,2	4,5	23,7%	30,1	27,4	2,6	9,6 %	53,8	46,6	7,2	15,4%
SERVICIOS PROFESIONALES	17,6	15,0	2,5	16,9%	19,2	18,8	0,4	2,3 %	36,8	33,8	3,0	8,8%
LIMPIEZA Y CARROS	21,8	20,9	0,8	3,9%	25,1	24,1	1,0	4,3 %	46,9	45,0	1,9	4,1%
GESTIÓN DEL PARKING	6,7	6,7	0,0	0,2%	6,8	6,7	0,1	2,2 %	13,5	13,4	0,2	1,2%
ENERGÍA ELÉCTRICA	28,6	31,0	-2,4	-7,7%	28,4	27,3	1,2	4,3 %	57,1	58,3	-1,2	-2,1%
TRIBUTOS	152,2	155,7	-3,5	-2,3%	0,9	0,7	0,2	35,5 %	153,0	156,3	-3,3	-2,1%
RESTO	34,7	28,2	6,5	22,9%	34,6	29,3	5,2	17,8 %	69,3	57,6	11,7	20,3%
TOTAL	439,0	409,4	29,7	7,2%	313,4	276,3	37,1	13,4%	752,4	685,7	66,8	9,7%

En RESTO se agrupan los gastos correspondientes a control de pasaportes, conducción de pasarelas, control de fauna, publicidad y propaganda, transporte entre terminales, servicio de información al público, servicio médico, seguros, combustibles, consumo de agua, arrendamientos, transporte, gastos bancarios, comunicaciones, material de oficina, locomoción y otros servicios externos.

El “Deterioro de valor de los activos intangibles, inmovilizado material e inversiones inmobiliarias” corresponde a 30 de junio de 2026 a la dotación neta de deterioro puesta de manifiesto en el segmento inmobiliario (reversión de deterioro neta de 28 miles de euros a 30 de junio de 2025).

El resultado financiero refleja un menor gasto neto de 28,3 millones de euros, debido a las siguientes variaciones:

- Ingresos financieros: han aumentado 32,2 millones de euros, debido principalmente a la remuneración de los mayores saldos de tesorería de las filiales brasileñas (+24,3 millones de euros, en conjunto). Asimismo, se han registrado los ingresos por capitalización de la deuda derivada de dichos acuerdos (6,7 millones de euros) y los intereses de demora asociados (0,7 millones de euros).
- Gastos financieros: han aumentado 21,8 millones de euros, principalmente por el coste financiero en Aena del bono emitido en enero de 2026 (+7,7 millones de euros), el mayor gasto financiero de BOAB por la refinanciación de la deuda en noviembre de 2025 (+28,5 millones de euros) y la variación por el derivado de ADI cancelado a finales de 2025 (-18,7 millones de euros).
- Otros ingresos/(gastos) financieros-netos: reflejan un aumento de ingresos de 17,8 millones de euros, correspondiente en su mayoría a las diferencias de tipo de cambio netas (17,9 millones de euros) por la valoración de la financiación concedida por ADI al Aeropuerto London y a BOAB.

El EBITDA consolidado ha ascendido a 1.798,9 millones de euros y ha aumentado un 6,3% interanual (+106,6 millones de euros). El margen de EBITDA se ha situado en el 54,5% (56,5% a 30 de junio de 2025).

Excluyendo las compensaciones de los seguros por la reconstrucción del aparcamiento TCP2 del Aeropuerto London Luton reconocidas en el primer semestre de 2025 (31,6 millones de euros), el EBITDA consolidado habría aumentado un 8,3% (+138,2 millones de euros).

El margen de EBITDA del Grupo sería un 56,9% (56,9% a 30 de junio de 2025) excluyendo los servicios de construcción (IFRIC 12) reconocidos en las concesiones en Brasil (con efecto neutro en EBITDA) y las compensaciones de los seguros por la reconstrucción del aparcamiento TCP2.

La contribución de las entidades valoradas por el método de la participación, refleja las aportaciones a los resultados del período de las inversiones en empresas asociadas y el deterioro del valor de la participación en AEROCALI, según se indica en el apartado 3.4 (Segmento internacional).

En cuanto al Impuesto sobre las ganancias, se ha registrado un gasto por importe de 339,7 millones de euros como consecuencia principalmente del resultado del ejercicio.

El ejercicio se ha cerrado con un beneficio neto de 1.002,0 millones de euros, reflejado en “Resultado atribuible a los accionistas de la dominante”.

5. Inversiones

El importe total de la inversión pagada en el primer semestre de 2026 (inmovilizado material, activos intangibles e inversiones inmobiliarias) ha ascendido a 576,3 millones de euros (490,2 millones de euros en el primer semestre de 2025).

5.1 Red de aeropuertos en España⁸

La inversión pagada ha ascendido a 378,1 millones de euros (349,6 millones de euros en el primer semestre de 2025) de los que 0,2 millones de euros corresponden a AIRM (0,8 miles de euros en el primer semestre de 2025).

La inversión ejecutada en Aena se ha situado en 310,4 millones de euros.

Entre las actuaciones terminadas durante el primer semestre de 2026, destacan las siguientes:

- Instalación del parque solar fotovoltaico con una potencia nominal de 120 MW del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas.
- Regeneración de pavimento en pista 14R-32L y calles asociadas en el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas.
- Suministro con instalación de pasarelas de embarque y equipo de asistencia de aeronaves en el Aeropuerto de Sevilla.
- Renovación de torres de refrigeración en central energética en el Aeropuerto de Josep Tarradellas Barcelona-El Prat.
- Construcción de una nueva depuradora en el Aeropuerto de Santiago-Rosalía de Castro.
- Remodelación de la sala de recogida de equipajes en el Aeropuerto de Bilbao.

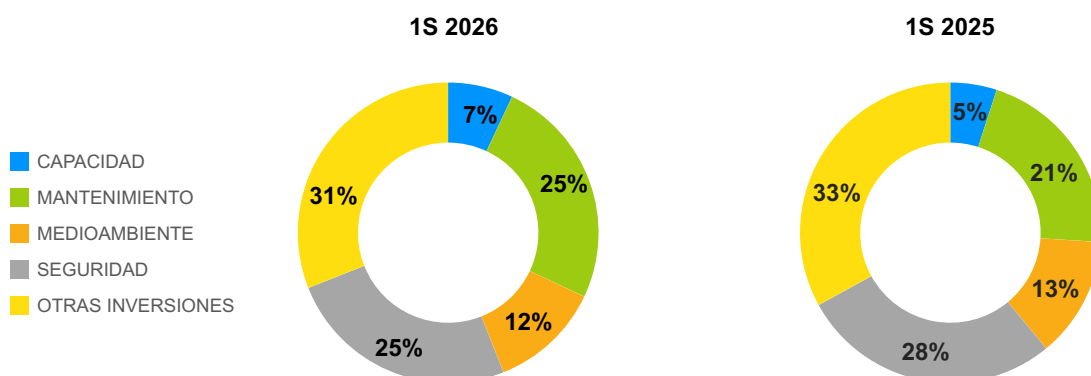
Respecto a las inversiones en ejecución cuya duración se extenderá a los próximos meses, cabe citar:

- Remodelación del área terminal del Aeropuerto de Palma de Mallorca (edificio procesador, módulo A, módulo D y accesos, viabilidad y aparcamientos).
- Regeneración de la pista de vuelo en el Aeropuerto de Santiago-Rosalía de Castro.
- Adecuación del campo de vuelos al reglamento europeo en el Aeropuerto de Fuerteventura.
- Instalación de equipos de detección de explosivos (EDS estándar 3) para la inspección del equipaje en bodega y adaptación de los sistemas de inspección a los nuevos sistemas estándar 3, en varios aeropuertos.

La instalación de la planta solar fotovoltaica de 7,5 MW para autoconsumo en el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas está en ejecución, así como el Plan de implantación de puntos de recarga para vehículos eléctricos en diversos aeropuertos.

Asimismo, es destacable que ya se han iniciado los estudios previos para la ampliación el área terminal del Aeropuerto de Málaga-Costa del Sol.

Por ámbitos de actuación, la distribución de la inversión pagada es la siguiente:



⁸ Incluye los aeropuertos de Aena S.M.E., S.A. y el Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia (AIRM).

