

Presentación de Resultados

Correspondiente al periodo de tres meses finalizado el 31 de marzo de 2025



Disclaimer

En este informe se muestran los datos más significativos de Aena S.M.E., S.A. y Sociedades dependientes ("Aena" o "la Compañía") y de su gestión a lo largo de los tres primeros meses de 2025, incluyendo la información más relevante de todas las áreas de negocio, las principales cifras y las líneas de actuación que han guiado la gestión de la Compañía.

Se prohíbe expresamente cualquier modalidad de uso o explotación de los contenidos de esta presentación, así como el uso de los signos, marcas y logotipos que en ella se contienen, y cualquier tipo de reproducción, distribución, cesión a terceros, comunicación pública y transformación, mediante cualquier tipo de soporte o medio, con finalidades comerciales, sin la previa y expresa autorización de Aena SME SA. El incumplimiento de esta restricción puede constituir una infracción sancionable por la legislación vigente.

Ni Aena SME SA, ni sus filiales u otras empresas del grupo Aena o sociedades participadas por Aena SME SA, ni consejeros, ni directivos, o empleados, asumen responsabilidad de ningún tipo, con independencia de que concurra o no negligencia, por los daños o pérdidas que puedan derivarse de cualquier uso de este documento o de sus contenidos.

* Esta presentación no ha sido objeto de aprobación o registro por parte de la CNMV ni de ninguna otra autoridad.

* Este documento no constituye una oferta o invitación para adquirir o suscribir acciones, de acuerdo con lo previsto en (i) la Ley 6/2023, de 6 de marzo, de los Mercados de Valores y de los servicios de inversión (ii) el Reglamento (UE) 2017/1129 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de junio de 2017, sobre el folleto que debe publicarse en caso de oferta pública o admisión a cotización de valores en un mercado regulado y por el que se deroga la Directiva 2003/71/CE; (iii) el Real Decreto-Ley 5/2005, de 11 de marzo, de reformas urgentes para el impulso a la productividad y para la mejora de la contratación pública; (iv) el Real Decreto 814/2023, de 8 de noviembre, sobre instrumentos financieros, admisión a negociación, registro de valores negociables e infraestructuras de mercado; y (v) su normativa de desarrollo.

* Ni este documento, ni ninguna parte del mismo, tienen naturaleza contractual, ni podrán ser utilizados para integrar o interpretar ningún contrato o cualquier otro tipo de compromiso.

* Aena SME SA considera que las estimaciones recogidas en el presente documento son expectativas y proyecciones a futuro razonables, si bien se advierte a los inversores y titulares de las acciones de Aena SME SA de que la información y las afirmaciones con proyecciones de futuro están sometidas a riesgos e incertidumbres, muchos de ellos difíciles de prever y fuera del control de Aena SME SA. Estos riesgos podrían provocar que los resultados y la evolución real difieran sustancialmente de las expectativas que pudieran resultar o estar implícitas en la información contenida en esta presentación.

Factores de orden macroeconómico, la situación del mercado, modificaciones normativas o regulatorias, movimientos en los mercados bursátiles nacionales e internacionales, y cualesquiera otros elementos que pudieran afectar a la evolución de las estimaciones contenidas en esta presentación, son variables desconocidas o imprevisibles, o en las que existe incertidumbre sobre su evolución y/o sus potenciales impactos y pueden hacer que los resultados difieran sustancialmente de aquéllos descritos en las previsiones y estimaciones.

* Las afirmaciones o declaraciones con proyecciones de futuro contenidas en esta presentación se refieren exclusivamente a la fecha en la que se manifiestan, no constituyen garantía alguna de resultados futuros y no han sido revisadas por los auditores de Aena SME S.A., ni por ningún tercero independiente. Salvo en la medida en que lo requiera la ley aplicable, Aena SME S.A. no asume obligación alguna - aun cuando se publiquen nuevos datos o se produzcan nuevos hechos - de actualizar públicamente sus afirmaciones o revisar la información con proyecciones de futuro.

La totalidad de las declaraciones o afirmaciones de futuro reflejadas en este documento, o relativas al mismo, emitidas por Aena SME S.A. o cualquiera de sus consejeros, directivos, empleados o representantes quedan sujetas, expresamente, a las advertencias realizadas.

* Los estados financieros pasados y tasas de crecimiento anteriores no constituyen una garantía de la evolución, resultados futuros o comportamiento y precio de la acción (incluyendo el beneficio por acción).

* En atención a las advertencias realizadas, se recomienda no tomar decisiones sobre la base de afirmaciones o declaraciones con proyecciones de futuro.

Quienes, en cualquier momento, deseen adquirir un valor, deben seguir únicamente su propio juicio sobre la idoneidad del mismo para su propósito, de conformidad, exclusivamente, con la información pública contenida en la documentación elaborada y registrada por el emisor en el contexto de la oferta o emisión concreta que corresponda, habiendo recibido el asesoramiento profesional correspondiente, si lo considera necesario o apropiado según las circunstancias, y no basándose en la información contenida en esta presentación.

Aquellas personas o entidades que puedan tener que adoptar decisiones o elaborar o difundir opiniones relativas a valores emitidos por Aena SME SA y, en particular, los analistas e inversores que manejen la presente presentación deben tener en cuenta las advertencias realizadas, siendo recomendable que consulten la documentación e información pública comunicada o registrada por Aena SME SA ante la Comisión Nacional del Mercado de Valores. En particular, se advierte de que este documento contiene información financiera no auditada.

1

**Aspectos
clave**

2

**Evolución
del negocio**

3

**Resultados
financieros**

4

Apéndices

Aspectos clave



Tráfico: El tráfico de pasajeros del Grupo Aena¹ ha crecido hasta los 78,3 millones (+4,9% respecto al primer trimestre de 2024). En los aeropuertos de la red en España el incremento es del +4,7% (hasta 63,6 millones de pasajeros).

Las cifras comparativas se ven afectadas por el calendario de la Semana Santa que en 2024 tuvo lugar en marzo, a diferencia de este año que ha sido en abril y porque el año pasado fue bisiestro.



Ingresos totales: 1.325,6 M€ (+92,6 M€, +7,5% frente a 1T 2024): Ingresos aeronáuticos, 673,5 M€ (+51,3 M€, +8,2%); ingresos comerciales, 437,7 M€ (+38,5 M€, +9,6%); ingresos por servicios inmobiliarios, 29,7 M€ (+2,7 M€, +9,9%); ingresos de la actividad internacional, 163,9 M€ (-5,7 M€, -3,4%) y otros ingresos de explotación, 18,3 M€ (+5,6 M€, +44,0%).

Total Gastos de Explotación: 890,6 M€ con una variación de +27,2 M€ (+3,2%). Excluyendo el incremento del precio de la energía eléctrica y el impacto por los servicios de construcción (IFRIC 12) en las concesiones en Brasil, el total de gastos de Explotación sería de 850,9 M€ (+33,2 M€, +4,1%).

El **EBITDA** del 1T 2025 se sitúa en 643,6 millones de euros (581,1 millones de euros en 1T 2024). El margen de EBITDA se sitúa en el 48,6% (47,1% en 1T 2024).

Beneficio neto: 301,3 M€ (261,0 M€ en 1T 2024).

¹ Pasajeros totales en la red de aeropuertos en España, en el aeropuerto de Luton, en los seis aeropuertos del Grupo Aeroportuario del Nordeste (ANB) y en los once aeropuertos del Bloque de Once Aeropuertos de Brasil. No se incluye el tráfico de aeropuertos de asociadas que no consolidan contablemente.

Aspectos clave



Actividad comercial:

- La actividad comercial ha mejorado notablemente y este comportamiento se observa en todas las líneas de negocio. Las ventas totales han crecido un 10,0% y las ventas totales por pasajero han crecido un 5,1% con respecto al mismo periodo del año anterior.
- Los ingresos por rentas fijas y variables facturadas en el periodo han crecido un 15,8% con respecto al mismo periodo del año anterior (ver diapositiva 26).
- En la línea de Alquiler de vehículos, los ingresos se incrementan un 32,7% como consecuencia del incremento de las ventas (+9,0%) y de la aplicación de las nuevas rentas fijas y variables del nuevo contrato que entró en vigor el pasado mes de noviembre.
- En servicios VIP, los ingresos crecen un 33,7%, principalmente por la evolución de la actividad de las salas VIP con un incremento del 18% en el número de usuarios.



Servicios inmobiliarios: Los ingresos totales crecieron un +9,7% impulsados por los ingresos de la actividad de carga aérea que aumentaron un 2,5% y suponen aproximadamente un 75% del total de esta línea de negocio.



Actividad internacional: Consolidación de ingresos por importe de 168,3 millones de euros (Luton: 93,0 M€; BOAB: 46,8 M€ y ANB: 28,6 M€) y 88,5 millones de euros de EBITDA (Luton: 45,4 M€; BOAB: 25,7 M€ y ANB: 17,3 M€).



Inversión pagada: 203,1 millones de euros. Estas inversiones se han centrado principalmente en la mejora de las instalaciones y de la seguridad operacional de los aeropuertos.

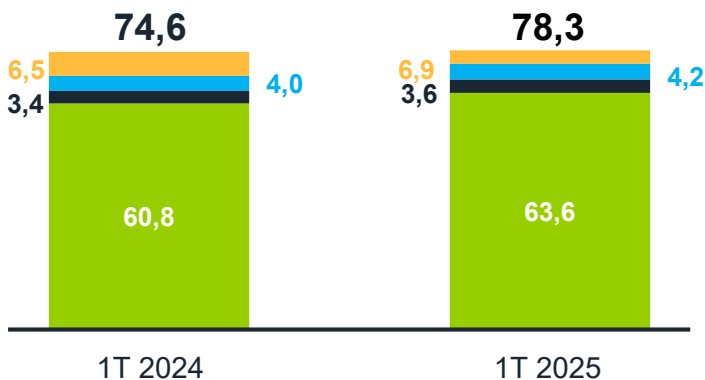


JGA 2025: Se aprobaron todos los puntos del orden del día. Cabe destacar la aprobación del Informe Actualizado del Plan de Acción Climática 2024, el desdoblamiento de la acción (Split) y la distribución de un dividendo de 9,76 euros brutos por acción con cargo al resultado del ejercicio 2024.

Aspectos clave

Pasajeros¹ (M): +4,9%

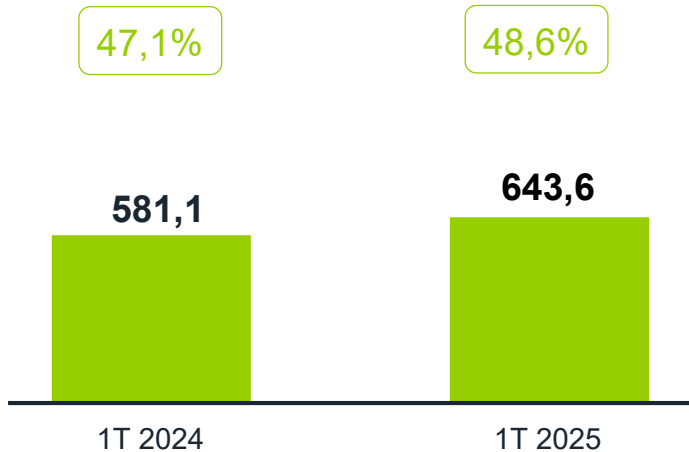
- Red España
- Luton
- Grupo Nordeste Brasil (ANB)
- Bloque Once Aeropuertos Brasil (BOAB)



EBITDA² (M€): +10,8%

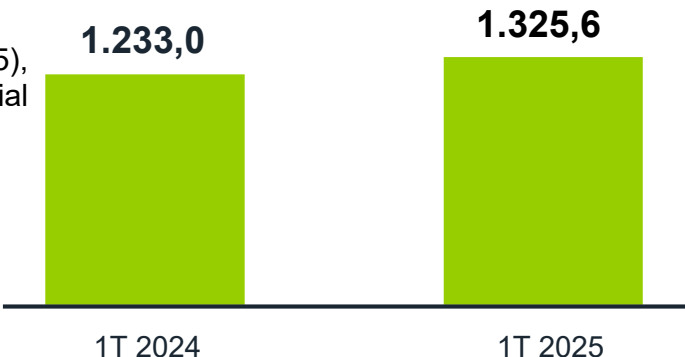
Margen EBITDA

La contribución del EBITDA Internacional alcanza el 13,8% (11,7% en 1T 2024).



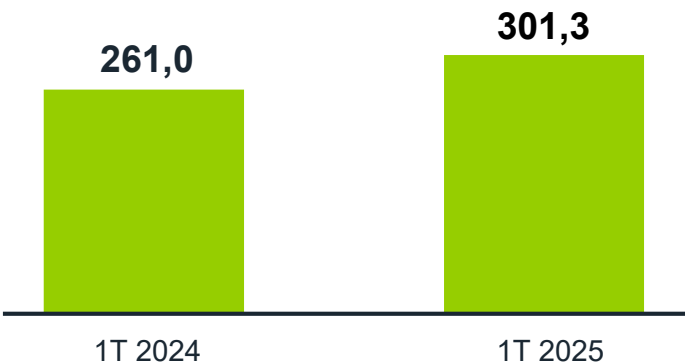
Ingresos Totales (M€): +7,5%

Impulsados por la evolución del tráfico, el aumento de las tarifas aeronáuticas (hasta febrero 2025), la mejora de la actividad comercial y el ingreso excepcional por la indemnización para la reconstrucción del aparcamiento de Luton.



Resultado Neto (M€): +15,4%

La ratio del resultado neto entre el total de ingresos ha pasado del 21,2% en 1T 2024 al 22,7% en 1T 2025.



¹ Pasajeros totales en la red de aeropuertos en España, en el aeropuerto de Luton, en los seis aeropuertos del Grupo Aeroportuario del Nordeste (ANB) y el tráfico del Bloque de Once Aeropuertos de Brasil (BOAB) en Brasil. No se incluye el tráfico de aeropuertos de asociadas que no consolidan contablemente.

² EBITDA reportado.

Aspectos clave: Resultados por líneas de actividad

1T 2025

Ingresos totales: 1.325,6 M€ (+7,5%)

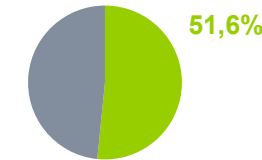
Gastos totales: 890,6 M€ (+3,2%)

EBITDA: 643,6 M€ (+10,8%)

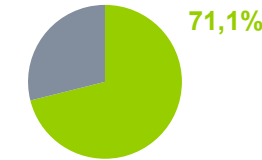
Margen de EBITDA: 48,6%

Margen de EBITDA 1T 2024: 47,1%

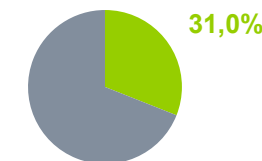
Aeropuertos
Aeronáutico¹



683,6 M€ (+8,1%)



633,4 M€ (+4,7%)

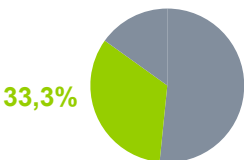


199,5 M€ (+10,5%)

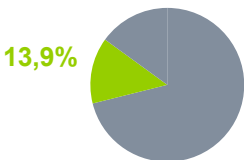
Margen de EBITDA: 29,2%

Margen de EBITDA: 28,6%

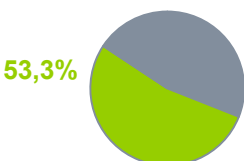
Aeropuertos
Comercial¹



441,1 M€ (+9,7%)



123,5 M€ (+15,9%)

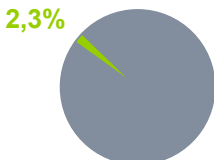


342,8 M€ (+6,8%)

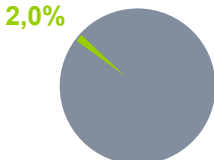
Margen de EBITDA: 77,7%

Margen de EBITDA: 79,8%

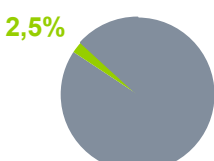
Servicios
inmobiliarios¹



29,9 M€ (+9,7%)



17,9 M€ (+1,4%)

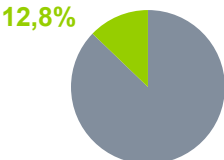


16,4 M€ (+17,8%)

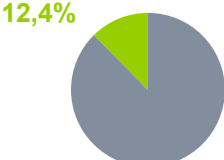
Margen de EBITDA: 54,8%

Margen de EBITDA: 51,0%

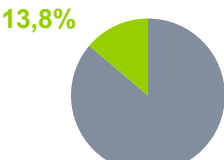
Internacional



169,2 M€ (-0,3%)



110,8 M€ (-15,3%)



88,6 M€ (30,7%)

Margen de EBITDA: 52,3%

Margen de EBITDA: 39,9%

¹ Excluyendo el Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia y ajustes intersegmentos.