5.2. Participaciones internacionales

Aeropuerto London Luton

La inversión pagada durante el primer semestre de 2026 ha ascendido a 25,4 millones de euros.

Las principales actuaciones ejecutadas corresponden a la repavimentación e iluminación de la pista, completadas en marzo 2026 (11,9 millones de GBP). Asimismo, se han completado las obras de la calle de rodaje Alpha, finalizando así el último compromiso del proyecto CURIUM, dentro del acuerdo del plan de remodelación del aeropuerto para aumentar su capacidad de pasajeros a 18 millones al año.

Otras inversiones menores se han centrado en la mejora del sistema de drenaje, en la construcción de una planta solar, así como en la rehabilitación de hangares cedidos a aerolíneas como centro de carga y de stands adicionales para aumentar el volumen de aeronaves basadas.

Augusta

La inversión pagada en el periodo comprendido entre la adquisición, el 7 de mayo de 2026 (según se indica en el apartado 2.2 Participaciones internacionales), y el 30 de junio de 2026 ha ascendido a 10,7 millones de euros.

El módulo X25 del Aeropuerto Leeds Bradford constituye el pilar central de la modernización del aeropuerto, consistente en una nueva edificación de tres plantas y 9.500 m² diseñada para optimizar los flujos operativos y comerciales fundamentales. En su distribución por niveles, la planta baja alberga la nueva sala de reclamación de equipajes y servicios aduaneros, el primer nivel centraliza el control de inmigración y los filtros de seguridad mediante tecnología de escaneo de última generación, mientras que la segunda planta expande sustancialmente el área de salidas, incrementando en un 83% la capacidad de asientos y ampliando la superficie dedicada a la oferta de retail y restauración.

Respecto al estado actual del programa global REGEN, presupuestado en 100 millones de libras, la Fase 1, correspondiente al desarrollo e integración de este nuevo edificio X25, concluyó con éxito y se encuentra plenamente operativa procesando pasajeros. Actualmente, el proyecto concentra sus esfuerzos en la Fase 2, focalizada en la remodelación estructural e interna de la terminal histórica preexistente.

ANB

La inversión pagada durante el primer semestre de 2026 ha ascendido a 7,0 millones de euros.

ANB continúa avanzando en la ejecución de inversiones orientadas a la modernización de sus infraestructuras aeroportuarias y a la mejora de sus instalaciones operativas.

Así, en el Aeropuerto de Recife se ha adjudicado el contrato para la ejecución de la nueva terminal Intermodal, con una inversión prevista de 88,6 millones de BRL que se ejecutará entre 2026 y 2027, y diversas mejoras en la terminal y el acceso al estacionamiento. Asimismo, se han adjudicado los proyectos para la construcción de una nueva pasarela de embarque en el Aeropuerto de João Pessoa y para la ampliación de las salas de embarque y desembarque internacional del Aeropuerto de Maceió. Continúa asimismo la reforma de las instalaciones de servicios de extinción de incendios en varios aeropuertos.

BOAB

La inversión pagada durante el primer semestre de 2026 ha ascendido a 154,9 millones de euros.

BOAB continúa avanzando en el desarrollo del programa de inversiones correspondiente a la Fase I-B del contrato de concesión, que contempla una inversión total de 4.500 millones de BRL en los 11 aeropuertos del grupo, de los cuales aproximadamente 2.000 millones de BRL se destinarán al aeropuerto de Congonhas.

El pasado 4 de junio se cumplió el hito contractual de entrega de las obras de Fase I-B de 9 aeropuertos (Campo Grande, Corumbá, Ponta Porã, Uberlândia, Uberaba, Montes Claros, Santarém, Marabá y Altamira) y el regulador ANAC ha realizado visitas en todos ellos para verificar el cumplimiento de las obligaciones contractuales. En el Aeropuerto de Carajás, ANAC ha concedido una ampliación del plazo de entrega de las obras hasta febrero de 2027, debido a los retrasos de los órganos ambientales para emitir las licencias de obra del aeropuerto.

Las actuaciones realizadas comprenden, entre otras, un nuevo terminal en el Aeropuerto de Uberlândia, ampliaciones de los edificios terminales en los demás aeropuertos, la dotación de pasarelas en los aeropuertos de Campo Grande y Uberlândia (no disponían de ellas previamente), nuevos sistemas de transporte de equipajes y seguridad, así como diversas actuaciones en el campo de vuelos (ampliaciones de plataformas, nuevas calles de rodaje, etc.). Asimismo, se ha ampliado la superficie disponible para oferta comercial en todos los aeropuertos.

En el aeropuerto de Congonhas, por su parte, se avanza de forma simultánea en las distintas obras asociados a la primera etapa del proyecto, que incluye la construcción de hangares y terminales de carga para compañías aéreas, la ejecución de

una nueva plataforma de posiciones remotas y el inicio de las actuaciones para la ampliación y remodelación de la terminal existente. El plazo de finalización de las obras del aeropuerto de Congonhas es junio de 2028.

6. Estado de situación financiera

Miles de euros	1S 2026	2025	Variación	% Variación
ACTIVOS				
Activos no corrientes	16.031.271	14.857.858	1.173.413	7,9%
Activos corrientes	2.769.915	3.334.741	-564.826	-16,9%
Total activos	18.801.186	18.192.599	608.587	3,3%
PATRIMONIO NETO Y PASIVOS				
PATRIMONIO NETO	8.859.408	9.154.577	-295.169	-3,2%
Pasivos no corrientes	7.484.380	7.265.816	218.564	3,0%
Pasivos corrientes	2.457.398	1.772.206	685.192	38,7%
Total patrimonio neto y pasivos	18.801.186	18.192.599	608.587	3,3%

El detalle de las partidas que integran cada uno de los epígrafes del Estado de situación financiera se muestra en el apartado 13 (Estados financieros).

6.1 Principales variaciones

El **Activo no corriente** ha aumentado 1.173,4 millones de euros debido principalmente al efecto de las siguientes variaciones:

- Aumento del “Inmovilizado material” en 291,6 millones de euros debido principalmente a:
 - La incorporación al perímetro de consolidación por integración global del grupo de la sociedad holding Augusta, que tiene en propiedad y gestiona el Aeropuerto de Leeds Bradford, en la fecha de adquisición (7 de mayo de 2026). Como consecuencia, se han registrado altas de inmovilizado material por un valor neto contable de 336,6 miles de euros.
 - Las altas de inmovilizado material (320,6 millones de euros) derivadas fundamentalmente de las inversiones acometidas en la red española de aeropuertos con objeto de dar cumplimiento al volumen de inversiones reguladas comprometidas en el DORA II. Este efecto positivo se ha compensado por las amortizaciones practicadas en el periodo (334,1 millones de euros) y las reclasificaciones de activos a inversiones inmobiliarias y/o activos intangibles (31,2 millones de euros).
- El epígrafe “Activos intangibles” ha aumentado 449,3 millones de euros, debido fundamentalmente a las altas del periodo (223,5 millones de euros) que corresponden fundamentalmente a las obras y equipamientos de la Fase I-B acometidas en las infraestructuras aeroportuarias de la concesión gestionada por BOAB (175 millones de euros). Este aumento se ha compensado por la amortización del periodo (69,4 millones euros).

Adicionalmente, la incorporación al perímetro de consolidación de la sociedad holding Augusta en la fecha de adquisición (7 de mayo de 2026) ha supuesto el alta de inmovilizado intangible por un valor neto contable de 141,7 millones de euros.

Las diferencias de conversión asociadas a los activos de las sociedades filiales brasileñas y del Reino Unido han tenido un efecto positivo neto de 128,9 millones de euros, como consecuencia de la apreciación del real brasileño y de la libra esterlina con respecto al euro (125,4 millones de euros y 3,5 millones de euros, respectivamente).

- El incremento en el valor de “Inversiones en empresas asociadas y con control conjunto” por importe de 283,7 millones de euros, se debe fundamentalmente a la adquisición del 51% de la sociedad holding Augusta que, además de participar en el 100% del grupo que es propietario y gestiona el Aeropuerto de Leeds Bradford, también participa en un 49% en el Aeropuerto de Newcastle, valorado a 30 de junio de 2026 por el método de la participación en 264,7 millones de euros.