1

—
**Aspectos
clave**

2

—
**Evolución
del negocio**

3

—
**Resultados
financieros**

4

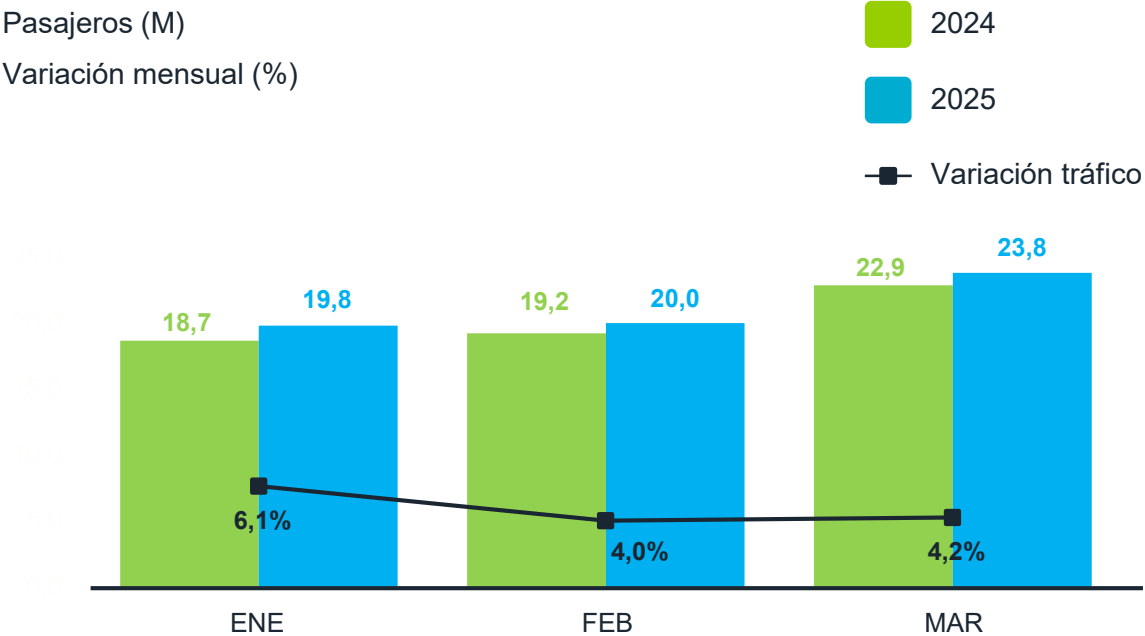
—
Apéndices

Datos de tráfico

Pasajeros, aeronaves y carga

Red en España	1T 2025	1T 2024	Var. % 1T 25 /1T 24
Pasajeros	63.615.238	60.753.905	4,7%
Operaciones	555.525	524.525	5,9%
Carga (Ton.)	309.070	293.253	5,4%
Luton	1T 2025	1T 2024	Var. % 1T 25 /1T 24
Pasajeros	3.621.823	3.375.957	7,3%
Operaciones	28.827	27.799	3,7%
Carga (Ton.)	7.125	7.357	-3,2%
Grupo Nordeste Brasil (ANB)	1T 2025	1T 2024	Var. % 1T 25 /1T 24
Pasajeros	4.213.105	4.047.038	4,1%
Operaciones	38.430	40.056	-4,1%
Carga (Ton.)	16.420	14.039	17,0%
Bloque Once Aeropuertos Brasil (BOAB)	1T 2025	1T 2024	Var. % 1T 25 /1T 24
Pasajeros	6.862.107	6.466.321	6,1%
Operaciones	72.499	75.846	-4,4%
Carga (Ton.)	14.293	12.467	14,6%

Evolución mensual del tráfico de pasajeros¹

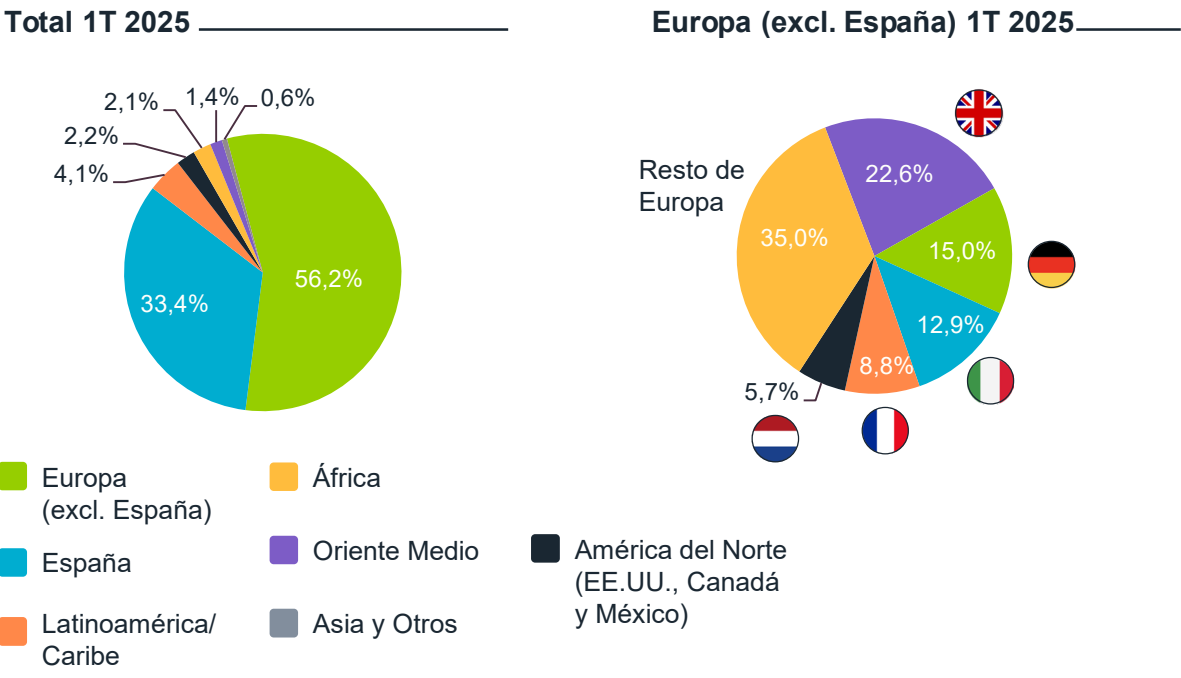


¹ Pasajeros totales en la red de aeropuertos en España.

El incremento es generalizado en la mayoría de los aeropuertos y en todos los tipos de tráfico. En la red de aeropuertos en España, el tráfico nacional sube un 1,0% mientras que el internacional se incrementa un 6,7%.

Datos de tráfico

Distribución del tráfico de pasajeros¹ por mercados



Tráfico de pasajeros¹ por aeropuertos y grupos de aeropuertos

Aeropuertos/ Grupos ⁽²⁾	Pasajeros ⁽¹⁾ (M)	Var. (%)	Cuota (%)	% Var. Nacional ⁽³⁾	% Var. Internacional ⁽³⁾
A.S. Madrid-Barajas	15,5	4,5%	24,4%	-1,0%	6,5%
J.T. Barcelona-El Prat	11,8	3,2%	18,6%	1,0%	4,1%
Palma de Mallorca	3,5	1,9%	5,5%	-1,6%	6,2%
Grupo Canarias	14,1	3,6%	22,2%	3,1%	4,2%
Grupo I	16,2	8,2%	25,5%	1,6%	11,9%
Grupo II	2,0	1,6%	3,1%	1,6%	2,2%
Grupo III	0,4	0,5%	0,7%	1,3%	-6,1%
TOTAL	63,6	4,7%	100,0%	1,0%	6,7%

¹ Pasajeros totales en la red de aeropuertos en España.

² Grupo Canarias: El Hierro, Fuerteventura, Gran Canaria, La Gomera, La Palma, Lanzarote-César Manrique, Tenerife Norte-C. La Laguna y Tenerife Sur.
Grupo I: Aerop. Int. Región de Murcia, 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, SB-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.

³ Porcentajes calculados en base al tráfico comercial.

Ratios de ingreso por pasajero¹

Aena S.M.E. S.A.	2023					2024					2025	
	1T	2T	3T	4T	2023	1T	2T	3T	4T	2024	1T	% Var.
Pasajeros (M)	53,6	75,5	86,9	66,4	282,3	60,7	83,1	93,3	71,4	308,4	63,5	4,7%
Total Ingresos Ordinarios (Aeronáuticos +Comerciales+Inmobiliarios)	869,1	1.144,3	1.272,8	1.121,9	4.408,2	1.048,5	1.302,7	1.440,3	1.230,3	5.021,8	1.141,0	8,8%
Ingresos Ordinarios Aeronáuticos (M€)	511,9	744,3	826,3	685,7	2.768,3	622,3	839,8	930,6	754,9	3.147,5	673,5	8,2%
Ingresos Ordinarios Comerciales (incluye Inmobiliarios) (M€)	357,2	400,0	446,5	436,2	1.639,9	426,3	462,9	509,7	475,4	1.874,3	467,4	9,7%
Total Ing. Ord. (Aeronáuticos +Comerciales +Inmobiliarios) por pasajero (€/pax)	16,2	15,2	14,7	16,9	15,6	17,3	15,7	15,4	17,2	16,3	18,0	3,9%
Ing. Ord. Aeronáutico por pasajero (€/pax)	9,6	9,9	9,5	10,3	9,8	10,3	10,1	10,0	10,6	10,2	10,6	3,4%
Ing. Ord. Comercial (incluye Inmobiliarios) por pasajero (€/pax)	6,7	5,3	5,1	6,6	5,8	7,0	5,6	5,5	6,7	6,1	7,4	4,7%

En el primer trimestre de 2025 se ha producido una dilución en el ingreso regulado por importe de 3,5 millones de euros (28,3 millones de euros en el mismo periodo de 2024)

¹ Excluyendo el Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia.

Resumen de ingresos comerciales¹

Servicios Comerciales y Servicios Inmobiliarios (Millones de euros)	Ingresos		Variación 1T 2025/1T 2024	
	1T 2025	1T 2024	Millones €	%
Total Negocio	451,9	404,9	47,0	11,6%
Ingresos por Rentas Fijas y Variables facturadas en el periodo	354,7	306,2	48,5	15,8%
Ingresos por RMGA a facturar	97,2	98,7	-1,5	-1,5%
Linealizaciones y ajustes	15,5	21,3	-5,8	-27,1%
Total Ingresos Ordinarios	467,4	426,3	41,2	9,7%



¹ Actividad en España, excluyendo el Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia

Ingresos ordinarios comerciales¹

Línea de negocio (Miles de euros)	Ingresos		Variación	
	1T 2025	1T 2024	Miles €	%
Tiendas libres de impuestos	132.539	131.660	880	0,7%
Restauración	82.848	79.192	3.656	4,6%
Tiendas	29.345	30.084	-739	-2,5%
Aparcamientos	47.720	43.716	4.004	9,2%
Alquiler de Vehículos	55.738	42.004	13.734	32,7%
Publicidad	6.159	6.612	-454	-6,9%
Servicios VIP ²	42.097	31.484	10.613	33,7%
Arrendamientos	9.847	7.566	2.281	30,1%
Explotaciones Comerciales ³	13.004	12.346	657	5,3%
Suministros	18.406	14.529	3.877	26,7%
Resto Comercial	46	42	4	10,2%
Comercial	437.748	399.236	38.513	9,6%
Servicios Inmobiliarios	29.697	27.018	2.679	9,9%
Total Comercial (incluyendo Servicios Inmobiliarios)	467.445	426.253	41.192	9,7%

¹ Actividad en España, excluyendo el Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia.
² Incluye Alquiler de Salas VIP, paquetes VIP, resto de Salas, Fast-track y Fast-lane.
³ Incluye Servicios Bancarios, Máquinas de plastificado de equipajes, telecomunicaciones, Máquinas vending, etc.

Total Negocio¹



Ingresos por Rentas Fijas y Variables facturadas en el periodo
+ Ingresos por RMGA a facturar (Miles de euros)

Líneas de negocio	Primer Trimestre		
	2025	2024	Var. 2025/2024
Tiendas libres de impuestos	119.777	112.201	6,8%
Restauración	79.033	75.389	4,8%
Tiendas	32.206	30.636	5,1%
Aparcamientos	47.720	43.716	9,2%
Alquiler de vehículos	54.705	41.941	30,4%
Publicidad	6.219	6.670	-6,8%
Servicios VIP	42.049	30.615	37,3%
Arrendamientos	9.847	8.818	11,7%
Explot. comerciales	13.180	14.394	-8,4%
Suministros	18.406	14.529	26,7%
Resto Comercial	46	42	10,2%
Servicios inmobiliarios	28.709	25.966	10,6%
TOTAL	451.896	404.917	11,6%

Ingresos por Rentas Fijas y Variables facturadas en el periodo
+ Ingresos por RMGA a facturar (Euros por pasajero)

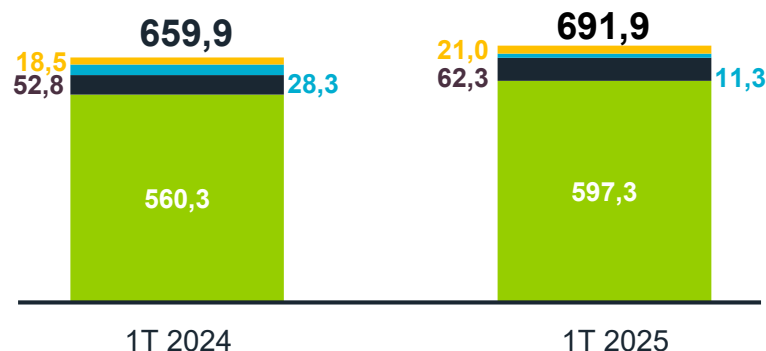


Líneas de negocio	Primer Trimestre		
	2025	2024	Var. 2025/2024
Tiendas libres de impuestos	1,89	1,85	2,0%
Restauración	1,24	1,24	0,1%
Tiendas	0,51	0,51	0,4%
Aparcamientos	0,75	0,72	4,3%
Alquiler de vehículos	0,86	0,69	24,6%
Publicidad	0,10	0,11	-11,0%
Servicios VIP	0,66	0,50	31,2%
Arrendamientos	0,16	0,15	6,6%
Explot. comerciales	0,21	0,24	-12,6%
Suministros	0,29	0,24	21,0%
Resto Comercial	0,00	0,00	5,2%
Servicios inmobiliarios	0,45	0,43	5,6%
TOTAL	7,11	6,67	6,6%

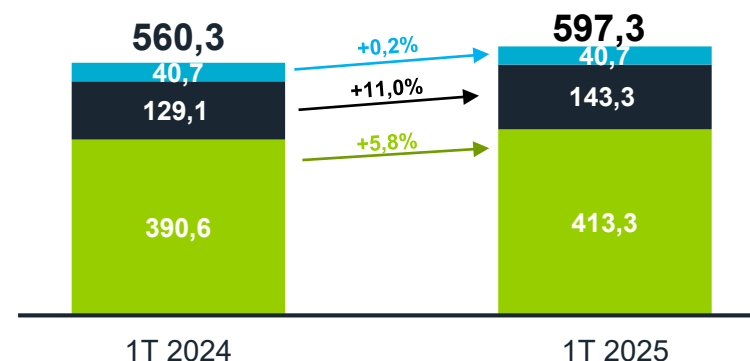
¹ Excluyendo el Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia.

OPEX

OPEX¹ Grupo Aena (M€): +4,8%



Desglose OPEX¹ Aena² (excluyendo Luton, ANB y BOAB) (M€): +6,6%



La evolución del OPEX refleja :

- El incremento de los gastos de personal del Grupo (+10,7%) así como el incremento en la red en España de conceptos como Energía Eléctrica (+22,4%), Mantenimiento (+9,5%) y Seguridad (+8,3%).
- El descenso del importe por servicios de construcción (IFRIC 12) en las concesiones en Brasil (-11,7 M€).
- Excluyendo el impacto de la energía eléctrica, el aumento interanual de Otros Gastos de Explotación en la red en España ha sido de 17,1 millones de euros (+4,7%) en línea con el incremento del tráfico de pasajeros.
- En el aeropuerto de Luton, el incremento de los gastos operativos (gastos de personal y otros gastos de explotación) del 17,9% se debe principalmente al aumento de la actividad, al incremento del coste de equipamiento (especialmente IT), así como al incremento del canon de la concesión.

¹ OPEX incluye: Aprovisionamientos, Gastos de Personal y Otros Gastos de Explotación.

² Incluyendo el Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia.