Adicionalmente, el valor de la participación directa de la asociada GAP, como consecuencia de la incorporación del resultado de este grupo, ha supuesto un incremento de 17,7 millones de euros. (Ver apartado 2.2 Participaciones internacionales),

- Los derivados registrados en balance se corresponden a operaciones de cobertura de tipo de interés, de tipo de cambio y una cobertura sobre el precio de la electricidad (VPPA).

- El epígrafe de “Otros activos financieros” se ha incrementado en 28,5 millones de euros, debido principalmente a los depósitos constituidos en los institutos oficiales de la vivienda (como consecuencia de los contratos de arrendamiento comercial formalizados en España), al aumento de los depósitos bancarios constituidos por las filiales brasileñas y a las altas de activos financieros debido al cambio en el perímetro de consolidación.
- “Otros activos no corrientes” han aumentado 34,6 millones de euros, en su mayor parte por la contabilización de los ingresos correspondientes a la linealización de las RMGA (16,6 millones de euros) y al aumento de los impuestos indirectos pendientes de recuperar de las filiales brasileñas consecuencia de las inversiones realizadas.

El **Activo corriente** ha disminuido 564,8 millones de euros como consecuencia principalmente de la disminución del “Efectivo y equivalentes” (658,4 millones de euros) que se explica en el apartado 7 (Flujo de caja) y el incremento de “Clientes y otros activos corrientes” (88,6 millones de euros).

El incremento de “Clientes y otros activos corrientes” está originado fundamentalmente por el saldo de las cuentas comerciales de Aena (+66,9 millones de euros), debido al efecto neto del registro de las RMGA devengadas durante el primer semestre (+136,3 millones de euros), a los ajustes a la variación de los créditos comerciales, principalmente por los acuerdos comerciales de reequilibrio (+16,9 millones de euros) y a la variación neta de los saldos comerciales por las facturas emitidas y los cobros recibidos en el periodo (-81,8 millones de euros). Asimismo, los saldos de clientes de ADI han aumentado por la incorporación de Augusta en el perímetro de consolidación (+10,8 millones de euros).

El descenso del **Patrimonio neto** en 295,2 millones de euros, viene originado principalmente por el efecto neto de:

- El beneficio del periodo atribuible a los accionistas de la dominante (+1.002,0 millones de euros).
- El pago del dividendo de Aena con cargo al beneficio neto del ejercicio 2025 (-1.635,0 millones de euros).
- La variación de las participaciones no dominantes (+259,2 millones de euros) debido en su mayor parte a los socios externos procedentes del subgrupo Augusta por 258,6 millones de euros, así como a la imputación del resultado atribuible a los socios externos del Aeropuerto London Luton correspondiente a los seis primeros meses de 2026 y a los dos meses transcurridos desde su adquisición para Augusta por importe total de 9,5 millones de euros, compensado por el dividendo distribuido por Luton con cargo al beneficio del 2025 por importe de 11,4 millones de euros.
- Las diferencias de conversión han supuesto una variación positiva de 74,5 millones de euros en el patrimonio neto, debido, fundamentalmente, a la depreciación del euro frente al real brasileño (impacto neto en ANB de + 35,6 millones de euros y de BOAB de +28,4 millones de euros), y frente al peso mexicano (impacto en GAP de +5,6 millones de euros),

El aumento del **Pasivo no corriente** en 218,6 millones de euros deriva principalmente del incremento de la “Deuda financiera” (+134,9 millones de euros) y del “Pasivo por impuesto diferido” (+61,7 millones de euros). La “Deuda financiera” no corriente ha aumentado principalmente por:

- La incorporación al perímetro de consolidación de la sociedad holding Augusta. Como consecuencia, en la fecha de adquisición (7 de mayo de 2026) se produjeron altas de deuda con entidades de crédito del Aeropuerto de Leeds (187,8 millones de euros) y con los otros accionistas de Augusta (49,3 millones de euros). Adicionalmente, el Aeropuerto de Leeds ha cancelado deuda con entidades financieras a largo plazo por importe de 74,4 millones de euros.
- La emisión de bonos por importe de 500 millones de euros por parte de AENA.
- El devengo de intereses a largo plazo por importe de 35,6 millones de euros.
- Incremento de la deuda financiera por importe de 102,7 miles de euros consecuencia del impacto de las diferencias de cambio en su mayoría por la depreciación del euro en la valoración de la deuda de las filiales brasileñas.
- La reclasificación a corto plazo de 232,9 millones euros de la deuda que Aena mantiene con Enaire y 426,7 millones euros de la deuda que Aena mantiene con entidades de crédito.

El “Pasivo por impuesto diferido” ha aumentado como consecuencia principalmente de la diferencia temporaria derivada de la valoración de los activos netos integrados de la sociedad holding Augusta (+54,2 millones de euros) y por los costes de captación de las obligaciones emitidas por BOAB (+11.6 millones de euros).

El **Pasivo corriente** ha aumentado 685,2 millones de euros, debido esencialmente al incremento de la “Deuda financiera” (+421,9 millones de euros), de “Proveedores y otras cuentas a pagar” (+70,7 millones de euros) y del “Pasivo por impuesto corriente” (+217,0 millones de euros). Estos aumentos se han compensado parcialmente por la disminución de “Provisiones para otros pasivos y gastos” (-21,7 millones de euros). El incremento de la “Deuda financiera” corriente se debe principalmente a las siguiente variaciones:

- La reclasificación a corto plazo de 232,9 millones euros de la deuda que Aena mantiene con Enaire y 426,7 millones euros de la deuda que Aena mantiene con entidades de crédito.
- Nuevos préstamos del Aeropuerto London Luton con entidades de crédito 28,8 millones de euros.

- La amortización de deuda de Aena, 271,4 millones de euros de acuerdo al calendario de pagos establecido según contrato (244,7 millones de euros corresponden al principal de la deuda de Aena con ENAIRE y 26,7 millones de euros de la deuda bilateral con entidades de crédito).
- La amortización de 3,1 millones de euros de deuda de ANB.

El aumento de "Proveedores y otras cuentas a pagar" es debido principalmente a la provisión de impuestos locales de Aena cuyo devengo se produce al inicio del ejercicio (+94 millones de euros), al aumento de los anticipos de clientes (+43,5 millones de euros), al aumento de los acreedores comerciales por la integración de la sociedad holding Augusta (+21 millones de euros) y el incremento de los acreedores comerciales de Aena (+16 millones de euros). Estos efectos se compensan parcialmente por la disminución de los proveedores de inmovilizado (-92 millones de euros) y de otros impuestos a pagar de Aena (-15,7 millones de euros).

El "Pasivo por impuesto corriente" ha aumentado por el registro de las provisiones del gasto por impuesto de sociedades de las compañías del Grupo correspondiente al primer semestre de 2026.

6.2 Evolución de la deuda financiera neta

La deuda financiera neta contable consolidada del Grupo Aena se sitúa a 30 de junio de 2026 en 6.724,2 millones de euros. Este importe incluye 434,8 millones de euros procedentes de la consolidación de la deuda financiera neta contable del Aeropuerto London Luton, 229,1 millones de euros de ANB, 857,5 millones de euros de BOAB y 157,5 millones de euros de Augusta.

La ratio de deuda financiera neta contable a EBITDA del Grupo Aena es la siguiente:

Miles de euros	1S 2026	2025
Deuda Financiera Bruta contable	8.113.415	7.556.696
Efectivo y equivalentes al efectivo	1.389.239	2.047.669
Deuda Financiera Neta contable	6.724.176	5.509.027
Deuda Financiera Neta contable / EBITDA	1,73x	1,46x

La deuda financiera neta contable de Aena S.M.E., S.A. se sitúa a 30 de junio de 2026 en 5.113,1 millones de euros, siguiendo la normativa del PGC.

La ratio de deuda financiera neta contable a EBITDA de Aena S.M.E., S.A. es la siguiente:

Miles de euros	1S 2026	2025
Deuda Financiera Bruta contable	6.306.631	6.073.037
Efectivo y equivalentes al efectivo	1.193.523	1.605.196
Deuda Financiera Neta contable	5.113.108	4.467.841
Deuda Financiera Neta contable / EBITDA	1,46x	1,31x

Del total de la deuda de Aena, un importe de 3.748,6 millones de euros incluyen la obligación de cumplir con unas ratios financieras que se revisan cada año en junio y diciembre. A 30 de junio de 2026 las ratios se han cumplido.