Desglose Otros Gastos de Explotación de la Red en España¹

M€	Primer Trimestre			
	2025	2024	Var. 2025/2024	
Pasajeros (M)	63,6	60,8	2,9	4,7%
Otros Gastos de Explotación	413,0	390,2	22,8	5,8%
Tributos	156,7	155,4	1,3	0,8%
Energía Eléctrica	31,2	25,5	5,7	22,4%
Mantenimientos	61,2	55,9	5,3	9,5%
Seguridad	61,1	56,4	4,7	8,3%
Limpieza y carros portaequipajes	21,0	19,8	1,2	6,2%
Servicio PMR	19,3	19,6	-0,3	-1,3%
Servicios Profesionales	15,0	15,9	-0,8	-5,2%
Salas VIP	10,9	8,8	2,1	24,4%
Servicios de gestión de parking	6,7	5,7	1,0	17,7%
Resto	29,8	27,3	2,5	9,0%
TOTAL (excluyendo Energía Eléctrica)	381,8	364,7	17,1	4,7%

€/pax	Primer Trimestre			
	2025	2024	Var. 2025/2024	
Otros Gastos de Explotación	6,49	6,42	0,07	1,1%
Tributos	2,46	2,56	-0,09	-3,7%
Energía Eléctrica	0,49	0,42	0,07	16,9%
Mantenimientos	0,96	0,92	0,04	4,6%
Seguridad	0,96	0,93	0,03	3,4%
Limpieza y carros portaequipajes	0,33	0,33	0,00	1,5%
Servicio PMR	0,30	0,32	-0,02	-5,7%
Servicios Profesionales	0,24	0,26	-0,02	-9,5%
Salas VIP	0,17	0,14	0,03	18,8%
Servicios de gestión de parking	0,11	0,09	0,01	12,4%
Resto	0,47	0,45	0,02	4,1%
TOTAL (excluyendo Energía Eléctrica)	6,00	6,00	0,0	0,0%

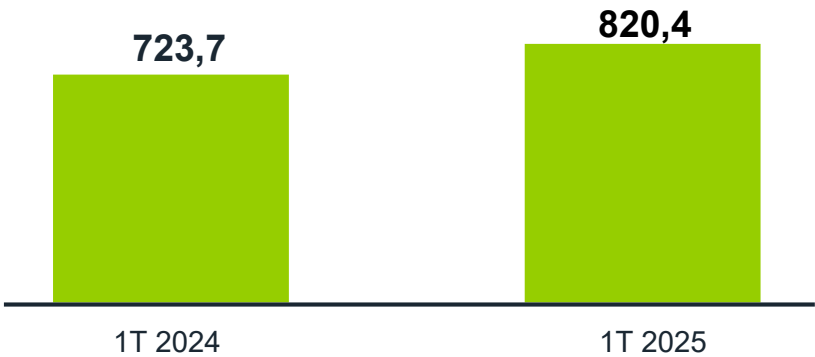
¹ Incluyendo el Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia.

Caja generada y deuda financiera neta (Grupo Aena)

Efectivo Neto Generado por las Actividades de Explotación (M€): +13,4%

Deuda Financiera Neta/EBITDA ¹	1,57x 2024	1,37x 1T 2025
---	---------------	------------------

Sólida generación de efectivo por las actividades de explotación.



Deuda Financiera Neta (M€)

M€	1T 2025	2024
Deuda financiera bruta	7.126	7.319
Efectivo y equivalentes	(2.240)	(1.821)
Deuda financiera neta	4.886	5.498
Deuda financiera neta / EBITDA ¹	1,37x	1,57x

¹ Deuda financiera neta contable consolidada calculada como: Deuda Financiera (corriente y no corriente) menos Efectivo y equivalentes al efectivo. EBITDA de los últimos 12 meses.

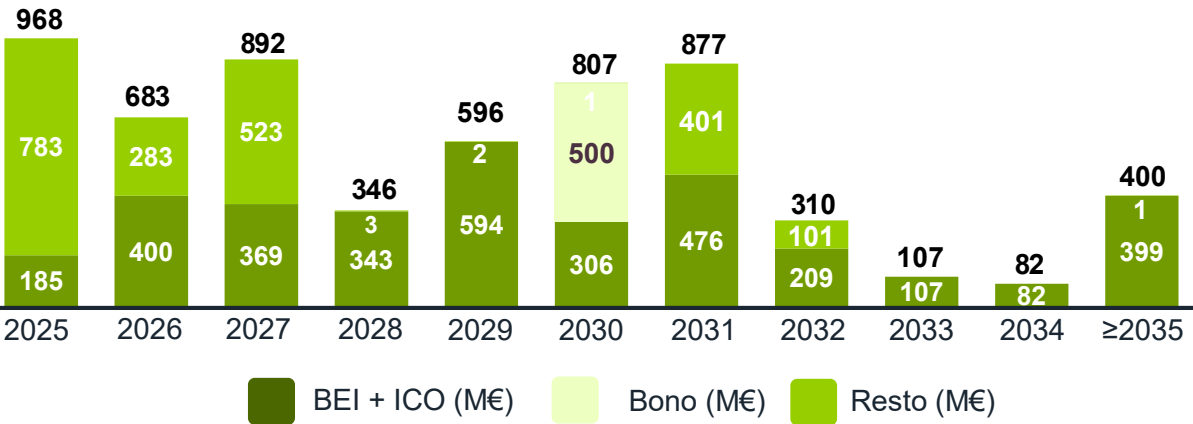
Deuda de Aena S.M.E., S.A.

Calendario de vencimientos de la deuda a largo plazo de Aena¹

Total: 6.068,4 M€ | Vida media: 6,2 años



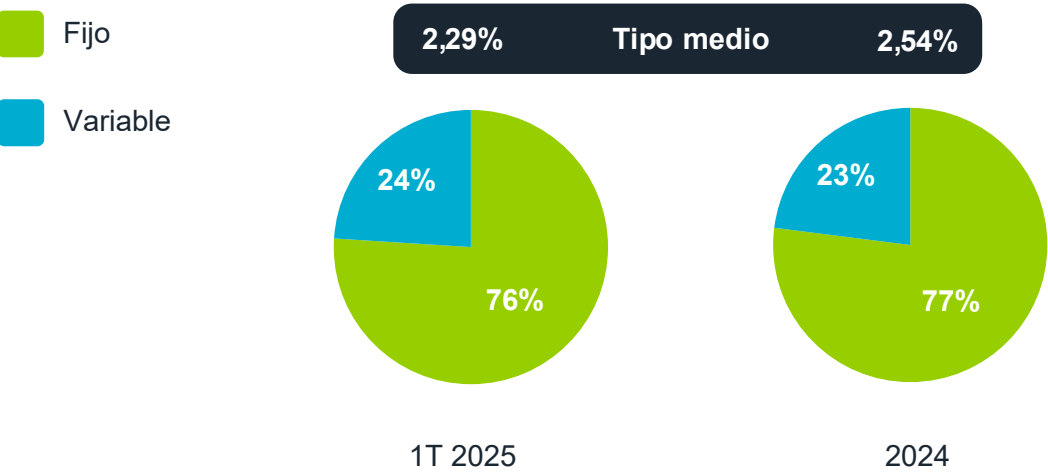
% anual sobre el total de la deuda



¹ A 31 de marzo de 2025.

² Plan General Contable. EBITDA (Doce últimos meses).

Distribución de la deuda por régimen y tipo de interés medio del periodo



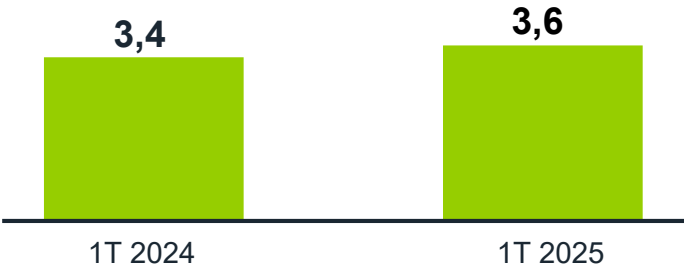
Deuda Financiera Neta (M€)

M€	1T 2025	2024
Deuda financiera bruta	6.417	6.613
Efectivo y equivalentes	(2.012)	(1.565)
Deuda financiera neta	4.404	5.048
Deuda financiera neta / EBITDA ²	1,37x	1,59x

Luton

Pasajeros (M): +7,3%

Recuperación del 98,6%
del tráfico de 2019.

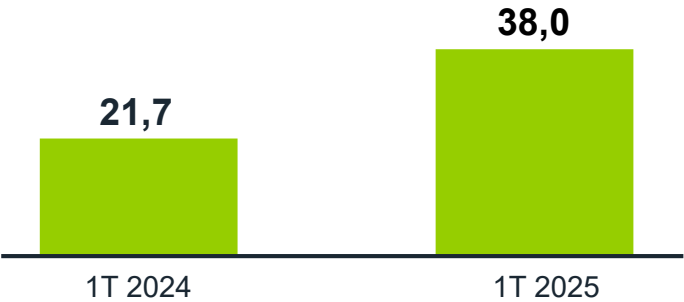


EBITDA (M£): +75,3%

Margen
EBITDA

32,4%

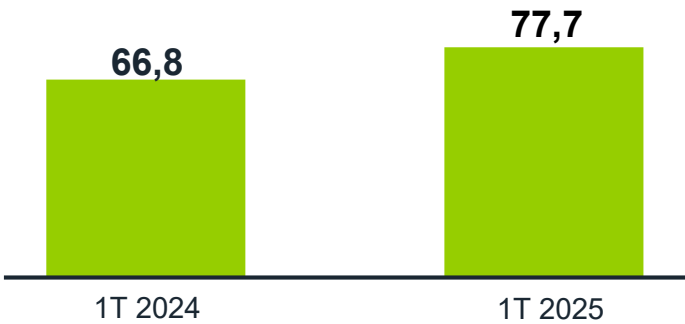
48,8%



Excluyendo el impacto de la
compensación del seguro por el
incendio del aparcamiento, el
EBITDA reflejaría un aumento
del 18,6% (+4,0 M£) y el margen
de EBITDA sería un 33,1%
(32,4% 1T 2024).

Ingresos (M£): +16,3%

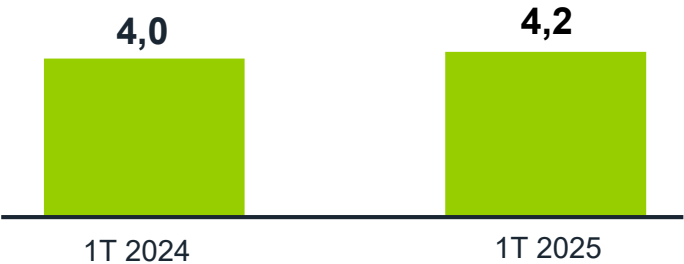
Ingresos aeronáuticos:
+20,4% (£36,2 M).
Ingresos comerciales:
+13,0% (£41,5 M).



Grupo Nordeste Brasil (ANB)

Pasajeros (M): +4,1%

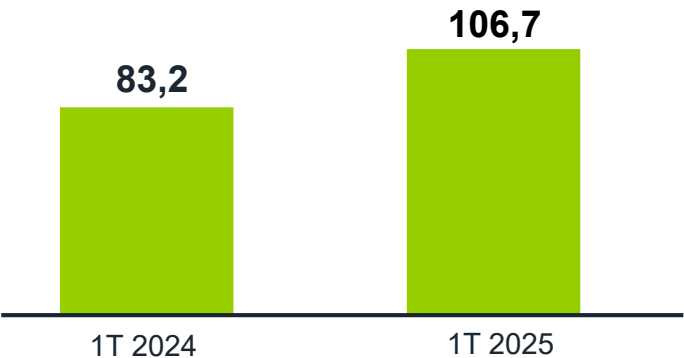
Recuperación del 110,0% del tráfico de 2019.



EBITDA (MR\$): +28,2%

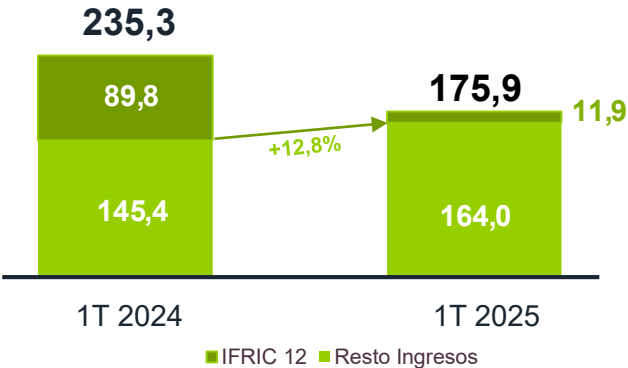


Excluyendo los ingresos por servicios de construcción (IFRIC 12) el margen de EBITDA sería del 65,0% (57,1% en el 1T 2024).



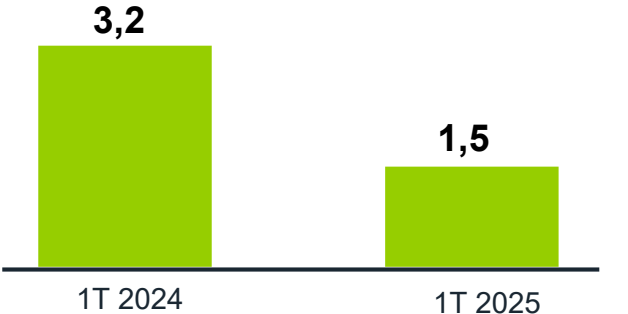
Ingresos (MR\$): -25,2%

Aeronáuticos: +7,0%, (107,0 MR\$).
Comerciales: +25,6% (57,0 MR\$).
Ingresos por servicios de construcción (IFRIC 12): -86,8%% (11,9 MR\$).



Capex (M€): -54,7%

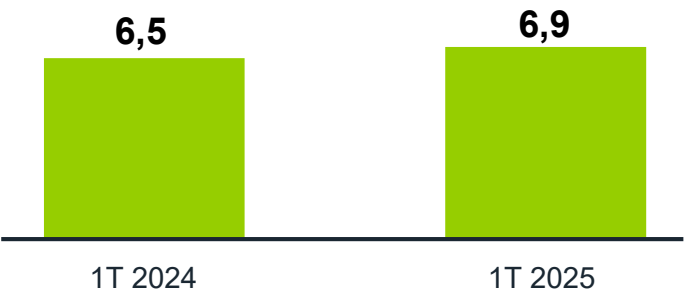
Las actuaciones del período se han centrado en obras complementarias asociadas a espacios comerciales, sistemas TIC y trabajos de mantenimiento.



Bloque de Once Aeropuertos Brasil (BOAB)

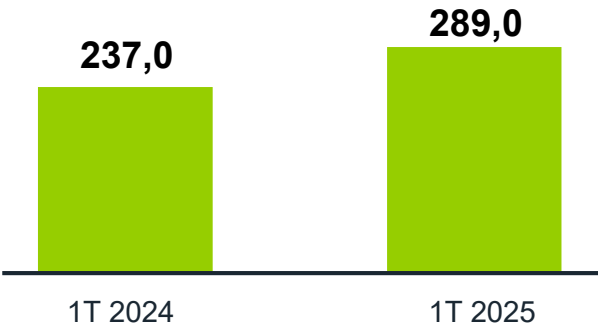
Pasajeros (M): +6,1%

Recuperación del 102,6% del tráfico de 2019¹.



Ingresos (MR\$): +21,5%

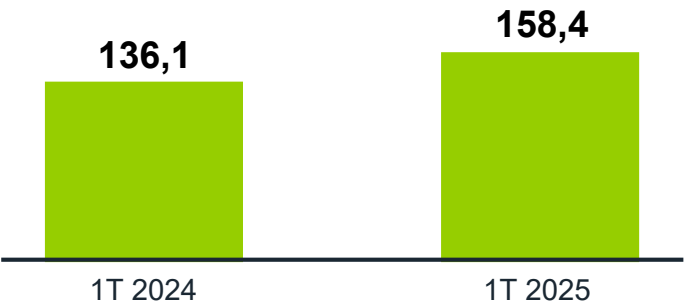
Aeronáuticos: +3,5%, (168,4 MR\$).
Comerciales: +13,2%, (81,8 MR\$).
Ingresos por servicios de construcción (IFRIC 12): +131,6%, (37,9 MR\$).



EBITDA (MR\$): +16,3%

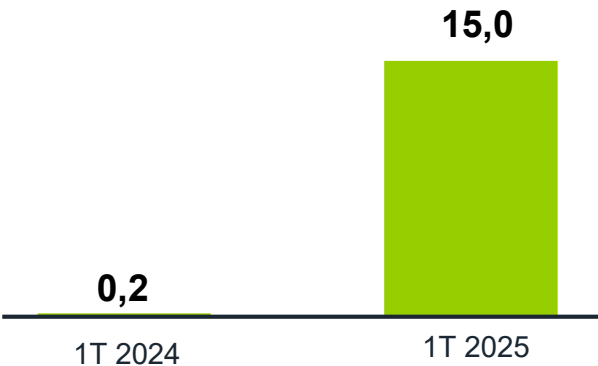


Excluyendo los ingresos por servicios de construcción (IFRIC 12) el margen de EBITDA sería del 63,3% (61,7% en 1T 2024).



Capex (M€): +6.106,2%

Se han adjudicado todos los contratos de obras y la mayor parte de los de equipamiento.



¹ El cálculo incluye el número de pasajeros del Bloque de Once Aeropuertos de Brasil en 2019 a efectos comparativos. La Sociedad concesionaria asumió las operaciones entre octubre y noviembre de 2023.

1

—
**Aspectos
clave**

2

—
**Evolución
del negocio**

3

—
**Resultados
financieros**

4

—
Apéndices

Cuenta de resultados

	M€	1T 2025	1T 2024	Variación M€	Variación %
Ingresos ordinarios		1.307,3	1.220,3	87,0	7,1%
Aeropuertos: Aeronáutico		673,5	622,3	51,3	8,2%
Aeropuertos: Comercial		437,7	399,2	38,5	9,6%
Servicios Inmobiliarios		29,7	27,0	2,7	9,9%
Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia		2,5	2,3	0,2	9,5%
Internacional		163,9	169,6	-5,7	-3,4%
Ajustes ⁽¹⁾		-0,1	-0,1	-0,1	-49-2
Otros ingresos de explotación		18,3	12,7	5,6	44,0%
Total ingresos		1.325,6	1.233,0	92,6	7,5%
Aprovisionamientos		-40,7	-40,6	0,1	0,2%
Gastos de personal		-168,2	-152,0	16,2	10,7%
Otros gastos de explotación		-483,0	-467,4	15,7	3,4%
Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales		-2,0	4,8	6,8	141,1%
Baja de activos financieros		0,0	-0,1	-0,1	-100,0%
Resultado por enajenaciones de inmovilizado		10,5	-1,0	-11,5	-1.107,3%
Deterioro del valor de los activos intangibles, Inmov. material e Inver. inmobiliarias		0,0	0,0	0,0	n.a.
Otros resultados		1,4	4,3	-3,0	-68,4%
Amortización del inmovilizado		-208,7	-211,5	-2,8	-1,3%
Total gastos de explotación		-890,6	-863,4	27,2	3,2%
EBITDA reportado		643,6	581,1	62,6	10,8%
% de Margen (sobre Ingresos Totales)		48,6%	47,1%		
EBIT		435,0	369,6	65,4	17,7%
% de Margen (sobre Ingresos Totales)		32,8%	30,0%		
Ingresos financieros		21,1	29,9	-8,8	-29,3%
Gastos financieros		-58,5	-59,9	-1,3	-2,2%
Otros ingresos /(gastos) financieros netos		0,5	-2,4	2,9	119,2%
Resultado y deterioro de entidades valoradas por el método de la participación		9,5	9,5	0,0	0,1%
Resultado antes de impuestos		407,5	346,7	60,8	17,5%
Impuesto sobre las ganancias		-97,6	-84,3	-13,3	15,8%
Resultado del período consolidado		310,0	262,4	47,5	18,1%
Resultado del período atribuible a participaciones no dominantes		8,7	1,4	7,2	498,0%
Resultado del período atribuible a los accionistas de la dominante		301,3	261,0	40,3	15,4%

¹ Ajustes Intersegmentos.

Estado de Flujos de Efectivo

	Miles €	1T 2025	1T 2024
Resultado antes de impuestos		407.548	346.729
Ajustes por:		202.542	197.662
Depreciación y amortización		208.655	211.477
Correcciones valorativas por deterioro de créditos comerciales		1.973	-4.801
Correcciones valorativas por deterioro de existencias		0	-160
Bajas de activos financieros		0	149
Variación de provisiones		-257	476
Imputación de subvenciones		-7.265	-7.746
(Beneficio)/pérdida por bajas de inmovilizado		-10.466	1.039
Correcciones valorativas por deterioro de instrumentos financieros		-629	299
Ingresos financieros		-21.123	-29.882
Gastos financieros		63.798	72.340
Diferencias de cambio		166	2.102
Ingresos financieros liquidación de derivados financieros		-5.262	-12.479
Otros ingresos y gastos		-17.531	-25.640
Participación en resultados de sociedades puestas en equivalencia		-9.517	-9.512
Variaciones en capital circulante		256.037	169.702
Existencias		494	277
Deudores y otras cuentas a cobrar		139.979	9.939
Otros activos corrientes		-845	3.913
Acreedores y otras cuentas a pagar		116.162	156.277
Otros pasivos corrientes		332	-448
Otros activos y pasivos no corrientes		-85	-256

	Miles €	1T 2025	1T 2024
Otro efectivo generado por las operaciones		-45.683	9.580
Intereses pagados		-36.012	-50.672
Cobros de intereses		19.677	26.824
Impuestos cobrados / (pagados)		-14.061	33.471
Otros cobros (pagos)		-15.287	-43
Efectivo neto generado por las actividades de explotación		820.444	723.673
Adquisiciones de inmovilizado material		-170.408	-232.151
Adquisiciones de activos intangibles		-32.660	-17.590
Adquisiciones de inversiones inmobiliarias		-80	-232
Pagos por adquisiciones de otros activos financieros		-8.805	-45.606
Cobros por desinversiones en inmovilizado material		14.693	0
Cobros por activos financieros		263	25.677
Efectivo neto utilizado en actividades de inversión		-196.997	-269.902
Subvenciones, donaciones y legados recibidos		6.017	1.700
Emisión de deudas con entidades de crédito		0	25.485
Otros cobros		11.715	21.015
Devoluciones de deudas con entidades de crédito		-865	-229
Devoluciones de financiación del Grupo		-208.541	-213.816
Pagos de pasivos por arrendamientos		-2.529	-2.159
Otros pagos		-15.923	-46.132
Efectivo neto generado/(utilizado) en actividades de financiación		-210.126	-214.136
Efecto de las variaciones de los tipos de cambio		5.702	-4.577
(Disminución)/aumento neto de efectivo y equivalentes al efectivo		419.023	235.058
Efectivo y equivalentes al efectivo al inicio del ejercicio		1.821.283	2.363.125
Efectivo y equivalentes al efectivo al final del ejercicio		2.240.306	2.598.183

1

—
**Aspectos
clave**

2

—
**Evolución
del negocio**

3

—
**Resultados
financieros**

4

—
Apéndices

Apéndice: Ingresos por Rentas Fijas y Variables facturadas en el periodo¹



Ingresos por Rentas Fijas y Variables facturadas en el periodo (Miles de euros)

Líneas de negocio	Primer Trimestre		
	2025	2024	Var. 2025/2024
Tiendas libres de impuestos	72.321	61.807	17,0%
Restauración	51.361	48.660	5,6%
Tiendas	20.309	19.219	5,7%
Aparcamientos	47.711	43.716	9,1%
Alquiler de vehículos	54.447	41.896	30,0%
Publicidad	5.041	5.139	-1,9%
Servicios VIP	41.977	30.605	37,2%
Arrendamientos	9.847	8.818	11,7%
Explot. comerciales	6.673	7.292	-8,5%
Suministros	18.406	14.529	26,7%
Resto Comercial	46	42	10,2%
Servicios inmobiliarios	26.543	24.480	8,4%
TOTAL	354.682	306.204	15,8%

Ingresos por Rentas Fijas y Variables facturadas en el periodo por pasajero (Euros por pasajero)

Líneas de negocio	Primer Trimestre		
	2025	2024	Var. 2025/2024
Tiendas libres de impuestos	1,14	1,02	11,7%
Restauración	0,81	0,80	0,8%
Tiendas	0,32	0,32	0,9%
Aparcamientos	0,75	0,72	4,2%
Alquiler de vehículos	0,86	0,69	24,1%
Publicidad	0,08	0,08	-6,3%
Servicios VIP	0,66	0,50	31,0%
Arrendamientos	0,16	0,15	6,6%
Explot. comerciales	0,11	0,12	-12,6%
Suministros	0,29	0,24	21,0%
Resto Comercial	0,00	0,00	5,2%
Servicios inmobiliarios	0,42	0,40	3,6%
TOTAL	5,58	5,05	10,6%

¹ Excluyendo el Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia.

Apéndice: Ingresos por Rentas Mínimas Anuales Garantizadas (RMGA)¹



Ingresos por Rentas Mínimas Anuales Garantizadas (RMGA) (Miles de euros)

Líneas de negocio	Primer Trimestre		
	2025	2024	Var. 2025/2024
Tiendas libres de impuestos	47.456	50.393	-5,8%
Restauración	27.672	26.730	3,5%
Tiendas	11.897	11.417	4,2%
Aparcamientos	9	0	n.a.
Alquiler de vehículos	258	45	479,3%
Publicidad	1.178	1.531	-23,1%
Servicios VIP	72	10	635,7%
Arrendamientos	0	0	0,0%
Explot. comerciales	6.507	7.102	-8,4%
Suministros	0	0	0,0%
Resto Comercial	0	0	0,0%
Servicios inmobiliarios	2.166	1.486	45,8%
TOTAL	97.214	98.713	-1,5%

Ingresos por Rentas Mínimas Anuales Garantizadas (RMGA) por pasajero (Euros por pasajero)

Líneas de negocio	Primer Trimestre		
	2025	2024	Var. 2025/2024
Tiendas libres de impuestos	0,75	0,83	-10,1%
Restauración	0,44	0,44	-1,1%
Tiendas	0,19	0,19	-0,5%
Aparcamientos	0,00	0,00	0,0%
Alquiler de vehículos	0,00	0,00	453,2%
Publicidad	0,02	0,03	-26,5%
Servicios VIP	0,00	0,00	602,6%
Arrendamientos	0,00	0,00	0,0%
Explot. comerciales	0,10	0,12	-12,5%
Suministros	0,00	0,00	0,0%
Resto Comercial	0,00	0,00	0,0%
Servicios inmobiliarios	0,03	0,02	39,2%
TOTAL	1,53	1,63	-5,9%

¹ Excluyendo el Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia.

Apéndice. Otra información financiera. Principales magnitudes.

Evolución trimestral

M€	Primer Trimestre		
	2025	2024	Var.
Tráfico (miles pasajeros) ¹	78.312,3	74.643,2	4,9%
Tráfico en España (miles pasajeros)	63.615,2	60.753,9	4,7%
Ingresos Totales	1.325,6	1.233,0	7,5%
Ingresos Aeronáuticos	673,5	622,3	8,2%
Ingresos Comerciales	437,7	399,2	9,6%
Servicios Inmobiliarios	29,7	27,0	9,9%
Aeropuerto Inter. Región de Murcia	2,5	2,3	9,5%
Internacional ²	163,9	169,6	-3,4%
Otros ingresos	18,3	12,7	44,0%
Gastos explotación totales	-890,6	-863,4	3,2%
Aprovisionamientos	-40,7	-40,6	0,2%
Personal	-168,2	-152,0	10,7%
Otros Gastos Explotación	-483,0	-467,4	3,4%
Baja de activos financieros	0,0	-0,1	-100,0%
Pérdidas, deterioro y provisiones operaciones comerciales	-2,0	4,8	141,1%
Amortizaciones	-208,7	-211,5	-1,3%
Resultado enajenaciones de inmovilizado, Deterioros y Otros resultados	11,8	3,3	259,2%
EBITDA	643,6	581,1	10,8%
Resultado del período consolidado	301,3	261,0	15,4%

¹ Total de pasajeros en la red de aeropuertos en España, Luton, en los seis aeropuertos del Grupo Aeroportuario del Nordeste (ANB) y en los once aeropuertos del Bloque de Once Aeropuertos de Brasil. No se incluye el tráfico de aeropuertos de asociadas que no consolidan contablemente.

² Neto de Ajuste inter-segmentos.

Apéndice. Otra información financiera. Estado de situación financiera

M€	1T 2025	2024
Inmovilizado material	11.975,6	11.970,9
Activos intangibles	1.540,8	1.505,9
Inversiones Inmobiliarias	134,9	135,4
Activos por derechos de uso	42,1	41,4
Inversiones en empresas asociadas y con control conjunto	132,9	128,0
Otro activo no corriente	419,1	390,6
Activos no corrientes	14.245,4	14.172,1
Existencias	5,9	6,4
Clientes y otras cuentas a cobrar	777,3	906,7
Instrumentos financieros derivados	59,9	68,9
Efectivo y equivalentes al efectivo	2.240,3	1.821,3
Activos corrientes	3.083,5	2.803,2
Total activos	17.328,9	16.975,4

M€	1T 2025	2024
Capital ordinario	1.500,0	1.500,0
Prima de emisión	1.100,9	1.100,9
Ganancias/(pérdidas) acumuladas	6.226,2	5.917,7
Otras reservas	-223,7	-242,2
Participaciones no dominantes	-59,4	-68,2
Total patrimonio neto	8.544,0	8.208,2
Deuda financiera	5.753,0	5.978,3
Provisiones para otros pasivos y gastos	166,3	157,3
Subvenciones	314,6	321,3
Otros pasivos a largo plazo	73,9	75,8
Pasivos no corrientes	6.307,8	6.532,8
Deuda financiera	1.373,0	1.340,6
Provisiones para otros pasivos y gastos	68,8	32,6
Subvenciones	26,4	27,0
Otros pasivos corrientes	1.008,9	834,2
Pasivos corrientes	2.477,0	2.234,4
Total pasivos	8.784,8	8.767,2
Total patrimonio neto y pasivos	17.328,9	16.975,4

Apéndice. Datos de pasajeros por Grupos de aeropuertos¹

Tráfico 1T 2024 vs 1T 2025



¹ Pasajeros en la red de aeropuertos en España. | ² Incluye el Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia. | ³ Tráfico comercial.

Apéndice. Información de tráfico



Tráfico por aerolínea (10 principales)

Compañía	Pasajeros ⁽¹⁾ 1T 2025	Pasajeros ⁽¹⁾ 1T 2024	Variación		Cuota (%)	
			%	Pasajeros	1T 2025	1T 2024
Ryanair ⁽²⁾	13.335.420	12.373.292	7,8%	962.128	21,0%	20,4%
Vueling	10.084.001	9.849.400	2,4%	234.601	15,9%	16,2%
Iberia	5.336.023	5.216.571	2,3%	119.452	8,4%	8,6%
Air Europa	4.019.913	4.131.709	-2,7%	-111.796	6,3%	6,8%
Easyjet ⁽³⁾	3.098.561	3.115.102	-0,5%	-16.541	4,9%	5,1%
Iberia Express	2.958.302	2.707.294	9,3%	251.008	4,7%	4,5%
Grupo Binter ⁽⁴⁾	2.436.168	2.350.021	3,7%	86.147	3,8%	3,9%
Jet2.Com	2.181.702	2.048.470	6,5%	133.232	3,4%	3,4%
Air Nostrum	1.848.428	1.550.612	19,2%	297.816	2,9%	2,6%
Eurowings	1.688.490	1.559.764	8,3%	128.726	2,7%	2,6%
Total Top 10	46.987.008	44.902.235	4,6%	2.084.773	73,9%	73,9%
Total Pasajeros Bajo Coste ⁽⁵⁾	38.207.822	35.819.916	6,7%	2.387.906	60,1%	59,0%

¹ Pasajeros totales en la red de aeropuertos en España. Datos provisionales pendientes de publicación definitiva.

² Incluye Ryanair Ltd., Ryanair Sun, S.A. y Ryanair UK Limited.

³ Incluye Easyjet Switzerland, S.A., Easyjet Airline Co. Ltd. y Easyjet Europe Airline GMBH.

⁴ Incluye Binter Canarias, Naysa y Canarias Airlines.

⁵ Incluye el tráfico de las compañías de bajo coste en vuelos regulares.

Apéndice. Información de tráfico



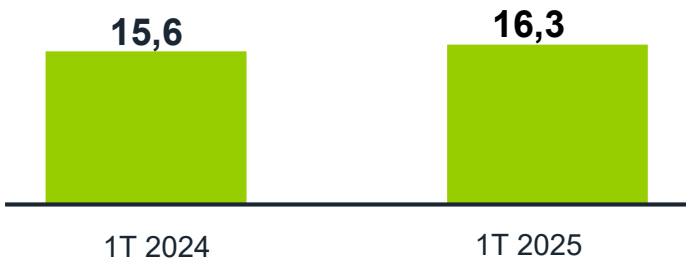
Tráfico por origen/destino (15 principales)

País	Pasajeros ⁽¹⁾ 1T 2025	Pasajeros 1T 2024	Variación		Cuota (%)	
			%	Pasajeros	1T 2025	1T 2024
España	21.257.651	21.057.207	1,0%	200.444	33,4%	34,7%
Reino Unido	8.085.889	7.786.859	3,8%	299.030	12,7%	12,8%
Alemania	5.361.723	5.126.215	4,6%	235.508	8,4%	8,4%
Italia	4.600.258	3.990.179	15,3%	610.079	7,2%	6,6%
Francia	3.133.104	2.930.890	6,9%	202.214	4,9%	4,8%
Holanda	2.045.126	1.981.861	3,2%	63.265	3,2%	3,3%
Bélgica	1.433.714	1.328.286	7,9%	105.428	2,3%	2,2%
Portugal	1.415.718	1.455.093	-2,7%	-39.375	2,2%	2,4%
Suiza	1.323.668	1.330.802	-0,5%	-7.134	2,1%	2,2%
Polonia	1.211.173	1.077.928	12,4%	133.245	1,9%	1,8%
Irlanda	1.121.586	1.072.140	4,6%	49.446	1,8%	1,8%
Marruecos	973.261	799.954	21,7%	173.307	1,5%	1,3%
Estados Unidos	904.937	888.193	1,9%	16.744	1,4%	1,5%
Dinamarca	727.797	729.681	-0,3%	-1.884	1,1%	1,2%
Suecia	675.037	737.538	-8,5%	-62.501	1,1%	1,2%
Total Top 15	54.270.642	52.292.826	3,8%	1.977.816	85,3%	86,1%
Total resto de mercados	9.344.596	8.461.079	10,4%	883.517	14,7%	13,9%
Total	63.615.238	60.753.905	4,7%	2.861.333	100,0%	100,0%

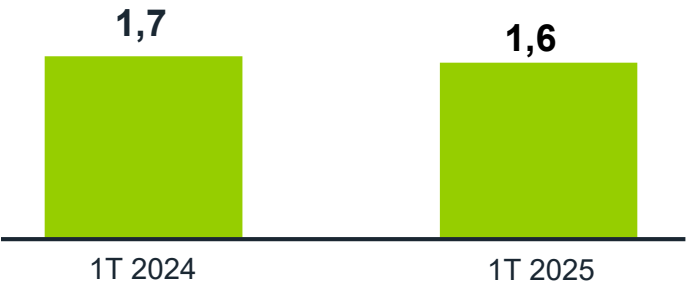
¹ Pasajeros totales en la red de aeropuertos en España. Datos provisionales pendientes de publicación definitiva.