En el primer semestre de 2026, Aena ha amortizado 271,4 millones de euros de acuerdo al calendario de pagos establecido según contrato (244,7 millones de euros corresponden al principal de la deuda de Aena con ENAIRE y 26,7 millones de euros de la deuda bilateral con entidades de crédito).

El 22 de enero, Aena realizó una emisión de bonos por importe de 500 millones de euros y vencimiento a diez años, bajo el Programa Euro Medium Term Note (EMTN) que se registró el 19 de diciembre de 2025 en la Comisión Nacional de Mercado de Valores (CNMV) por importe de 3.000 millones de euros. El coste financiero efectivo ha sido 3,616% (+78 puntos básicos sobre la referencia "midswap") y el cupón del 3,5%. Las agencias de rating Fitch y Moody's asignaron a la emisión una calificación "A" y "A2" respectivamente.

El 7 de abril, de 2026 la Compañía formalizó un programa de emisiones de notas comerciales (pagarés) denominado Euro Commercial Paper Programme (ECP), por importe de hasta un máximo de 900 millones de euros, admitido a cotización en AIAF Mercado de Renta Fija.

Con fecha 29 de mayo, la agencia de rating Moody's ha mejorado la calificación de emisor a largo plazo y la calificación de deuda senior no garantizada de Aena S.M.E., S.A. a A1 desde A2. Al mismo tiempo, Moody's ha mejorado la calificación del programa de deuda senior no garantizada MTN de Aena a (P)A1 desde (P)A2. La perspectiva se mantiene estable. La calificación crediticia de largo plazo y del programa EMTN asignada por la agencia Fitch Ratings es A, con perspectiva estable y F1 a corto plazo, con perspectiva estable.

El saldo de caja de Aena asciende a 1.193,5 millones de euros a 30 de junio de 2026 (1.605,2 millones de euros a 31 de diciembre de 2025).

Adicionalmente, la Sociedad dispone de 100,0 millones de euros de financiación disponible (no dispuesta) (245,0 millones de euros a 31 de diciembre de 2025) y de 2.000 millones de euros correspondientes a una línea de crédito sindicada sostenible (ESG-linked RCF) (2.000 millones de euros a 31 de diciembre de 2025).

Estas disponibilidades de caja y facilidades crediticias totalizan 3.293,5 millones de euros (3.850,2 millones de euros a 31 de diciembre de 2025).

El tipo de interés medio de la deuda de Aena se ha situado en un 2,54% en el primer semestre de 2026 (2,34% en 2025).

A nivel del Grupo, las disponibilidades de caja y facilidades crediticias ascienden a 3.605,3 millones de euros (4.367,2 millones de euros a 31 de diciembre de 2025).

El tipo de interés medio de la deuda del Grupo se ha situado en un 4,63% en el primer semestre de 2026 (2,88% en 2025).

Aeropuerto London Luton

La deuda financiera neta contable asciende a 434,8 millones de euros a 30 de junio de 2026 (54,3 millones corresponden a préstamos de accionistas y el resto a deuda con terceros) y el saldo de caja a 33,7 millones de euros.

El Aeropuerto London Luton tiene desembolsado de una línea de crédito un importe de 25 millones de GBP (equivalentes a 29,0 millones de euros) a 30 de junio de 2026. De dicha línea, mantiene disponibles 15 millones de GBP (equivalentes a 17,4 millones de euros) y, adicionalmente, cuenta con otra facilidad de crédito disponible por 25 millones de GBP (equivalentes a 29,0 millones de euros).

Los contratos de financiación del Aeropuerto London Luton establecen unas ratios financieras a cuyo cumplimiento está obligado con periodicidad semestral. A 30 de junio de 2026 las ratios se han cumplido.

El tipo de interés medio de la deuda en moneda local se ha situado en un 4,64% en el primer semestre de 2026 (4,48% a 31 de diciembre de 2025), excluyendo la deuda con accionistas del Grupo Aena.

Augusta

El 18 de diciembre de 2025, ADI suscribió un Contrato de Compraventa (Sale and Purchase Agreement) para la adquisición del 51% de Augusta, sociedad holding propietaria del 100% del aeropuerto de Leeds Bradford y del 49% de Newcastle. En el mes de mayo de 2026 ADI realizó el pago de la adquisición.

A 30 de junio de 2026 la deuda financiera neta contable equivale a 157,5 millones de euros con un saldo de caja de 7,2 millones de euros.

Los contratos de financiación de Augusta están sujetos al cumplimiento de unas ratios financieras, que se han cumplido a 30 de junio de 2026.

El tipo de interés medio de la deuda en moneda local se ha situado en un 7,2% en el primer semestre de 2026, excluyendo la deuda con accionistas del Grupo Aena.

ANB

La deuda financiera neta contable asciende a 229,1 millones de euros a 30 de junio de 2026 y el saldo de caja a 16,2 millones de euros (219,8 millones de euros y 4,4 millones de euros respectivamente al 31 de diciembre de 2025).

Durante el primer semestre de 2026, ANB ha amortizado deuda con entidades de crédito por importe de 18,6 millones de BRL (equivalentes a 3,1 millones de euros).

Los contratos de financiación de ANB están sujetos al cumplimiento de unas ratios financieras que se revisan a final de cada año. A 30 de junio de 2026 las ratios se han cumplido.

El tipo de interés medio de la deuda se ha situado en un 11,5% en el primer semestre de 2026 (9,2% en 2025).

BOAB

La deuda financiera neta contable equivale a 857,5 millones de euros a 30 de junio de 2026, con un saldo de caja de 58,5 millones de euros (682,0 millones de euros y 128,1 millones de euros respectivamente al 31 de diciembre de 2025).

Los contratos de financiación de BOAB están sujetos al cumplimiento de unas ratios financieras a partir de 2026.

El tipo de interés medio de la deuda en moneda local se ha situado en un 15,6% en el primer semestre de 2026 (10,9% en 2025) excluyendo la deuda con accionistas del Grupo Aena.

7. Flujo de caja

Miles de euros	1S 2026	1S 2025	Variación	% Variación
Efectivo neto generado por actividades de explotación	1.598.466	1.479.507	118.959	8,0%
Efectivo neto utilizado en actividades de inversión	-806.908	-486.584	320.324	65,8%
Efectivo neto generado/(utilizado) en actividades de financiación	-1.462.152	-1.862.473	-400.321	-21,5%
Efecto de las variaciones de los tipos de cambio	12.164	-1.399	13.563	969,5%
(Disminución)/aumento neto de efectivo y equivalentes al efectivo	-658.430	-870.949	-212.519	-24,4%
Efectivo y equivalentes al efectivo al inicio del ejercicio	2.047.669	1.821.283	226.386	12,4%
Efectivo y equivalentes al efectivo al final del ejercicio	1.389.239	950.334	438.905	46,2 %

El detalle de las partidas que integran cada uno de los epígrafes del Estado de flujos de efectivo se muestra en el capítulo 13 (Estados financieros).

Principales variaciones

Durante los primeros seis meses de 2026 el efectivo del Grupo ha disminuido 658,4 millones de euros, debido fundamentalmente al pago del dividendo de Aena por 1.635,0 millones, a los flujos negativos por las inversiones realizadas en las infraestructuras aeroportuarias por importe de 576,3 millones de euros y por la adquisición del 51% de la sociedad holding Augusta por importe de 340,0 millones de euros. Esta disminución se ha visto parcialmente compensada, entre otros, por los flujos de explotación positivos generados por 1.598,5 millones de euros derivado de la evolución del tráfico y de la actividad comercial en los aeropuertos del Grupo y el aumento de la deuda financiera neta por importe de 556,7 millones de euros.

Efectivo neto generado por actividades de explotación

Los flujos de explotación positivos se generan fundamentalmente como consecuencia del beneficio antes de impuestos al cierre del primer semestre de 2026 (1.351,1 millones de euros).

El importe de los ajustes al resultado tiene un efecto positivo en los flujos de explotación de 450,5 millones de euros correspondiendo, en su mayoría, a la dotación a la amortización de los activos fijos por 412,2 millones de euros.