Apéndice: Resto de participaciones: Evolución del tráfico de pasajeros (M)

GAP⁽¹⁾: +4,2%



Aerocali⁽²⁾: -4,7%



¹ Incluye el tráfico de los aeropuertos Sangster Internacional en Montego Bay y Kingston (Jamaica).

² La concesión se ha prorrogado hasta el 31 de agosto de 2025.

Apéndice. Medidas Alternativas del Rendimiento

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 de Aena, 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. Consideramos que estas MAR y medidas no-NIIF son de utilidad para la dirección y los inversores puesto que facilita 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 sólo 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 utilizadas en este documento pueden ser categorizadas de la siguiente manera:

1. 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.

En nota relativa a la información financiera por segmentos de negocio de la memoria, se indica que el Presidente y Consejero Delegado evalúa el rendimiento de los segmentos operativos en función del EBITDA.

- **EBITDA ajustado:** El EBITDA ajustado se calcula como EBITDA + Deterioros de inmovilizado + resultado por enajenaciones del inmovilizado. La reconciliación, tanto del EBITDA como del EBITDA ajustado, con los resultados consolidados figuran también en la nota relativa a la información financiera por segmentos de negocio de la memoria.
- **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.

Apéndice. Medidas Alternativas del Rendimiento

2. Medidas de la situación financiera

- **Deuda Neta:** La Deuda 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 (Ver Nota 10 de los Estados financieros resumidos consolidados) 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:

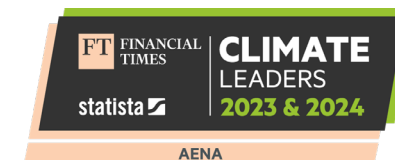
- a. préstamos, créditos y descuentos comerciales;
- b. cualquier cantidad debida en concepto de bonos, obligaciones, notas, deuda y, en general, instrumentos de similar naturaleza;
- c. cualquier cantidad debida en concepto de arrendamiento, o leasing que, de acuerdo con la normativa contable aplicable, serían tratados como deuda financiera;
- d. 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
- e. 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 de estas MAR se ha incluido en el apartado correspondiente del Informe de Gestión Consolidado.

Gracias



Rumbo al desarrollo sostenible

Desarrollo
Social

Desarrollo
Económico

Sostenibilidad
Medioambiental



Empresa comprometida con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de Naciones Unidas



**aeropuertos
para ti**



**AGENDA
2030**



AENA

Infraestructuras
aerodromáticas
de España

Informe de Gestión Intermedio Consolidado

Correspondiente al período
de tres meses finalizado el
31 de marzo de 2025



1. Resumen ejecutivo

El Grupo Aena ha registrado 78,3 millones de **pasajeros** en el primer trimestre de 2025 que representan un crecimiento interanual del 4,9%:

- El número de pasajeros en la red de aeropuertos en España¹ ha alcanzado 63,6 millones, que supone un aumento interanual del 4,7%.
- El Aeropuerto London Luton ha registrado 3,6 millones de pasajeros, que representan un aumento interanual del 7,3%.
- El tráfico de los seis aeropuertos del Grupo Aeroportuario del Nordeste de Brasil (en adelante, ANB) ha alcanzado 4,2 millones de pasajeros, registrando un crecimiento interanual del 4,1%.
- Los 11 aeropuertos del Bloco de Onze Aeroportos de Brasil (BOAB) han registrado 6,9 millones de pasajeros, que representan un aumento interanual del 6,1%.

Los **ingresos totales** consolidados han alcanzado 1.325,6 millones de euros. Han aumentado un 7,5% interanual y 92,6 millones de euros.

Los ingresos de la actividad aeronáutica de Aena han ascendido a 683,6 millones de euros (+8,1% interanual y +51,3 millones de euros). Los ingresos comerciales han alcanzado 441,1 millones de euros (+9,7% interanual y +38,9 millones de euros) y los correspondientes a servicios inmobiliarios 29,9 millones de euros (+9,7% interanual y +2,7 millones de euros).

La actividad comercial ha mejorado notablemente respecto a 2024 y este comportamiento se observa en todas las líneas de negocio.

Las ventas totales han aumentado un 10,0% interanual y por pasajero han crecido un 5,1%. En las tiendas libres de impuestos, impulsadas por la apertura de nuevos espacios. En restauración, favorecidas principalmente por el buen funcionamiento de las nuevas marcas. En la actividad de tiendas, el aumento de las ventas refleja un mix comercial y de marcas adecuado y atractivo para nuestros clientes. En la línea de alquiler de vehículos, como consecuencia del aumento del número de contratos y del ticket medio en la actividad de alquiler de vehículos sin conductor. En servicios VIP, el crecimiento es consecuencia del mayor número de usuarios y del precio medio de las salas VIP. Y en la actividad de aparcamientos, la optimización de las plazas disponibles y la mejora de las políticas de fijación de precios han sido las palancas del aumento.

Los ingresos del negocio comercial e inmobiliario de Aena (ingresos por rentas fijas, variables y RMGA) han aumentado un 11,6% interanual y por pasajero han crecido un 6,4% a 7,11 euros (6,68 euros en el primer trimestre de 2024).

Los **gastos de explotación** consolidados se han situado en 890,6 millones de euros (863,4 millones de euros en el primer trimestre de 2024). Han aumentado un 3,2% interanual (+27,2 millones de euros).

Los gastos operativos (aprovisionamientos, gastos de personal y otros gastos de explotación) han ascendido a 691,9 millones de euros. Han aumentado un 4,8% interanual (+32,0 millones de euros).

Otros gastos de explotación han alcanzado 483,0 millones de euros y han aumentado un 3,4% interanual (+15,7 millones de euros).

En Aena, otros gastos de explotación han alcanzado 409,4 millones de euros y han aumentado un 5,8% interanual (+22,5 millones de euros). Excluyendo el coste de la energía eléctrica, que ha aumentado un 22,2% interanual (+5,6 millones de euros) por la evolución de los precios, otros gastos de explotación han aumentado un 4,7% interanual (+16,8 millones de euros).

El primer trimestre refleja, como es habitual, la contabilización de los impuestos locales cuyo devengo se produce íntegramente al inicio del ejercicio en aplicación del CINIIF 21 (155,7 millones de euros en el primer trimestre de 2025 y 154,4 en el primer trimestre de 2024).

El **EBITDA** consolidado ha ascendido a 643,6 millones de euros y ha aumentado un 10,8% interanual (+62,6 millones de euros). El margen de EBITDA se ha situado en el 48,6% (47,1% al 31 de marzo de 2024).

El **resultado antes de impuestos** ha alcanzado 407,5 millones de euros (346,7 millones de euros en el primer trimestre de 2024) y el período se ha cerrado con un **beneficio neto** de 301,3 millones de euros (261,0 millones de euros en el primer trimestre de 2024).

Por lo que se refiere al **efectivo neto generado por actividades de explotación**, ha alcanzado 820,4 millones de euros (723,7 millones de euros en el primer trimestre de 2024).

La Junta General de Accionistas de Aena S.M.E., S.A., ha aprobado la distribución de un dividendo de 9,76 euros brutos por acción con cargo al beneficio neto de 2024, el mayor dividendo en la historia de la Compañía. El pago se ha hecho efectivo el 24 de abril.

¹ Incluye los aeropuertos de Aena S.M.E., S.A. (Aena o la "Compañía") y el Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia (AIRM).

Al pago del programa de **inversiones** se han destinado 203,1 millones de euros. De este importe, 167,0 millones de euros corresponden a la red de aeropuertos en España, 19,6 millones de euros al Aeropuerto London Luton, 1,5 millones de euros a ANB y 15,0 millones de euros a BOAB.

En cuanto a la **posición financiera** del Grupo Aena, la ratio de deuda financiera neta contable a EBITDA ha disminuido hasta 1,37x (1,57x al 31 de diciembre de 2024). La ratio de deuda financiera neta contable a EBITDA de Aena S.M.E., S.A. también ha mejorado hasta 1,37x (1,59x al 31 de diciembre de 2024).

A nivel del Grupo, las disponibilidades de caja y facilidades crediticias ascienden a 5.048,2 millones de euros.

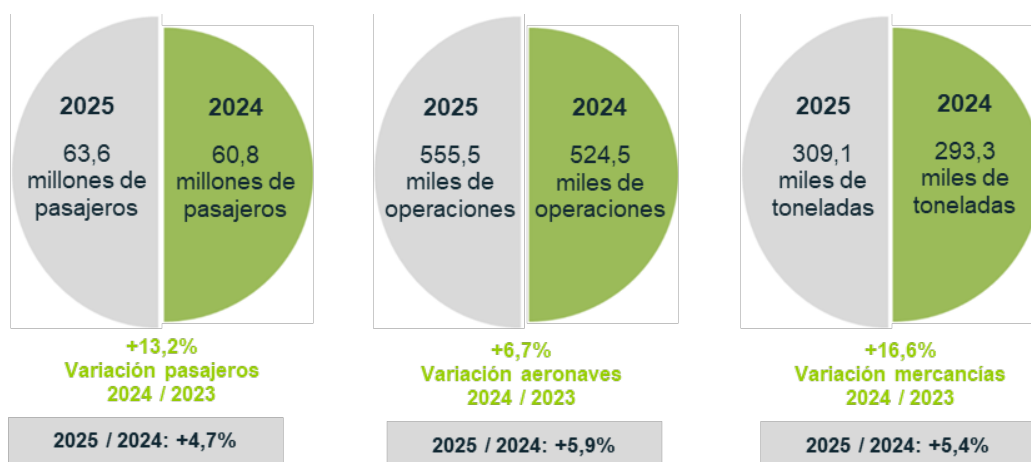
La calificación crediticia de largo plazo asignada por la agencia de rating Moody's es "A3", con perspectiva positiva, y por la agencia Fitch Ratings es "A", con perspectiva estable. La calificación a corto plazo asignada por Fitch Ratings es "F1", con perspectiva estable.

La **cotización de la acción** de Aena ha fluctuado en el período entre un mínimo de 198,1 euros y un máximo de 220,2 euros. Ha cerrado al 31 de marzo de 2025 en 216,6 euros, lo que implica una revalorización del precio de la acción del 9,7% desde el 31 de diciembre de 2024, inferior a la evolución del IBEX35 que en el mismo período ha acumulado una subida del 13,3%.

Finalmente, cabe señalar que la Junta General de Accionistas de Aena S.M.E., S.A. ha aprobado el desdoblamiento (split), a partir de mayo, del número de acciones en que se divide el capital social de la Compañía, en la proporción de 10 acciones nuevas por cada acción antigua, mediante la reducción del valor nominal unitario de cada acción de 10 euros a 1 euro.

2. Datos de actividad

2.1. Red de aeropuertos en España²



Los aeropuertos en España han registrado 63,6 millones de pasajeros, lo que representa un aumento interanual del 4,7%.

En el mes de enero, el crecimiento interanual de pasajeros ha sido un 6,1%, en febrero un 4,0% y en marzo un 4,2%. Cabe recordar que el primer trimestre de 2024 incluyó el calendario de la Semana Santa y el mes de febrero fue bisiesto, a diferencia de este año.

En los primeros meses de 2025 se ha moderado la tendencia alcista del año pasado, si bien hubo cinco aeropuertos que registraron el mes con más tráfico de aeronaves hasta la fecha: Gran Canaria, Tenerife Sur, César Manrique-Lanzarote, Fuerteventura y Tenerife Norte-Ciudad de La Laguna.

Según comunicó el 25 de febrero, Aena estima un crecimiento del volumen de pasajeros en la red de aeropuertos en España para 2025 del +3,4%³, alcanzando aproximadamente 320 millones de pasajeros.

No obstante, factores como las condiciones macroeconómicas, la incertidumbre geopolítica, el precio del combustible o posibles disrupciones en el lado de la oferta aérea, pueden afectar al comportamiento del tráfico aéreo.

² Incluye los aeropuertos de Aena y AIRM.

³ Porcentaje de crecimiento del volumen de pasajeros totales en la red de aeropuertos en España en comparación con 2024.

Datos de tráfico por aeropuertos y grupos⁴ de aeropuertos

Aeropuertos y Grupos de aeropuertos	Pasajeros			Aeronaves			Mercancías		
	Millones 1T 2025	% Var. ¹ interanual	Cuota 1T 2025	Miles 1T 2025	% Var. ¹ interanual	Cuota 1T 2025	Toneladas 1T 2025	% Var. ¹ interanual	Cuota 1T 2025
Adolfo Suárez Madrid-Barajas	15,5	4,5%	24,4%	100,8	4,2%	18,2%	191.075	7,6%	61,8%
Josep Tarradellas Barcelona-El Prat	11,8	3,2%	18,6%	77,4	4,3%	13,9%	44.075	0,9%	14,3%
Palma de Mallorca	3,5	1,9%	5,5%	30,5	1,1%	5,5%	1.416	-6,0%	0,5%
Total Grupo Canarias	14,1	3,6%	22,2%	124,1	5,5%	22,3%	7.906	-1,0%	2,6%
Total Grupo I	16,2	8,2%	25,5%	125,6	8,8%	22,6%	9.341	3,5%	3,0%
Total Grupo II	2,0	1,6%	3,1%	39,4	3,5%	7,1%	38.198	7,2%	12,4%
Total Grupo III	0,4	0,5%	0,7%	57,6	10,5%	10,4%	17.058	-4,5%	5,5%
TOTAL España	63,6	4,7%	100,0%	555,5	5,9%	100,0%	309.070	5,4%	100,0%

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

Datos de tráfico de pasajeros por áreas geográficas

El tráfico doméstico ha aumentado un 1,0% interanual y representa el 33,4% del total.

El tráfico internacional ha crecido un 6,7% interanual y representa el 66,6% del total.

Región	Pasajeros (millones)		% Variación	Cuota	
	1T 2025	1T 2024	Interanual	1T 2025	1T 2024
Europa ¹	35,7	33,8	5,8%	56,2%	55,6%
España	21,3	21,1	1,0%	33,4%	34,7%
Latinoamérica	2,6	2,4	6,9%	4,1%	4,0%
Norteamérica ²	1,4	1,4	2,5%	2,2%	2,2%
África	1,3	1,1	24,0%	2,1%	1,8%
Oriente Medio	0,9	0,8	15,2%	1,4%	1,3%
Asia y Otros	0,4	0,3	50,6%	0,6%	0,4%
TOTAL	63,6	60,8	4,7%	100,0%	100,0%

¹Excluye España.

²Incluye EE.UU., Canadá y México.

⁴ Grupo Canarias: El Hierro, Fuerteventura, Gran Canaria, La Gomera, La Palma, Lanzarote-César Manrique, 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

Los principales mercados europeos han superado el volumen de pasajeros del primer trimestre de 2024.

País	Pasajeros (millones)		% Variación	Cuota	
	1T 2025	1T 2024	Interanual	1T 2025	1T 2024
España	21,3	21,1	1,0%	33,4%	34,7%
Reino Unido	8,1	7,8	3,8%	12,7%	12,8%
Alemania	5,4	5,1	4,6%	8,4%	8,4%
Italia	4,6	4,0	15,3%	7,2%	6,6%
Francia	3,1	2,9	6,9%	4,9%	4,8%
Holanda	2,0	2,0	3,2%	3,2%	3,3%
Bélgica	1,4	1,3	7,9%	2,3%	2,2%
Portugal	1,4	1,5	-2,7%	2,2%	2,4%
Suiza	1,3	1,3	-0,5%	2,1%	2,2%
Polonia	1,2	1,1	12,4%	1,9%	1,8%
Total Top 10	49,9	48,1	3,8%	78,4%	79,1%

Datos de tráfico de pasajeros por aerolíneas

Las principales aerolíneas, Ryanair y el Grupo IAG han transportado 32,8 millones de pasajeros (+4,2% interanual) y han alcanzado una cuota conjunta del 51,6% (51,8% en el primer trimestre de 2024).

El volumen de tráfico de Ryanair ha crecido un 7,8% interanual y el del Grupo IAG (19,5 millones de pasajeros) un 1,9%.

Compañía aérea	Pasajeros (millones)		% Variación	Cuota	
	1T 2025	1T 2024	Interanual	1T 2025	1T 2024
Ryanair	13,3	12,4	7,8%	21,0%	20,4%
Vueling	10,1	9,8	2,4%	15,9%	16,2%
Iberia	5,3	5,2	2,3%	8,4%	8,6%
Air Europa	4,0	4,1	-2,7%	6,3%	6,8%
Iberia Express	3,1	3,1	-0,5%	4,9%	5,1%
Easyjet	3,0	2,7	9,3%	4,7%	4,5%
Grupo Binter	2,4	2,4	3,7%	3,8%	3,9%
Air Nostrum	2,2	2,0	6,5%	3,4%	3,4%
Wizz Air	1,8	1,6	19,2%	2,9%	2,6%
Jet2.Com	1,7	1,6	8,3%	2,7%	2,6%
Total Top 10	47,0	44,9	4,6%	74,0%	74,1%

Las aerolíneas de bajo coste han registrado 38,2 millones de pasajeros y un crecimiento interanual del 6,7%. Han concentrado el 60,1% del volumen total de pasajeros del primer trimestre de 2025 (59,0% en el primer trimestre de 2024).

Temporada de verano 2025

Las compañías aéreas han programado 246,8 millones de asientos en los aeropuertos de la red de Aena entre el 30 de marzo y el 25 de octubre de 2025. Esto implica un 1,5% más de asientos que los programados en la misma temporada de 2024 y un crecimiento del 6,5% respecto a los operados al cierre de la temporada.

En el caso de las operaciones, las aerolíneas han programado casi 1,4 millones de aterrizajes y despegues, lo que supone un incremento del 1,2% respecto a las operaciones programadas en la misma temporada de 2024 y un 4,8% más que los vuelos operados.

Los aeropuertos desde los que más asientos se ofertan son: Adolfo Suárez Madrid-Barajas (48 millones, -0,7% que los programados para 2024 y +3% que los operados) y Josep Tarradellas Barcelona-El Prat (42,9 millones, +1,6% y +8%). Les siguen los aeropuertos de Palma de Mallorca (33,3 millones, +0,1% y +6%), Málaga-Costa del Sol (20,9 millones, +4,6% y +10%), Alicante-Elche Miguel Hernández (14,7 millones, +3,2% y +6%), Gran Canaria (10,4 millones, +6% y +10%) e Ibiza (9,5 millones, +2,2% y +5%).

Por zonas geográficas, destacan los mercados Asia-Pacífico, Norteamérica, Latinoamérica, África con incrementos de asientos del 38,9%, 8,7%, 6,1%, 4,9%, respectivamente. Europa y Oriente Medio crecen ambos un 1,2%. Respecto a los asientos operados en la temporada 2024, Asia-Pacífico aumenta un 46%, África y Oriente Medio un 20%, Norteamérica un 10%, Latinoamérica un 9% y Europa un 7%.

Por países, las rutas nacionales concentran el mayor número de asientos programados, seguidos de los destinos en Reino Unido, Alemania, Italia, Francia y Países Bajos.

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 33 aeropuertos al 31 de marzo de 2025: 1 en Reino Unido, 17 en Brasil, 12 en México, 2 en Jamaica y 1 en Colombia.

Sociedad	Pasajeros (millones)		% Variación ¹	% Participación	
	1T 2025	1T 2024	interanual	Directa	Indirecta
Aeropuerto London Luton (Reino Unido)	3,6	3,4	7,3%	51,0%	
Grupo Aeroportuario del Nordeste de Brasil - ANB	4,2	4,0	4,1%	100,0%	
Bloco de Onze Aeroportos de Brasil - BOAB	6,9	6,5	6,1%	100,0%	
Grupo Aeroportuario del Pacífico - GAP (México y Jamaica) ²	16,3	15,6	4,2%		6,4%
Aeropuerto Internacional Alfonso Bonilla Aragón (Cali, Colombia) - AEROCALI	1,6	1,7	-4,7%	50,0%	
TOTAL	32,6	31,2	4,6%		

¹ Los porcentajes de variación están calculados en pasajeros.

² ADI participa en GAP a través de la sociedad Aeropuertos Mexicanos del Pacífico, S.A.P.I. de CV (AMP), de la que ADI es el socio operador y propietaria del 33,33% del capital. La sociedad AMP, que es a su vez el socio estratégico de GAP, tiene una participación del 19,28% de su capital.

2.2.1 Sociedades dependientes

Aeropuerto London Luton

Ha registrado 3,6 millones de pasajeros que representan un aumento interanual del 7,3%, debido a la mayor capacidad ofertada por las aerolíneas y a la mejora del factor de ocupación (+1,8 puntos porcentuales frente al primer trimestre de 2024).

La oferta de aerolíneas se ha diversificado con el inicio de la operativa de Jet2 en su nueva base de Luton en abril. Esta aerolínea operará 36 vuelos semanales, una oferta adicional de 430.000 asientos en 2025.

En movimientos de aeronaves, se han registrado 28.827 operaciones (+3,7% interanual).

El volumen de carga ha registrado 7.125 toneladas de mercancía (-3,2% interanual).

Ampliación de capacidad futura

El 3 de abril, la Secretaria de Estado de Transportes británica aprobó la ampliación de la capacidad del aeropuerto desde los actuales 19 millones de pasajeros a 32 millones. A partir de esta fecha hay un periodo de 6 semanas de “Judicial Review” en las que se pueden presentar alegaciones a la decisión. Una vez aprobada la DCO (Development Consent Order) el Ayuntamiento de Luton debe decidir cómo y cuándo se desarrollará la citada ampliación.

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). Los niveles de tráfico registrados en 2024 han generado que la concesión se extienda al menos hasta septiembre de 2032.

ANB

Aeropuerto	Pasajeros (millones)		% Variación ¹
	1T 2025	1T 2024	interanual
Recife	2,5	2,4	3,3%
Maceió	0,8	0,7	8,9%
João Pessoa	0,5	0,4	10,7%
Aracajú	0,3	0,3	4,1%
Juazeiro do Norte	0,1	0,1	2,3%
Campina Grande	0,04	0,1	-51,1%
TOTAL	4,2	4,0	4,1%

¹ Los porcentajes de variación están calculados en pasajeros.

El tráfico de los seis aeropuertos de ANB ha alcanzado 4,2 millones de pasajeros que representan un crecimiento interanual del 4,1%.

En movimientos de aeronaves, se han registrado 38.430 operaciones (-4,1% interanual).

El volumen de carga ha alcanzado 16.420 toneladas de mercancías (+17,0% 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).

BOAB

Aeropuerto	Pasajeros (millones)		% Variación ¹
	1T 2025	1T 2024	interanual
Congonhas - Sao Paulo	5,82	5,52	5,4%
Campo Grande	0,40	0,34	17,8%
Uberlandia	0,25	0,23	6,8%
Santarém	0,11	0,11	1,4%
Marabá	0,09	0,09	0,4%
Montes Claros	0,08	0,07	14,6%
Carajás	0,06	0,04	31,9%
Altamira	0,02	0,03	-25,0%
Uberaba	0,03	0,02	19,5%
Corumbá	0,01	0,01	17,4%
Ponta Porã	0,01	0,01	-34,8%
TOTAL	6,9	6,5	6,1%

¹ Los porcentajes de variación están calculados en pasajeros.

Los 11 aeropuertos de BOAB han registrado 6,9 millones de pasajeros, que representan un aumento interanual de 6,1%.

En movimientos de aeronaves, se han registrado un total de 72.499 operaciones (-4,4% interanual).

El volumen de carga ha registrado 14.293 toneladas de mercancías (+14,6% 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 (5 de junio de 2023).

2.2.2 Sociedades asociadas y con control conjunto

Grupo Aeroportuario del Pacífico (GAP)

Ha registrado 16,3 millones de pasajeros que representan un crecimiento interanual del 4,2%.

En los 12 aeropuertos del grupo en México, el volumen de pasajeros ha aumentado un 5,4% interanual y en los 2 aeropuertos de Jamaica ha descendido un 4,4%.

La variación interanual se debe a la recuperación y crecimiento del tráfico doméstico en un +9,1%, derivado del aumento de la oferta de asientos a medida que avanzan las revisiones preventivas de los motores Pratt & Whitney de la familia A320neo y A321neo (el tipo de aeronave principal con la que opera la aerolínea Volaris, el mayor cliente de GAP y principal aerolínea afectada por la situación en México). La variación del tráfico internacional ha sido ligeramente negativa, -0,7%.

En los meses de enero, febrero y marzo, ha continuado la recuperación de aeronaves por la finalización de sus revisiones y la oferta de asientos se ha incrementado un 2,3%, 2,8% y un 9,0% interanual respectivamente, confirmando que las principales aerolíneas afectadas, Volaris y Viva Aerobús, están agregando capacidad gradualmente a medida que finalizan las revisiones de los motores y las aeronaves.

Aeropuerto Internacional Alfonso Bonilla Aragón (Cali-Colombia)

Ha registrado 1,6 millones de pasajeros que representan un descenso interanual del 4,7%.

El tráfico doméstico acumula una variación interanual del -4,3%. El tráfico internacional ha descendido un 6,3% interanual.

La aerolínea JetSMART ha iniciado en abril la ruta nacional Cali-Bogotá y en julio Cali-San Andrés. Por su parte, Aeroméxico ha anunciado la apertura de la ruta desde la Ciudad de México a Cali con vuelos diarios a partir del verano.

El contrato de concesión actual finaliza el 31 de agosto de 2025. En paralelo, continúa la negociación para el desarrollo de una asociación público privada (APP).

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:** las operaciones de la subsidiaria Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. se corresponden con la actividad de desarrollo internacional del Grupo que consiste en inversiones en otros gestores aeroportuarios. Dentro de este segmento, se presenta información desglosada sobre las operaciones realizadas en el periodo por cada una de las concesiones sobre infraestructuras aeroportuarias ubicadas fuera de España y gestionadas por las sociedades dependientes: Aeropuerto London Luton, Grupo Aeroportuario del Nordeste de Brasil (ANB) y Bloco de Onze Aeroportos de Brasil (BOAB).

3.1 Segmento Aeropuertos

3.1.1 Actividad aeronáutica

Documento de Regulación Aeroportuaria 2017-2021 (DORA I)

Solicitud de modificación del DORA 2017-2021

El 8 de marzo de 2021, Aena solicitó la modificación del DORA aprobado por el Acuerdo del Consejo de Ministros de 27 de enero de 2017 para el primer quinquenio regulatorio, correspondiente a los años 2017-2021, al amparo del artículo 27 de la Ley 18/2014, de 15 de octubre.

La solicitud de modificación pretendía el reconocimiento y compensación del impacto económico sufrido por Aena como consecuencia de la COVID-19 en el periodo de aplicación del DORA I.

Mediante resolución de 16 de diciembre de 2021, la Dirección General de Aviación Civil (DGAC) acordó no iniciar el procedimiento de modificación del DORA al no apreciar la concurrencia de todas las circunstancias excepcionales a las que se refiere el artículo 27 y no observar elementos en el DORA de cuya modificación pudiera derivarse la compensación solicitada.

El 21 de enero de 2022, Aena interpuso recurso de alzada contra la resolución anterior, que fue desestimado por resolución de la Secretaría General de Transportes y Movilidad de fecha 23 de marzo de 2022.

Aena interpuso recurso contencioso administrativo frente a las anteriores resoluciones ante el Tribunal Superior de Justicia de Madrid (TSJM).

El recurso interpuesto por Aena fue resuelto por la sentencia del TSJM de 14 de marzo de 2024, que acordó la anulación de las citadas resoluciones y la retroacción del procedimiento al momento previo a dictar resolución de 16 de diciembre de 2021 para que se dé trámite de audiencia y demás actuaciones correspondientes al procedimiento que se venía tramitando, y una vez realizado, se dicte la resolución que proceda.

El 9 de septiembre de 2024, la DGAC dictó oficio por el que se concedía a Aena audiencia, a fin de que pudiera efectuar alegaciones y presentar documentos y justificantes en el procedimiento, todo lo cual se presentó el 8 de octubre de 2024.

Documento de Regulación Aeroportuaria 2022-2026 (DORA II)

Base de Activos regulada

La base de activos regulada asciende a 9.387,1 millones de euros al cierre de 2024.

Tarifas aeroportuarias 2025

El 28 de noviembre de 2024, la CNMC emitió su resolución de supervisión de las tarifas aeroportuarias para 2025, declarando que el ingreso máximo anual ajustado por pasajero (IMAAJ) aplicable es de 10,35 euros, lo que supone una variación tarifaria del 0% respecto a las de 2024.

Recursos contra las tarifas aeroportuarias

- En relación con los procedimientos contra las tarifas aeroportuarias de 2022, se han presentado los siguientes recursos contencioso-administrativos ante la Audiencia Nacional, en los que Aena resulta parte co-demandada, contra las resoluciones de la CNMC:

- Recurso contencioso-administrativo interpuesto por Ryanair contra la resolución de la CNMC de 24 de marzo de 2022 en relación con los conflictos acumulados presentados por IATA y Ryanair contra la decisión del Consejo de Administración de Aena del 21 de diciembre de 2021 en la que se fijan las tarifas de 2022. El demandante solicita que se revoque íntegramente la resolución impugnada.

El 24 de abril, la Audiencia Nacional ha notificado su sentencia de 28 de marzo de 2025 por la que se desestima el recurso contencioso-administrativo interpuesto por Ryanair frente a la resolución de la CNMC, que desestimaba los conflictos interpuestos por IATA y Ryanair contra el acuerdo del Consejo de Administración de Aena en el que se fijan las tarifas aeroportuarias de 2022. Frente a esta sentencia cabe recurso de casación.

- Recurso contencioso-administrativo interpuesto por Ryanair contra la resolución de la CNMC de 17 de febrero de 2022 sobre supervisión de tarifas aeroportuarias aplicables por Aena para el ejercicio 2022. El demandante solicita que se revoque íntegramente la resolución impugnada.

La Dirección del Grupo considera que la resolución de estos procedimientos no tendrá impacto significativo en sus estados financieros.

- En cuanto a los procedimientos contra las tarifas aeroportuarias de 2023, se han presentado los siguientes recursos contencioso-administrativos ante la Audiencia Nacional, en los que Aena resulta parte co-demandada, contra las resoluciones de la CNMC:
 - Recurso contencioso-administrativo interpuesto por Ryanair contra la resolución de la CNMC de 15 de diciembre de 2022 en relación con los conflictos acumulados presentados por ALA, Ryanair e IATA, contra la decisión del Consejo de Administración de Aena del 26 de julio de 2022 en la que se fijan las tarifas de 2023. El demandante solicita que se revoque íntegramente la resolución impugnada.
 - Recurso contencioso-administrativo interpuesto por IATA contra (i) la resolución de la CNMC de 24 de noviembre de 2022 sobre supervisión de tarifas aeroportuarias aplicables por Aena para el ejercicio 2023; y (ii) la resolución de 15 de diciembre de 2022. En la demanda, se solicita (i) que se anulen las citadas resoluciones, (ii) que se limite la recuperación de los gastos relacionados con la COVID a los incurridos en 2021, sin que se consoliden en las tarifas aeroportuarias; (iii) determinadas modificaciones sobre la forma de cálculo del IMAAJ, y (iv) que se reconozca el derecho de IATA a la devolución de las cantidades indebidamente abonadas por ésta. El importe de la reclamación es indeterminado.

La Dirección del Grupo considera que la resolución de estos procedimientos no tendrá impacto significativo en sus estados financieros.

- En relación con los procedimientos contra las tarifas aeroportuarias de 2024, se han presentado los siguientes recursos contencioso-administrativos ante la Audiencia Nacional, en los que Aena resulta parte co-demandada, contra las resoluciones de la CNMC:
 - Recurso contencioso-administrativo interpuesto por IATA contra la resolución de la CNMC de 1 de febrero de 2024 relativa a la supervisión de las tarifas aeroportuarias aplicables por Aena para el ejercicio 2024 y la resolución de la CNMC de 6 de marzo de 2024 sobre los conflictos acumulados presentados por IATA, ALA y RYANAIR contra el acuerdo del Consejo de Administración de Aena de 25 de julio de 2023 por el que se fijan las tarifas aeroportuarias para el ejercicio 2024.
 - Recurso contencioso-administrativo interpuesto por Ryanair contra la resolución de 1 de febrero de 2024 y la Resolución de 6 de marzo de 2024.