El capital circulante muestra una variación positiva de 28,1 millones de euros, derivada principalmente de:

- La variación positiva en "Acreedores y otras cuentas a pagar" (163,4 millones de euros), debido fundamentalmente al registro contable de los impuestos locales de Aena (94,1 millones de euros) correspondientes al ejercicio 2026 que se devengan en su totalidad al comienzo del ejercicio, junto con un incremento de los anticipos de clientes aeronáuticos (57,3 millones de euros) y un aumento neto de los saldos comerciales con los acreedores de Aena y Luton (15,3 y 6,7 millones, respectivamente). Este efecto se compensa parcialmente por la liquidación de los incentivos comerciales a las aerolíneas (20 millones de euros).
- En sentido contrario, se ha producido una variación negativa en "Deudores y otras cuentas a cobrar" (107,3 millones de euros) consecuencia en su mayor parte de la disminución neta de los saldos de clientes por la facturación emitida (+54,6 millones de euros) debido principalmente al cobro de la misma al cierre del 2025, efecto compensada por la variación del saldo de los ingresos pendientes de facturar por las RMGA devengadas (-126 millones de euros) y los ajustes a la valoración de los créditos comerciales consecuencia de los reequilibrios de los contratos afectados por la pandemia (-16,9 millones de euros). El aumento de los saldos comerciales del Aeropuerto London Luton implica una variación negativa en el circulante por importe de -15,5 millones de euros.
- Adicionalmente, la variación de "Otros activos corrientes" ha sido negativa (15,8 millones de euros) por la periodificación del gasto de los seguros y del convenio por las Bases Áreas con el Ministerio de Defensa.
- La variación negativa de otros activos y pasivos no corrientes (11 millones de euros) es debida principalmente al pago de provisiones dotadas por sanciones administrativas.

Efectivo neto utilizado en actividades de inversión

En las actividades de inversión, el flujo de efectivo ha sido negativo en 806,9 millones de euros, reflejando fundamentalmente los pagos por inversiones en “Adquisiciones de inmovilizado material”, “Adquisiciones de activos intangibles” y “Adquisiciones de inversiones inmobiliarias” que han ascendido en total a 576,3 millones de euros (ver apartado 5. Inversiones).

Durante los seis primeros meses del año se han realizado “Pagos por otros activos financieros” (15,9 millones de euros) correspondientes, en su mayoría, a las fianzas depositadas en los institutos de la vivienda autonómicos correspondientes a los contratos de arrendamiento comercial formalizados por Aena durante el primer semestre de 2025 así como a la constitución de depósitos en ANB. Por otro lado, se han registrado cobros procedentes de otros activos financieros (29,9 millones de euros) debidos en su mayoría a la disposición de depósitos por BOAB.

Tal y como hemos indicado anteriormente, la adquisición del Grupo Augusta ha supuesto un flujo negativo de inversión por importe de 340,0 millones de euros compensado por la incorporación del efectivo procedente de las nuevas filiales por importe de 82,4 millones de euros. El importe neto se refleja en el epígrafe “Pagos por inversiones en empresas del Grupo y Asociadas”.

Efectivo neto generado/(utilizado) en actividades de financiación

Las actividades de financiación han originado una variación negativa de 1.462,2 millones de euros debido a:

- Los dividendos pagados por el Grupo por 1.646,4 millones de euros, de los que 1.635,0 millones de euros corresponden al dividendo pagado por Aena con cargo al beneficio neto de 2025 y 11,4 millones de euros al dividendo pagado por el Aeropuerto London Luton a las participaciones no dominantes.
- La amortización del principal de la deuda de Aena con ENAIRE ha ascendido a 244,7 millones de euros, de acuerdo al calendario de pagos establecido en el contrato.
- La amortización de deudas con entidades de crédito por importe de 104,5 millones de euros, correspondientes principalmente al vencimiento de préstamos de Aena (26,7 millones de euros), del Aeropuerto de Leeds (74,4 millones de euros)
- La emisión de bonos por 500,0 millones de euros bajo el programa Euro Medium Term Note (EMTN).
- La nueva financiación contratada con entidades de crédito por 28,8 millones de euros por el Aeropuerto London Luton.
- Ampliación de capital de Augusta suscrita por las participaciones no dominantes (+3,3 millones de euros).
- Los epígrafes “Otros cobros” y “Otros pagos” que reflejan cobros (39,0 millones de euros) y pagos (31,8 millones de euros) procedentes principalmente de la constitución y de las devoluciones de depósitos y fianzas recibidos en la operativa del negocio aeronáutico y comercial.

8. Riesgos operativos, financieros y del clima

Los principales riesgos a los que el Grupo está expuesto en su actividad, son los mismos que los descritos en la nota 3 de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2025. En el ámbito de los riesgos operativos, en dicha nota se explican los riesgos derivados de la incertidumbre del entorno macroeconómico y geopolítico, los riesgos regulatorios y de explotación.

- Respecto a la incertidumbre actual del entorno macroeconómico y los riesgos geopolíticos, según se explica en la nota indicada, la consolidación del tráfico aéreo que se ha venido produciendo en los últimos años puede verse afectada. En cuanto al entorno macroeconómico, porque la coyuntura económica sigue sujeta a riesgos como la inflación persistente, la incertidumbre respecto a la política monetaria sobre los tipos de interés o las políticas arancelarias impulsadas por la administración estadounidense. Por lo que se refiere a la situación geopolítica global, en la actualidad es compleja, inestable y multipolar, marcada por la transición de un mundo con múltiples centros de poder (EE.UU., China, Rusia, etc.), lo que aumenta la competencia y los conflictos bélicos, cuyo impacto en la economía mundial y en el turismo pudiera llegar a ser significativo, tanto a corto como a medio plazo y llegar a mermar aún más el crecimiento económico mundial, ralentizando la recuperación.

Dentro del ámbito operativo también se recogen los factores externos que pueden tener un impacto negativo en la evolución de los flujos turísticos y la situación económica de las aerolíneas, provocando una caída del tráfico y la pérdida de posición competitiva.

- Los riesgos regulatorios están asociados al sector regulado en el que opera Aena, en el que cambios o desarrollos futuros en la normativa aplicable pueden tener impactos negativos en los ingresos, los resultados operativos y en su posición financiera.

Adicionalmente, la actividad de Aena está regulada por normativa tanto nacional como internacional en materia de seguridad operacional, de personas o bienes y medioambiental, lo que podría limitar las actividades o el crecimiento de

sus aeropuertos, y/o requerir importantes desembolsos. El principal accionista de Aena es el Estado Español que mantiene el control de la gestión de la Compañía, y cuyos intereses podrían diferir de los de los demás accionistas.

- Asimismo, se identifican los principales riesgos de explotación que pueden afectar a la actividad del Grupo.

Respecto a los principales riesgos financieros, la operativa del Grupo expone al mismo a diversos riesgos: riesgo de mercado (incluyendo riesgo de tipo de cambio y riesgo de valor razonable por tipo de interés), riesgo de crédito y riesgo de liquidez. El programa de gestión del riesgo global del Grupo se centra en la incertidumbre de los mercados financieros y trata de minimizar los efectos potenciales adversos sobre la rentabilidad financiera del Grupo. En determinados casos, el Grupo emplea instrumentos financieros derivados para cubrir determinadas exposiciones al riesgo.

En el ámbito de los riesgos derivados del cambio climático, el Grupo está expuesto a sus efectos y la sostenibilidad medioambiental se configura como un eje estratégico de su gestión empresarial. Los riesgos climáticos identificados son diferenciados, de acuerdo con las recomendaciones del *Task Force on Climate-Related Financial Disclosures* (TCFD), en riesgos físicos o de transición, y pueden conllevar una serie de impactos a nivel económico, operativo y reputacional.

Para realizar este análisis, el Grupo Aena aplica una metodología específica de evaluación de riesgos físicos climáticos, basada en un análisis detallado por regiones y sustentado en escenarios climáticos de medio (10 años) y largo plazo (30 años). Este análisis contempla tanto trayectorias de altas emisiones como escenarios alineados con el Acuerdo de París, proporcionando así una base sólida para la toma de decisiones estratégicas y la planificación de inversiones. La evaluación bajo estos escenarios climáticos permite al Grupo anticiparse a una abanico lo suficientemente amplio de posibles incidencias, fortaleciendo así la resiliencia de sus operaciones e infraestructuras.

En la nota 3 de los estados financieros intermedios resumidos consolidados al 30 de junio de 2026, se actualizan los aspectos más relevante relativos a las fuentes clave de incertidumbre y los juicios significativos hechos por la Dirección en la preparación de los estados financieros intermedios resumidos consolidados, relacionadas con el deterioro de activos no corrientes, la estimación del valor razonable de los activos y pasivos del Grupo y la valoración de los activos por impuesto diferido.

9. Principales litigios

Respecto a las reclamaciones planteadas por arrendatarios de espacios comerciales como consecuencia de los efectos de la crisis sanitaria originada por la COVID 19, tras las dos sentencias del Tribunal Supremo con fecha 24 de febrero y 4 de noviembre de 2025, que declaran la incompetencia de la jurisdicción civil respecto de los correspondientes litigios relacionados con la aplicación de la Disposición Final 7ª de la Ley 13/2021, de 1 de octubre, por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (en adelante, DF7), así como la nulidad de todas las actuaciones desde la admisión a trámite de la demanda, con reserva a las partes del uso de su derecho ante los órganos de la jurisdicción contencioso-administrativa.

A partir de ahí y a fecha de formulación de los presentes estados financieros intermedios consolidados, contamos con numerosas resoluciones (en concreto, 36) que aplican la misma doctrina acerca de reconocer la incompetencia de la jurisdicción civil para resolver este tipo de litigios y declaran la nulidad de todo lo actuado.

Una vez analizados todos los procedimientos en curso relativos a la RMGA/COVID, observamos que, las cuestiones planteadas en los litigios en tramitación, versan sobre extremos muy similares. Por ello, lo más previsible es que en próximas resoluciones los tribunales mantengan la incompetencia de la jurisdicción civil para resolver este tipo de litigios y declaren la nulidad pretendida en los litigios en tramitación. A la fecha de formulación de los presentes estados financieros intermedios consolidados, no se estima un desenlace desfavorable para los intereses del Grupo de los procedimientos indicados.

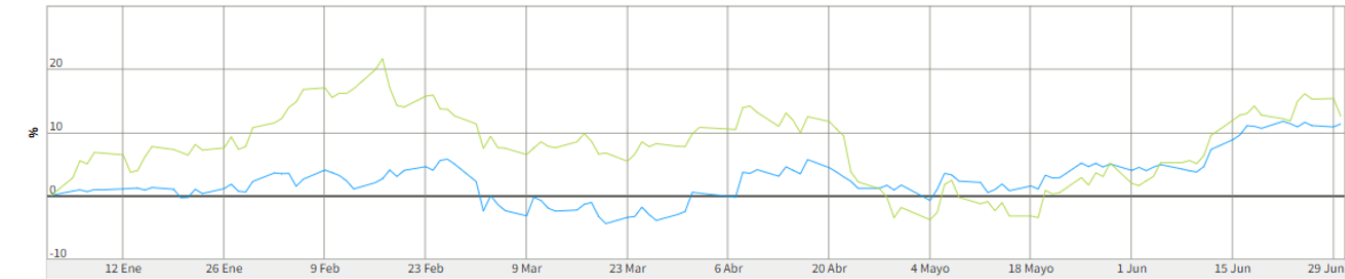
En relación a los procedimientos judiciales contra las tarifas aeroportuarias de Aena de los ejercicios 2022, 2023, 2024, 2025 y 2026, detallados en el apartado 3.1.1 (Actividad aeronáutica) del presente informe de gestión consolidado, la Dirección del Grupo considera que la resolución de estos recursos no tendrá impacto significativo en sus estados financieros consolidados.

En cuanto a otros procedimientos judiciales, el 17 de abril de 2026 la sociedad dominante ha presentado escrito de contestación a la demanda respecto al procedimiento ordinario 2/286/2025 consecuencia de la admisión a trámite del recurso presentado por IATA ante el Tribunal Supremo contra el "Acuerdo del Consejo de Ministros por el que se autoriza a la Sociedad dominante el adelanto de inversiones en el periodo 2025-2026". Posteriormente, tanto IATA como Aena han presentado sus escritos de conclusiones, encontrándose el recurso pendiente ahora de votación y fallo. Si se estimara el recurso y quedara sin efecto el Acuerdo adoptado por el Consejo de Ministros, la incorporación en el DORA III de la compensación a Aena por la amortización y el coste de capital asociados a las inversiones autorizadas se reduciría en 49 millones de euros.

10. Evolución bursátil

La cotización de la acción de Aena ha fluctuado en el período entre un mínimo de 22,78 euros y un máximo de 28,81 euros. Ha cerrado a 30 de junio de 2026 en 26,66 euros, lo que implica una revalorización del precio de la acción del 11,9% desde el 31 de diciembre de 2025. En el mismo período, el IBEX35 ha acumulado una subida del 12,5%.

02/01/2026 - 30/06/2026
Aena (MSE) 26.66 IBEX 35 19,471.90



Principales datos de la evolución de la acción de Aena en el mercado continuo de la Bolsa de Madrid:

30 de junio de 2026	AENA.MC
Volumen Total operado (Nº de acciones)	34.851.914
Volumen medio diario operado del período (Nº de acciones)	1.394.077
Capitalización €	39.990.000.000
Precio de cierre €	26,66
Nº de acciones	1.500.000.000
Free Float (%)	49%
Free Float (acciones)	735.000.000

En relación con la adquisición y enajenación de acciones propias, a 30 de junio de 2026 Aena no dispone de acciones propias, por lo que no se ha producido ningún impacto por este motivo ni en el rendimiento obtenido por los accionistas ni en el valor de las acciones.

11. Hechos posteriores al cierre

Desde el 30 de junio hasta la fecha de formulación del presente informe de gestión, no se han producido hechos significativos que puedan afectar al mismo.

12. Medidas alternativas de rendimiento (MAR)

Además de la información financiera preparada bajo las Normas Internacionales de Información Financiera adoptadas por la Unión Europea (NIIF-UE), la información financiera reportada incluye ciertas medidas alternativas de rendimiento (MAR) a efectos de dar cumplimiento a las directrices sobre medidas alternativas de rendimiento publicadas por la European Securities and Markets Authority (ESMA) el 5 de octubre de 2015, así como medidas no-NIIF-UE.

Las medidas de rendimiento incluidas en este apartado calificadas como MAR y medidas no-NIIF-UE se han calculado utilizando la información financiera del Grupo, pero no están definidas ni detalladas en el marco de información financiera aplicable.

Estas MAR y medidas no-NIIF-UE se han utilizado para planificar, controlar y valorar la evolución del Grupo. El Grupo considera que estas MAR y medidas no-NIIF-UE son de utilidad para la Dirección y los inversores puesto que facilitan la comparación del rendimiento operativo y de la situación financiera entre periodos. Aunque se considera que estas MAR y medidas no-NIIF-UE permiten una mejor valoración de la evolución de los negocios del Grupo, esta información debe considerarse solo como información adicional, y en ningún caso sustituye a la información financiera preparada según las

NIIF. Además, la forma en que el Grupo Aena define y calcula estas MAR y las medidas no-NIIF-UE puede diferir de la forma en que son calculadas por otras compañías que usan medidas similares y, por lo tanto, pueden no ser comparables.

Las MAR y medidas no-NIIF-UE utilizadas en este documento pueden ser categorizadas de la siguiente manera:

Medidas del rendimiento operativo

EBITDA o EBITDA reportado

El EBITDA (“Earnings Before Interest, Tax, Depreciation and Amortization”) es un indicador que mide el margen de explotación de la empresa antes de deducir el resultado financiero, el impuesto sobre las ganancias y las amortizaciones. Se calcula como el Resultado de explotación más las amortizaciones (consolidado bajo NIIF e individual bajo PGC). Al prescindir de las magnitudes financieras y tributarias, así como de gastos contables de amortización que no conllevan salida de caja, es utilizado por la Dirección para evaluar los resultados operativos de la compañía y sus segmentos de negocio a lo largo del tiempo, permitiendo su comparación con otras compañías del sector.

Margen de EBITDA

El Margen de EBITDA se calcula como el cociente del EBITDA entre el total de ingresos y se utiliza como medida de rentabilidad de la empresa y de sus líneas de negocio.

Margen de EBIT

El Margen de EBIT se calcula como el cociente del EBIT entre el total de ingresos. El EBIT (“Earnings Before Interest, and Taxes”) es un indicador que mide el margen de explotación de la empresa antes de deducir el resultado financiero y el impuesto sobre las ganancias y se utiliza como medida de rentabilidad de la empresa.