A la fecha de formulación del presente informe de gestión, Aena no ha recibido aún las demandas de los procedimientos descritos, por lo que aún se desconocen las solicitudes actoras.

Adicionalmente, el 17 de julio de 2024, Aena recibió notificación de demanda como parte co-demandada en el recurso contencioso-administrativo ante el Tribunal Supremo contra el acuerdo del Consejo de Ministros de 30 de enero de 2024, por el que se autoriza la aplicación de un índice de revisión de precios para la actualización de las tarifas aeroportuarias para 2024 a los efectos de la disposición transitoria sexta de la Ley 18/2014, de 15 de octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia.

El 20 de marzo de 2025 la Abogacía del Estado presentó escrito de contestación a la demanda y el 24 de abril Aena ha presentado la contestación a la demanda frente al recurso de IATA.

La Dirección del Grupo considera que la resolución de este recurso ante el Tribunal Supremo no tendrá impacto significativo en sus estados financieros.

- En relación con la aprobación de las tarifas aeroportuarias de 2025, Ryanair DAC, IATA y ALA han promovido un conflicto tarifario ante la CNMC. El 12 de diciembre de 2024 la CNMC dictó resolución en relación con este tema estimando parcialmente los conflictos fijando el IMAAJ para 2025 en 10,35 euros, en línea con la Resolución de tarifas de 2025 que había emitido el 28 de noviembre.

Con fecha 28 de enero de 2025, Aena ha interpuesto recurso contencioso-administrativo frente a las resoluciones de la CNMC de supervisión de tarifas y resolución de conflicto sin que se haya formalizado todavía la demanda.

Principales magnitudes

Miles de euros	1T 2025	1T 2024	Variación interanual	% Variación interanual
Ingresos ordinarios	673.531	622.260	51.271	8,2%
Prestaciones Patrimoniales:	651.293	601.464	49.829	8,3%
Pasajeros	286.316	267.980	18.336	6,8%
Aterrizajes	186.344	165.713	20.631	12,4%
Seguridad	103.958	91.363	12.595	13,8%
Pasarelas telescópicas	23.199	21.771	1.428	6,6%
Handling	26.374	25.121	1.253	5,0%
Carburante	7.754	7.029	725	10,3%
Estacionamientos	14.424	13.108	1.316	10,0%
Servicio de comida a bordo	2.755	2.420	335	13,8%
Recuperación costes control fronterizo	166	-	166	-
Recuperación costes COVID	3	6.959	-6.956	-100,0%
Resto servicios aeroportuarios	22.238	20.796	1.442	6,9%
Otros ingresos de explotación	10.053	10.032	21	0,2%
Total Ingresos	683.584	632.292	51.292	8,1%
Total gastos (incluye amortización)	-633.423	-605.136	28.287	4,7%
EBITDA	199.515	180.545	18.970	10,5%

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 contraincendios, consignas y otros ingresos).

En enero y febrero, los ingresos de las prestaciones patrimoniales recogieron la variación tarifaria de 2024 (aplicada desde el 1 de marzo de 2024 hasta el 28 de febrero de 2025), un incremento de 5,97%.

El 1 de marzo, entraron en vigor las tarifas de 2025 que suponen una variación del 0% respecto a las de 2024.

El efecto de la variación interanual de las tarifas ha supuesto 23,2 millones de euros.

En el primer trimestre de 2025 se ha producido una dilución en el ingreso regulado por importe de 3,5 millones de euros (28,3 millones de euros en el primer trimestre de 2024).

Los incentivos comerciales han supuesto un menor ingreso de 2,8 millones de euros (5,0 millones de euros en el primer trimestre de 2024).

La bonificación por pasajero en conexión ha ascendido a 17,9 millones de euros (17,8 millones de euros en el primer trimestre de 2024).

El EBITDA ha alcanzado 199,5 millones de euros (+10,5% interanual y +19,0 millones de euros) y el margen de EBITDA el 29,2% (28,6% en el primer trimestre de 2024).

3.1.2 Actividad comercial

Principales magnitudes

Miles de euros	1T 2025	1T 2024	Variación interanual	% Variación interanual
Ingresos ordinarios	437.747	399.235	38.512	9,6%
Otros ingresos de explotación	3.354	2.982	372	12,5%
Total Ingresos	441.101	402.217	38.884	9,7%
Total gastos (incluye amortización)	-123.497	-106.546	16.951	15,9%
EBITDA	342.798	321.077	21.721	6,8%

Ingresos por línea de actividad

Miles de euros	1T 2025	1T 2024	Variación interanual	% Variación interanual
Tiendas libres de impuestos	132.539	131.660	879	0,7%
Restauración	82.847	79.192	3.655	4,6%
Tiendas	29.345	30.084	-739	-2,5%
Alquiler de vehículos	55.738	42.004	13.734	32,7%
Aparcamientos	47.720	43.716	4.004	9,2%
Servicios VIP ²	42.097	31.484	10.613	33,7%
Publicidad	6.159	6.612	-453	-6,9%
Arrendamientos	9.847	7.566	2.281	30,1%
Resto ingresos comerciales ¹	31.455	26.917	4.538	16,9%
Ingresos ordinarios comerciales	437.747	399.235	38.512	9,6%

¹ Incluye explotaciones comerciales diversas, como los servicios bancarios, las máquinas de plastificado de equipajes, máquinas expendedoras y los servicios regulados (farmacias, estancos, loterías). Asimismo, incluye los ingresos por recuperación de gastos de suministros.

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

Los ingresos del período (Comerciales y de Servicios Inmobiliarios) incluyen los conceptos que se resumen en la siguiente tabla:

Comerciales y Servicios Inmobiliarios Millones de euros	Ingresos		% Variación interanual	
	1T 2025	1T 2024	Mill. €	%
Total negocio	451,9	404,9	47,0	11,6%
Ingresos por Rentas Fijas y Variables facturadas	354,7	306,2	48,5	15,8%
Ingresos por RMGA ¹	97,2	98,7	-1,5	-1,5%
Linealizaciones y ajustes	15,5	21,3	-5,8	-27,1%
TOTAL	467,4	426,3	41,2	9,7%

¹ Renta mínima anual garantizada.

Los ingresos del negocio comercial e inmobiliario de Aena (ingresos por rentas fijas, variables y RMGA) han aumentado un 11,6% interanual y por pasajero han crecido un 6,4% a 7,11 euros (6,68 euros en el primer trimestre de 2024).

La actividad comercial ha mejorado notablemente respecto a 2024 y este comportamiento se observa en todas las líneas de negocio. Las ventas totales han aumentado un 10,0% interanual y por pasajero han crecido un 5,1%.

- En las tiendas libres de impuestos, las ventas han aumentado un 18,6% interanual, impulsadas por la finalización de las obras en una gran mayoría de las tiendas principales, especialmente en los aeropuertos Adolfo Suárez Madrid-Barajas y Josep Tarradellas Barcelona-El Prat, y la apertura de nuevos conceptos complementarios (como barras gourmet y tiendas de lujo). Este comportamiento que se refleja en los aeropuertos Adolfo Suárez Madrid-Barajas (+25%) y Josep Tarradellas Barcelona-El Prat (+10%) también es destacable en aeropuertos turísticos como Alicante-Elche Miguel Hernández (+33%), Málaga-Costa del Sol (+23%), César Manrique-Lanzarote (+17%) y Tenerife Sur (+15%).

El número de operaciones ha crecido, si bien el ticket medio se ha reducido al incorporar a la oferta de productos artículos que tienen precios más reducidos que los de las categorías tradicionales de las tiendas libres de impuestos.

Al cierre del primer trimestre de 2025, las rentas variables facturadas correspondientes al contrato de los aeropuertos canarios, han superado la RMGA.

- En restauración, las ventas han aumentado un 6,1% interanual, favorecidas principalmente por el buen funcionamiento de las nuevas marcas.

Destacan los incrementos interanuales de los aeropuertos turísticos como Alicante-Elche Miguel Hernández (+13%) y Málaga-Costa del Sol (+10%), así como de Sevilla (+14%), Valencia (+12%), Adolfo Suárez Madrid-Barajas (+10%) y Josep Tarradellas Barcelona-El Prat (+5%).

- En las tiendas, las ventas han aumentado un 6,7% interanual. Este buen comportamiento es consecuencia de un mix comercial y de marcas adecuado y atractivo para nuestros clientes.

Destacan las ventas en los aeropuertos Adolfo Suárez Madrid-Barajas (+24%), Valencia (+15%) y en los turísticos: Ibiza (+17%), Alicante-Elche Miguel Hernández (+10%), Tenerife Sur (+6%) y Gran Canaria (+6%).

La finalización anticipada del contrato de WHSmith en Palma de Mallorca, ha conllevado un ajuste de los ingresos (por la linealización de las rentas futuras) que se refleja en la disminución de los ingresos de esta línea.

- En la línea de alquiler de vehículos, las ventas han crecido un 8,3% interanual. Este aumento refleja principalmente la actividad del alquiler de vehículos sin conductor (+9%) debido al aumento del número de contratos (+3%), al aumento del ticket medio (+5%) y a la entrada en vigor de un nuevo contrato en noviembre de 2024.

Destacan los incrementos interanuales de los principales aeropuertos como: Menorca (+17%), Valencia (+17%), Alicante-Elche Miguel Hernández (+12%), Bilbao (+12%) y Josep Tarradellas Barcelona-El Prat (+15%).

La entrada en vigor del nuevo contrato en noviembre de 2024, que conlleva la aplicación de nuevas rentas fijas y variables, también se refleja en el aumento de los ingresos de esta línea.

- En aparcamientos, los ingresos han aumentado impulsados por la optimización de las plazas disponibles y la mejora de las políticas de precios. Estas palancas han permitido incrementar los ingresos de esta línea en todos los aeropuertos de la red.

Destaca el crecimiento interanual de los aeropuertos Josep Tarradellas Barcelona-El Prat (+11%), Valencia (+29%), Alicante-Elche Miguel Hernández (+18%), Bilbao (+15%) y Málaga-Costa del Sol (+15%).

- En servicios VIP, el crecimiento es consecuencia de la mejora de la actividad de las salas VIP. Esta actividad, que representa más del 80% de la facturación de servicios VIP, ha experimentado un aumento interanual de ingresos del 39%, como consecuencia principalmente del mayor número de usuarios (+18%) y del incremento del precio medio (+17%).

Detalle de ingresos (Comerciales y de Servicios Inmobiliarios) por actividad comercial

A continuación, se desglosan por actividad los conceptos de ingresos 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 2025	1T 2024	% Variación interanual
Tiendas libres de impuestos	119.777	112.200	6,8%
Restauración	79.033	75.390	4,8%
Tiendas	32.206	30.636	5,1%
Aparcamientos	47.720	43.716	9,2%
Alquiler de vehículos	54.705	41.941	30,4%
Servicios VIP	42.049	30.615	37,3%
Suministros	18.406	14.529	26,7%
Arrendamientos	9.847	8.818	11,7%
Explotaciones comerciales	13.180	14.394	-8,4%
Publicidad	6.219	6.670	-6,8%
Otros	46	42	10,2%
Servicios inmobiliarios	28.709	25.966	10,6%
TOTAL	451.896	404.917	11,6%

Euros por pasajero	1T 2025	1T 2024	% Variación interanual
Tiendas libres de impuestos	1,89	1,85	2,2%
Restauración	1,25	1,24	0,8%
Tiendas	0,51	0,51	-
Aparcamientos	0,75	0,72	4,2%
Alquiler de vehículos	0,86	0,69	24,6%
Servicios VIP	0,66	0,50	32,0%
Suministros	0,29	0,24	20,8%
Arrendamientos	0,16	0,15	6,7%
Explotaciones comerciales	0,21	0,24	-12,5%
Publicidad	0,10	0,11	-9,1%
Otros	0,00	0,00	-
Servicios inmobiliarios	0,45	0,42	7,1%
TOTAL	7,11	6,68	6,4%

Ingresos por Rentas Fijas y Variables facturadas:

Miles de euros	1T 2025	1T 2024	% Variación interanual
Tiendas libres de impuestos	72.321	61.807	17,0%
Restauración	51.361	48.660	5,6%
Tiendas	20.309	19.219	5,7%
Aparcamientos	47.711	43.716	9,1%
Alquiler de vehículos	54.447	41.896	30,0%
Servicios VIP	41.977	30.605	37,2%
Suministros	18.406	14.529	26,7%
Arrendamientos	9.847	8.818	11,7%
Explotaciones comerciales	6.673	7.292	-8,5%
Publicidad	5.041	5.139	-1,9%
Otros	46	42	10,2%
Servicios inmobiliarios	26.543	24.480	8,4%
TOTAL	354.682	306.204	15,8%

Euros por pasajero	1T 2025	1T 2024	% Variación interanual
Tiendas libres de impuestos	1,14	1,02	11,7%
Restauración	0,81	0,80	0,8%
Tiendas	0,32	0,32	0,9%
Aparcamientos	0,75	0,72	4,2%
Alquiler de vehículos	0,86	0,69	24,1%
Servicios VIP	0,66	0,50	31,0%
Suministros	0,29	0,24	21,0%
Arrendamientos	0,16	0,15	6,6%
Explotaciones comerciales	0,11	0,12	-12,6%
Publicidad	0,08	0,08	-6,3%
Otros	0,00	0,00	5,2%
Servicios inmobiliarios	0,42	0,40	3,6%
TOTAL	5,58	5,05	10,6%

Ingresos por RMGA:

Miles de euros	1T 2025	1T 2024	% Variación interanual
Tiendas libres de impuestos	47.456	50.393	-5,8%
Restauración	27.672	26.730	3,5%
Tiendas	11.897	11.417	4,2%
Aparcamientos	9	-	-
Alquiler de vehículos	258	45	479,3%
Servicios VIP	72	10	635,7%
Explotaciones comerciales	6.507	7.102	-8,4%
Publicidad	1.178	1.531	-23,1%
Servicios inmobiliarios	2.166	1.486	45,8%
TOTAL	97.214	98.713	-1,5%

Euros por pasajero	1T 2025	1T 2024	% Variación interanual
Tiendas libres de impuestos	0,75	0,83	-10,1%
Restauración	0,44	0,44	-1,1%
Tiendas	0,19	0,19	-0,5%
Aparcamientos	0,00	0,00	-
Alquiler de vehículos	0,00	0,00	453,2%
Servicios VIP	0,00	0,00	602,6%
Explotaciones comerciales	0,10	0,12	-12,5%
Publicidad	0,02	0,03	-26,5%
Servicios inmobiliarios	0,03	0,02	39,2%
TOTAL	1,53	1,63	-5,9%

3.2 Segmento Servicios inmobiliarios

Principales magnitudes

Miles de euros	1T 2025	1T 2024	Variación interanual	% Variación interanual
Ingresos ordinarios	29.697	27.018	2.679	9,9%
Otros ingresos de explotación	234	261	-27	-10,3%
Total Ingresos	29.931	27.279	2.652	9,7%
Total gastos (incluye amortización)	-17.850	-17.607	243	1,4%
EBITDA	16.389	13.917	2.472	17,8%

La actividad del segmento de servicios inmobiliarios de Aena corresponde a la prestación de servicios de arrendamiento o cesión de uso de terrenos (urbanizados y sin urbanizar), edificios de oficinas, almacenes, hangares y naves de carga a compañías aéreas, operadores de carga aérea, agentes de handling y a otros proveedores de servicios aeroportuarios destinados al apoyo de la actividad y al desarrollo de servicios complementarios.

En el primer trimestre de 2025, se ha adjudicado un derecho de superficie para la construcción de una nueva terminal de carga de 20.000 m² edificadas en el aeropuerto de Zaragoza.

Los ingresos de este segmento reflejan una variación interanual del 9,7% debido, principalmente, al crecimiento de los ingresos por el arrendamiento de nuevos activos (naves y derechos de superficie) relacionados con la actividad de carga aérea.

El comportamiento de la carga aérea ha continuado siendo excelente. Los ingresos representan el 45% del segmento de servicios inmobiliarios y han aumentado un 5% interanual. El tráfico de mercancías ha alcanzado 309.070 toneladas, lo que supone un incremento interanual del 5,4%.

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 trimestre de 2025, este aeropuerto ha registrado 97.968 pasajeros y 1.056 movimientos de aeronaves, que representan una variación interanual de +6,5% y de +21,2% respectivamente.