OPEX

Se calcula como la suma de Aprovisionamientos, Gastos de Personal y Otros Gastos de Explotación y se utiliza para gestionar los gastos operativos o de funcionamiento.

Medidas de la situación financiera

Deuda Financiera Neta

Es la principal MAR que utiliza la Dirección para medir el nivel de endeudamiento de la Compañía.

Se calcula como el total de la “Deuda Financiera” (Deuda financiera no corriente+ Deuda Financiera corriente) que figura en el Estado de situación financiera consolidado adjunto menos el “Efectivo y equivalentes al efectivo” que también figura en dicho estado de situación financiera consolidado (para el caso de la individual, se calcula bajo PGC).

La definición de los términos que se incluyen en el cálculo es la siguiente:

- Deuda Financiera: significa todo endeudamiento financiero con coste de naturaleza financiera como consecuencia de:
 - préstamos, créditos y descuentos comerciales;
 - cualquier cantidad debida en concepto de bonos, obligaciones, notas, deuda y, en general, instrumentos de similar naturaleza;
 - cualquier cantidad debida en concepto de arrendamiento, o leasing que, de acuerdo con la normativa contable aplicable, serían tratados como deuda financiera;
 - los avales financieros asumidos por AENA que cubran parte o la totalidad de una deuda, excluidos aquellos avales relacionados con deudas de sociedades integradas por consolidación; y
 - cualquier cantidad recibida en virtud de cualquier otro tipo de acuerdo que tenga el efecto de una financiación comercial y que, de acuerdo con la normativa contable aplicable, sería tratada como deuda financiera.
- Efectivo y equivalentes al efectivo: Definición contenida en el p. 7 de la NIC 7 “Estado de flujos de efectivo”.

Ratio Deuda Financiera Neta / EBITDA

Se calcula como el cociente de la Deuda Financiera Neta entre el EBITDA para cada período de cálculo. En el caso de que el período de cálculo sea inferior al anual, se tomará el EBITDA de los últimos 12 meses.

El Grupo hace un seguimiento de la estructura de capital en función de esta ratio de endeudamiento.

La conciliación numérica entre la partida de línea más directamente conciliable, total o subtotal, presentada en los estados financieros y la MAR utilizada se presenta a continuación:

Grupo Aena (Miles de euros)	1S 2026	2025	1S 2025
EBITDA	1.798.929	3.785.032	1.692.334
Resultado de explotación	1.386.772	2.988.135	1.275.131
Amortizaciones	412.157	796.897	417.203
DEUDA FINANCIERA NETA	6.724.176	5.509.027	5.973.065
Deuda financiera no corriente	6.827.498	6.692.640	6.189.945
Deuda financiera corriente	1.285.917	864.056	733.454
Efectivo y equivalentes al efectivo	1.389.239	2.047.669	-950.334
EBITDA últimos 12 meses	3.891.627	3.785.032	3.647.340
(I) EBITDA año anterior	3.785.032	N/A	3.510.332
(II) EBITDA período año anterior	1.692.334	N/A	1.555.326
(III) = (I)-(II) EBITDA resto año anterior	2.092.698	N/A	1.955.006
(IV) EBITDA período	1.798.929	N/A	1.692.334
Ratio Deuda Financiera Neta/EBITDA	1,73	1,46	1,64
Deuda Financiera Neta	6.724.176	5.509.027	5.973.065
EBITDA últimos 12 meses	3.891.627	3.785.032	3.647.340
OPEX	-1.498.846	-2.614.962	-1.320.964
Aprovisionamientos	-81.150	-161.892	-80.963
Gastos de personal	-383.975	-689.561	-343.599
Otros gastos de explotación	-1.033.721	-1.763.509	-896.402
Total ingresos	3.299.590	6.379.194	2.995.892
Margen EBITDA	54,5%	59,3%	56,5%

Aena S.M.E., S.A. (Miles de euros)	1S 2026	2025
DEUDA FINANCIERA NETA	5.113.108	4.467.841
Deuda financiera no corriente	5.117.397	5.274.277
Deuda financiera corriente	1.189.234	798.760
Efectivo y equivalentes al efectivo	1.193.523	1.605.196
EBITDA últimos 12 meses	3.513.118	3.401.061
(I) EBITDA año anterior	3.401.061	N/A
(II) EBITDA período año anterior	1.497.146	N/A
(III) = (I)-(II) EBITDA resto año anterior	1.903.915	N/A
(IV) EBITDA período	1.609.203	N/A
Ratio Deuda Financiera Neta/EBITDA	1,46	1,31

13. Estados financieros

ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA CONSOLIDADO

(Miles de euros)

	30 de junio de 2026	31 de diciembre de 2025
ACTIVOS		
Activos no corrientes		
Inmovilizado material	12.386.403	12.094.818
Activos intangibles	2.149.617	1.700.294
Inversiones Inmobiliarias	143.564	137.581
Activos por derecho de uso	30.826	35.841
Inversiones en empresas asociadas y con control conjunto	389.511	105.860
Créditos a empresas asociadas	75.439	-
Otros activos financieros	205.986	177.520
Instrumentos financieros derivados	2.402	-
Activos por impuestos diferidos	316.639	309.684
Otros activos no corrientes	330.884	296.260
	16.031.271	14.857.858
Activos corrientes		
Existencias	6.824	6.488
Clientes y otros activos financieros	954.698	866.071
Instrumentos financieros derivados	6.733	9.425
Otros activos financieros	412.421	405.088
Efectivo y equivalentes al efectivo	1.389.239	2.047.669
	2.769.915	3.334.741
Total activos	18.801.186	18.192.599
PATRIMONIO NETO Y PASIVOS		
PATRIMONIO NETO		
Capital ordinario	1.500.000	1.500.000
Prima de emisión	1.100.868	1.100.868
Ganancias/(pérdidas) acumuladas	6.238.998	6.865.440
Diferencias de conversión acumuladas	-178.243	-252.753
Otras reservas	-9.489	-7.098
Participaciones no dominantes	207.274	-51.880
Total Patrimonio Neto	8.859.408	9.154.577

ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA CONSOLIDADO

(Miles de euros)

	30 de junio de 2026	31 de diciembre de 2025
PASIVOS		
Pasivos no corrientes		
Deuda financiera	6.827.498	6.692.640
Instrumentos financieros derivados	1.314	1.481
Subvenciones	291.273	298.437
Prestaciones a los empleados	7.884	7.681
Provisiones para otros pasivos y gastos	158.077	148.662
Pasivos por impuestos diferidos	117.737	56.033
Otros pasivos a largo plazo	80.597	60.882
	7.484.380	7.265.816
Pasivos corrientes		
Deuda financiera	1.285.917	864.056
Instrumentos financieros derivados	566	49
Proveedores y otras cuentas a pagar	897.312	826.615
Pasivos por impuesto corriente	229.282	12.245
Subvenciones	20.637	23.904
Provisiones para otros pasivos y gastos	23.684	45.337
	2.457.398	1.772.206
Total pasivos	9.941.778	9.038.022
Total patrimonio neto y pasivos	18.801.186	18.192.599

CUENTA DE RESULTADOS CONSOLIDADA

(Miles de euros)

	30 de junio de 2026	30 de junio de 2025
Actividades continuadas		
Ingresos ordinarios	3.272.675	2.953.723
Otros ingresos de explotación	8.738	19.558
Trabajos realizados por el Grupo para su activo	5.773	4.925
Aprovisionamientos	-81.150	-80.963
Gastos de personal	-383.975	-343.599
Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales	-22.030	-8.552
Variación del valor razonable de créditos comerciales	16.861	-
Otros gastos de explotación	-1.033.721	-896.402
Amortización del inmovilizado	-412.157	-417.203
Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras	11.292	14.329
Excesos de provisiones	1.112	3.357
Resultado por operaciones con el inmovilizado	-214	23.652
Deterioro del valor de los activos intangibles, inmov. material e inver. inmobiliarias	-191	28
Otras ganancias / (pérdidas) – netas	3.759	2.278
Resultado de explotación	1.386.772	1.275.131
Ingresos financieros	72.369	40.163
Gastos financieros	-139.265	-117.486
Otros ingresos/(gastos) financieros - netos	16.279	-1.570
Ingresos / (Gastos) financieros – netos	-50.617	-78.893
Resultado de entidades valoradas por el método de la participación	15.955	22.306
Reversión del deterioro de entidades valoradas por el método de la participación	-1.015	-2.205
Resultado antes de impuestos	1.351.095	1.216.339
Impuesto sobre las ganancias	-339.677	-295.259
Resultado del período consolidado	1.011.418	921.080
Resultado del período atribuible a participaciones no dominantes	9.463	27.327
Resultado del ejercicio atribuible a los accionistas de la dominante	1.001.955	893.753
Resultados por acción (Euros por acción)		
Resultados básicos por acción para el resultado del período	0,67	0,60
Resultados diluidos por acción para el resultado del período	0,67	0,60

ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO CONSOLIDADO

(Miles de euros)

	30 de junio de 2026	30 de junio de 2025
Resultado antes de impuestos	1.351.095	1.216.339
Ajustes por:	450.500	404.707
Depreciación y amortización	412.157	417.203
Correcciones valorativas por deterioro de créditos comerciales	22.030	8.552
Correcciones valorativas por deterioro de existencias	-	-1
Variación del valor razonable de créditos comerciales	-16.861	-
Variación de provisiones	152	-2.405
Deterioro de inmovilizado	191	-28
Imputación de subvenciones	-11.292	-14.329
(Beneficio)/pérdida por bajas de inmovilizado	214	-23.652
Correcciones valorativas por deterioro de instrumentos financieros	-189	-679
Ingresos financieros	-72.369	-40.163
Gastos financieros	144.174	126.729
Diferencias de cambio	-16.090	1.422
Gastos financieros liquidación de derivados financieros	-4.909	-9.243
Otros Ingresos y gastos	8.232	-38.598
Participación en beneficios (pérdidas) de sociedades puestas en equivalencia	-15.955	-22.306
Deterioro de entidades valoradas por el método de la participación	1.015	2.205
Variaciones en capital circulante:	28.094	32.084
Existencias	63	295
Deudores y otras cuentas a cobrar	-107.339	-35.162
Otros activos corrientes	-15.856	-6.240
Acreedores y otras cuentas a pagar	163.381	76.323
Otros pasivos corrientes	-1.074	-552
Otros activos y pasivos no corrientes	-11.081	-2.580
Otro efectivo generado por las operaciones	-231.223	-173.623
Intereses pagados	-147.184	-90.384
Cobros de intereses	63.896	37.235
Impuestos pagados	-147.935	-105.116
Otros cobros (pagos)	-	-15.358
Efectivo neto generado por actividades de explotación	1.598.466	1.479.507

ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO CONSOLIDADO

(Miles de euros)

	30 de junio de 2026	30 de junio de 2025
Flujos de efectivo de actividades de inversión		
Pagos por inversiones en empresas del Grupo y Asociadas	-257.577	-
Adquisiciones de inmovilizado material	-365.807	-359.659
Adquisiciones de activos intangibles	-206.576	-130.390
Adquisiciones de inversiones inmobiliarias	-3.884	-199
Pagos por adquisiciones de otros activos financieros	-15.873	-21.026
Cobros por operaciones relacionadas con el inmovilizado material	2.725	11.872
Cobros otros activos financieros	29.927	236
Dividendos recibidos	10.157	12.582
Efectivo neto utilizado en actividades de inversión	-806.908	-486.584
Flujos de efectivo de actividades de financiación		
Emisión de instrumentos de patrimonio	3.311	-
Cobros de subvenciones	861	6.017
Obligaciones y valores similares	500.000	90.210
Emisión de deudas	28.828	572.788
Otros cobros	38.957	37.224
Devoluciones de deudas con entidades de crédito	-104.533	-796.524
Devoluciones de financiación del Grupo	-244.667	-253.919
Pagos de pasivos por arrendamientos	-6.771	-6.383
Dividendos pagados	-1.646.372	-1.475.498
Otros pagos	-31.766	-36.388
Efectivo neto generado/(utilizado) en actividades de financiación	-1.462.152	-1.862.473
Efecto de las variaciones de los tipos de cambio	12.164	-1.399
(Disminución)/aumento neto de efectivo y equivalentes al efectivo	-658.430	-870.949
Efectivo y equivalentes al efectivo al inicio del ejercicio	2.047.669	1.821.283
Efectivo y equivalentes al efectivo al final del ejercicio	1.389.239	950.334

Rumbo al Desarrollo Sostenible

Desarrollo Social

Mejorar la calidad de vida,
promoviendo la equidad
y reduciendo las desigualdades

Desarrollo Económico

Impulsar el crecimiento y
la prosperidad fomentando
la gestión eficiente

Sostenibilidad Medioambiental

Minimizar la huella ambiental,
actuando con responsabilidad y
cuidando del futuro común



FORMULACIÓN DE LOS ESTADOS FINANCIEROS INTERMEDIOS RESUMIDOS CONSOLIDADOS E INFORME DE GESTIÓN INTERMEDIO CONSOLIDADO A 30 DE JUNIO DE 2026 Y DECLARACIÓN RESPONSABLE RELATIVA A LAS MISMAS

El Consejo de Administración de la sociedad Aena, S.M.E., S.A. en fecha 28 de julio de 2026, y en cumplimiento de lo establecido en la normativa aplicable vigente, procede a formular los Estados Financieros intermedios resumidos consolidados y el Informe de Gestión intermedio consolidado del periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2026, los cuales vienen constituidos por los documentos anexos que preceden a este escrito y, constan extendidos los primeros en 36 folios de papel común, y el segundo en 26 folios de papel común.

Asimismo en cumplimiento de lo establecido en el artículo 11.1 (b) del Real Decreto 1362/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 24/1988, de 28 de julio, del Mercado de Valores, los miembros del Consejo de Administración de Aena, S.M.E., S.A. (la "Sociedad") firman la presente declaración de responsabilidad sobre el contenido de los estados financieros intermedios resumidos consolidados y el informe de gestión intermedio consolidado de la Sociedad cerrados a 30 de junio de 2026, mediante la que declaran que, hasta donde alcanza su conocimiento, las cuentas semestrales elaboradas con arreglo a los principios de contabilidad aplicables ofrecen la imagen fiel del patrimonio, de la situación financiera y de los resultados de la Sociedad y de su grupo consolidado, y que los informes de gestión intermedios incluyen un análisis fiel de la información exigida.

Cargo	Nombre	Firma
Presidente	D. Maurici Lucena Betriu	
Consejero	Dña. Beatriz Alcocer Pinilla	
Consejero	D. Roberto Angulo Revilla	
Consejero	Dña. María Carmen Corral ¹ Escribano	
Consejero	D. Manuel Delacampagne Crespo	
Consejero	Dña. M ^a del Coriseo González-Izquierdo Revilla ²	
Consejera	Dña. Alicia de Haro Acosta ³	
Consejero	Dña. Leticia Iglesias Herraiz	

¹ D^a. María Carmen Corral Escribano ha asistido a la reunión del Consejo de Administración por medios telemáticos, motivo por el cual no aparece su firma, habiendo votado favorablemente la formulación de los Estados Financieros Intermedios resumidos consolidados y el Informe de Gestión Intermedio consolidado del periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2026.

² D^a. M^a del Coriseo González-Izquierdo Revilla ha asistido a la reunión del Consejo de Administración por medios telemáticos, motivo por el cual no aparece su firma, habiendo votado favorablemente la formulación de los Estados Financieros Intermedios resumidos consolidados y el Informe de Gestión Intermedio consolidado del periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2026.

³ D^a. Alicia de Haro Acosta delegó su voto favorable para la formulación de los Estados Financieros intermedios resumidos consolidados y el Informe de Gestión intermedio consolidado del periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2026 en otro consejero por imposibilidad de asistencia a la reunión, motivo por el cual no aparece su firma.

Consejero	D. Amancio López Seijas	
Vicepresidente Segundo	D. Francisco Javier Marín San Andrés	
Consejero	Dña. Ainhoa Morondo Quintano	
Consejero	D. Juan Río Cortés	
Vicepresidente Primero	D. Jaime Terceiro Lomba	
Consejero	D. Ramon Tremosa i Balcells	
Consejero	D. Tomás Varela Muiña	

En Madrid, a 28 de julio de 2026

D^a. Elena Roldán Centeno
 Secretaria del Consejo de Administración
 Aena, S.M.E., S.A.