Principales magnitudes

Miles de euros	1T 2025	1T 2024	Variación interanual	% Variación interanual
Ingresos ordinarios	2.512	2.294	218	9,5%
Otros ingresos de explotación	18	27	-9	-33,3%
Total Ingresos	2.530	2.321	209	9,0%
Total gastos (incluye amortización)	-4.819	-4.302	517	12,0%
EBITDA	-2.126	-1.846	280	15,2%

Plazo de la concesión

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

3.4 Segmento Internacional

Principales magnitudes

Miles de euros	1T 2025	1T 2024	Variación interanual	% Variación interanual
Ingresos ordinarios	163.914	169.649	-5.735	-3,4%
Otros ingresos de explotación	5.274	52	5.222	10042,3%
Total Ingresos	169.188	169.701	-513	-0,3%
Total gastos (incluye amortización)	-110.842	-130.792	-19.950	-15,3%
EBITDA	88.551	67.739	20.812	30,7%

El segmento internacional incluye la consolidación de las filiales Aeropuerto London Luton, Aeroportos do Nordeste do Brasil (ANB) y Bloco de Onze Aeroportos de Brasil (BOAB), así como los servicios de asesoramiento a aeropuertos internacionales.

- La consolidación del Aeropuerto London Luton ha supuesto una contribución de 93,0 millones de euros en ingresos y de 45,4 millones de euros en EBITDA.
- La consolidación de ANB ha supuesto una contribución de 28,6 millones de euros en ingresos y 17,3 millones de euros en EBITDA.
- La consolidación de BOAB ha supuesto una contribución de 46,8 millones de euros en ingresos y de 25,7 millones de euros en EBITDA.

Aeropuerto London Luton

Miles de euros	1T 2025	1T 2024	Variación interanual	% Variación interanual
Ingresos aeronáuticos	43.368	35.644	7.724	21,7%
Ingresos comerciales	44.404	42.399	2.005	4,7%
Otros ingresos	5.241	-	5.241	-
Total Ingresos	93.013	78.043	14.970	19,2%
Gastos de personal	-18.365	-15.613	2.752	17,6%
Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales	-3	72	75	-104,2%
Otros gastos de explotación	-43.904	-37.203	6.701	18,0%
Amortizaciones del inmovilizado	-16.317	-14.552	1.765	12,1%
Resultado por enajenaciones de inmovilizado	14.693	-	14.693	-
Total gastos	-63.896	-67.296	-3.400	-5,1%
EBITDA	45.434	25.299	20.135	79,6%

Tipo de cambio Euro/Libra: 0,8514 en 1T 2025 y 0,8563 en 1T 2024.

En moneda local, los ingresos del aeropuerto London Luton (77,7 millones de GBP) han aumentado un 16,3% interanual (+10,9 millones de GBP).

- Los ingresos aeronáuticos (36,2 millones de GBP) han aumentado por el incremento del tráfico y la actualización de las tarifas.
- Los ingresos comerciales (37,1 millones de GBP) han crecido debido a:
 - Las principales líneas de retail: tiendas libres de impuestos (+8,8%) y restauración (+26,2%). El incremento en restauración está favorecido por la apertura del restaurante Sanfords Diner & Loft Bar que, con una superficie de 1.175m² (en dos plantas-mezanine) y capacidad para 480 personas, es el espacio de restauración más grande de los aeropuertos del Reino Unido.

- La actividad de los aparcamientos ha crecido un 16,8% por la optimización del nuevo Pick Up & Drop off zone y la estrategia de precios implementada en la gestión de reservas, e incluyendo la estimación de los ingresos por lucro cesante correspondientes al incendio que se produjo en el Terminal Car Park 2-TCP2 el 10 de octubre de 2023 (reflejada en Otros ingresos).

Los gastos operativos (gastos de personal y otros gastos de explotación) han alcanzado 52,0 millones de GBP y han aumentado +6,8 millones de GBP (+15,1% interanual).

- Gastos de personal han crecido +2,0 millones de GBP debido, principalmente, a la subida salarial y al incremento de la plantilla de seguridad como consecuencia del mayor volumen de tráfico y de la implementación de sistemas de nueva generación.
- Otros gastos de explotación han aumentado +4,8 millones de GBP, debido al incremento del coste de equipamiento, principalmente licencias de tecnologías de la información (IT) y al incremento del mantenimiento. Además, crecen los costes del servicio a personas con movilidad reducida, el coste de canal de venta del aparcamiento, y los costes de marketing y promoción contractuales.

Asimismo, el gasto del canon de la concesión ha aumentado, de 12,5 millones de GBP en el primer trimestre de 2024 a 14,6 millones de GBP en el primer trimestre de 2025, por el incremento del número de pasajeros y de carga.

En el epígrafe “Resultado por enajenaciones de inmovilizado”, se ha registrado la compensación de los seguros por los daños causados en el aparcamiento TCP2 a consecuencia del incendio (12,3 millones de GBP).

El EBITDA ha alcanzado 38,0 millones de GBP (+75,3% interanual y +16,3 millones de GBP) y el margen de EBITDA el 48,8% (32,4% en el primer trimestre de 2024). Excluyendo el impacto de la compensación de los seguros indicada anteriormente, el EBITDA sería 25,7 millones de GBP (+18,6% interanual y +4,0 millones de GBP). El margen de EBITDA sería un 33,1% (32,4% en el primer trimestre de 2024).

ANB

Miles de euros	1T 2025	1T 2024	Variación interanual	% Variación interanual
Ingresos aeronáuticos	17.369	18.612	-1.243	-6,7%
Ingresos comerciales	9.253	8.446	807	9,6%
Otros ingresos	1.929	16.714	-14.785	-88,5%
Total Ingresos	28.551	43.771	-15.220	-34,8%
Gastos de personal	-2.797	-3.229	-432	-13,4%
Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales	76	-5	-81	-1620,0%
Otros gastos de explotación	-8.520	-25.054	-16.534	-66,0%
Amortizaciones del inmovilizado	-7.932	-8.032	-100	-1,2%
Resultado por enajenaciones de inmovilizado	8	-	8	-
Total gastos	-19.165	-36.320	-17.155	-47,2%
EBITDA	17.318	15.483	1.835	11,9%

Tipo de cambio Euro/Real brasileño: 6,161 en 1T 2025 y 5,375 en 1T 2024.

En moneda local, los ingresos de ANB (175,9 millones de BRL) han disminuido un 25,2% interanual (-59,4 millones de BRL) debido al menor importe de servicios de construcción (IFRIC 12) por la finalización de las obras obligatorias de la Fase IB. Excluyendo dicho efecto, los ingresos serían un 12,8% superiores al primer trimestre de 2024 (18,6 millones de BRL).

- Los ingresos aeronáuticos (107,0 millones de BRL) han crecido por la actualización de las tarifas, por el aumento del tráfico y por el cambio en su composición (con mayor peso del tráfico punto a punto e internacional que tiene una tarifa superior).
- Los ingresos comerciales (57,0 millones de BRL) han aumentado, impulsados por las mejoras de la oferta comercial tras la finalización de las obras de la Fase IB que han conllevado nuevos espacios y han dado entrada a nuevos operadores, así como debido al buen comportamiento de las actividades de salas VIP y alquiler de vehículos.
- Otros ingresos, reflejan la disminución de los servicios de construcción (IFRIC 12), de 89,6 millones de BRL en el primer trimestre de 2024 a 11,8 millones de BRL en el primer trimestre de 2025, debido a la finalización de las obras obligatorias de la Fase IB indicada anteriormente.

Los gastos operativos (gastos de personal y otros gastos de explotación) han alcanzado 69,7 millones de BRL y han disminuido 82,3 millones de BRL (-54,1% interanual) debido, fundamentalmente, a los menores costes por servicios de construcción (IFRIC 12). Excluyendo el impacto de los gastos por servicios de construcción (con efecto neutro en el EBITDA), los gastos operativos serían 58,0 millones de BRL y la disminución 4,5 millones de BRL (-7,2% interanual), principalmente debido a retrasos en algunas contrataciones de servicios.

Desde 2024, quinto año de la concesión, el contrato establece el pago de un canon variable a ANAC (Agencia Nacional de Aviación Civil), que en 2025 corresponde al 3,27% de los ingresos brutos. Sin embargo, el acuerdo de reequilibrio para compensar el efecto reconocido de la COVID-19 permite su compensación, quedando así la concesionaria exenta del pago, al igual que en 2024.

El EBITDA ha alcanzado 106,7 millones de BRL (+28,2% interanual y +23,5 millones de BRL) y el margen de EBITDA el 60,7% (35,4% en el primer trimestre de 2024). Excluyendo el efecto de los costes de construcción (IFRIC 12), el EBITDA reflejaría un aumento de +28,4% interanual y +23,6 millones de BRL. El margen de EBITDA sería un 65,0% (57,1% en el primer trimestre de 2024).

BOAB

Miles de euros	1T 2025	1T 2024	Variación interanual	% Variación interanual
Ingresos aeronáuticos	27.326	27.597	-271	-1%
Ingresos comerciales	13.279	13.453	-174	-1%
Otros ingresos	6.152	3.044	3.108	102%
Total Ingresos	46.757	44.094	2.663	6%
Gastos de personal	-3.688	-3.971	-283	-7%
Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales	-49	-239	-190	-79%
Otros gastos de explotación	-17.316	-14.561	2.755	19%
Amortizaciones del inmovilizado	-5.918	-6.208	-290	-5%
Total gastos	-26.971	-24.979	1.992	8,0%
EBITDA	25.704	25.323	381	1,5%

Tipo de cambio Euro/Real brasileño: 6,161 en 1T 2025 y 5,375 en 1T 2024.

En moneda local, los ingresos de BOAB (288,1 millones de BRL) han aumentado un 21,5% interanual (51,0 millones de BRL) debido al mayor importe de los servicios de construcción (IFRIC 12) de las obras de la Fase IB del contrato de concesión, correspondiente al desarrollo de los proyectos de ampliación y de otras actuaciones de mejora en los aeropuertos. Excluyendo dicho efecto, los ingresos serían 250,2 millones de BRL (+13,4% interanual y +29,5 millones de BRL).

- Los ingresos aeronáuticos (168,4 millones de BRL) han crecido por la actualización de las tarifas, por el aumento del tráfico y por el cambio en su composición (con mayor peso del tráfico punto a punto que tiene una tarifa superior).
- Los ingresos comerciales (81,8 millones de BRL) han aumentado debido, principalmente, al buen comportamiento de las actividades de salas VIP, restauración y publicidad que compensan los descensos en los ingresos inmobiliarios (asociados a la demolición de hangares necesarios para las obras de Fase IB).
- Otros ingresos, reflejan el aumento de los servicios de construcción (IFRIC 12), de 16,4 millones de BRL en el primer trimestre de 2024 a 37,8 millones de BRL en el primer trimestre de 2025, explicado por las obras obligatorias de la Fase IB del contrato de concesión y actuaciones de mejora inmediata (quick wins).

Los gastos operativos (gastos de personal y otros gastos de explotación) han ascendido a 129,4 millones de BRL y han aumentado 29,8 millones de euros (+29,9% interanual). Excluyendo el impacto de los gastos por servicios de construcción (con efecto neutro en el EBITDA) los gastos operativos serían 91,6 millones de BRL y el aumento 8,3 millones de BRL (+10,0% interanual), debido a la adecuación de los recursos a los niveles de actividad y a los estándares de servicio de Aena, así como a la inflación y al efecto del impuesto sobre bienes inmuebles (IPTU) no incurrido en 2024.

El EBITDA ha alcanzado 158,4 millones de BRL (+16,3% interanual y +22,2 millones de BRL) y el margen de EBITDA el 55,0% (57,4% en el primer trimestre de 2024). Excluyendo el efecto de los costes de construcción (IFRIC 12), el EBITDA reflejaría un aumento de +16,3% interanual y +22,2 millones de BRL. El margen de EBITDA sería un 63,3% (61,7% en el primer trimestre de 2024).

Empresas asociadas y con control conjunto

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

Miles de euros	1T 2025	1T 2024	Variación interanual	Unidades monetarias por euro	1T 2025	1T 2024	% Variación interanual
AMP (México)	7.716	7.976	-260	MXN	20,2	18,4	9,3 %
SACSA (Colombia)	-2	-119	117	COP	4.408,3	4.251,3	3,7 %
AEROCALI (Colombia)	1.803	1.655	148	COP	4.408,3	4.251,3	3,7 %
Total participación en el resultado de asociadas	9.517	9.512	5				

En relación a SACSA, el 29 febrero de 2024 finalizó la concesión del Aeropuerto Internacional Rafael Núñez (Cartagena de Indias-Colombia) gestionada a través de esta Sociedad.

La aportación al resultado de AEROCALI incluye en el primer trimestre de 2025, 401,0 miles de euros de reversión de deterioro de participaciones puestas en equivalencia. La aportación al resultado de SACSA en el primer trimestre de 2024, incluyó 253,5 miles de euros de deterioro de la participación.

4. Cuenta de resultados

Miles de euros	1T 2025	1T 2024	Variación interanual	% Variación interanual
Ingresos ordinarios	1.307.341	1.220.338	87.003	7,1%
Otros ingresos de explotación	18.284	12.693	5.591	44,0%
Total ingresos	1.325.625	1.233.031	92.594	7,5%
Aprovisionamientos	-40.657	-40.574	83	0,2%
Gastos de personal	-168.165	-151.951	16.214	10,7%
Otros gastos de explotación	-483.032	-467.373	15.659	3,4%
Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales	-1.973	4.801	-6.774	-141,1%
Bajas de activos financieros	0	-149	-149	-100,0%
Amortización del inmovilizado	-208.655	-211.477	-2.822	-1,3%
Resultado por enajenaciones de inmovilizado	10.466	-1.039	-11.505	-1107,3%
Otras ganancias / (pérdidas) – netas	1.372	4.335	-2.963	-68,4%
Total gastos	-890.644	-863.427	27.217	3,2%
EBITDA	643.636	581.081	62.555	10,8%
Resultado de explotación	434.981	369.604	65.377	17,7%
Ingresos financieros	21.123	29.882	-8.759	-29,3%
Gastos financieros	-58.536	-59.861	-1.325	-2,2%
Otros ingresos/(gastos) financieros - netos	463	-2.408	2.871	-119,2%
Ingresos (Gastos) financieros – netos	-36.950	-32.387	4.563	14,1%
Resultado de entidades valoradas por el método de la participación	9.116	9.765	-649	-6,6%
Deterioro de entidades valoradas por el método de la participación	401	-253	654	100,0%
Resultado antes de impuestos	407.548	346.729	60.819	17,5%
Impuesto sobre las ganancias	-97.581	-84.286	-13.295	15,8%
Resultado del período consolidado	309.967	262.443	47.524	18,1%
Resultado del período atribuible a participaciones no dominantes	8.653	1.447	7.206	498,0%
Resultado del período atribuible a los accionistas de la dominante	301.314	260.996	40.318	15,4%

Principales variaciones

Los ingresos totales muestran un incremento interanual de 92,6 millones de euros (+7,5%) reflejando la evolución de los distintos segmentos del negocio del Grupo que se detalla en el capítulo 3 (Áreas de negocio).

Los gastos operativos (aprovisionamientos, gastos de personal y otros gastos de explotación) han ascendido a 691,9 millones de euros y han registrado un aumento interanual de 32,0 millones de euros (+4,8%):

- Gastos de personal (168,2 millones de euros): reflejan un crecimiento de 16,2 millones de euros (+10,7%).

En Aena (141,4 millones de euros), han aumentado 14,2 millones de euros (+11,1%) como consecuencia principalmente de la revisión salarial del año (+2,5%), de la provisión de otros conceptos retributivos, del incremento de la plantilla y del mayor coste de la seguridad social acorde a los incrementos anteriores.

En el Aeropuerto London Luton (18,4 millones de euros) han crecido 2,8 millones de euros (+17,6%), debido principalmente a la subida salarial y al incremento de la plantilla de seguridad como consecuencia del mayor volumen de tráfico y de la implementación de sistemas de nueva generación.

En ANB (2,8 millones de euros) y en BOAB (3,7 millones de euros) reflejan una disminución de 0,4 y 0,3 millones de euros respectivamente.

- Otros gastos de explotación (483,0 millones de euros): han aumentado 15,7 millones de euros (+3,4%).

En Aena (409,4 millones de euros) han aumentado 22,5 millones de euros (+5,8%). Excluyendo el coste de la energía eléctrica, que ha aumentado un 22,2% interanual y 5,6 millones de euros debido al incremento de los precios, el aumento interanual de otros gastos de explotación sería 16,8 millones de euros (+4,7%):

1T			Variación interanual	
M€	2025	2024	€	%
Tributos	155,7	154,4	1,3	0,8%
Energía eléctrica	31,0	25,4	5,6	22,2%
Mantenimientos	61,0	55,7	5,3	9,5%
Seguridad	60,8	56,2	4,6	8,2%
Limpieza y carros portaequipaje	20,9	19,7	1,2	6,2%
Servicios PMR	19,2	19,5	-0,4	-1,8%
Servicios profesionales	15,0	15,8	-0,8	-5,2%
Salas VIP	10,9	8,8	2,1	24,4%
Aparcamientos	6,7	5,7	1,0	17,8%
Resto	28,2	25,8	2,5	9,6%
TOTAL	409,4	386,9	22,5	5,8%
TOTAL (excluyendo energía eléctrica)	378,4	361,5	16,8	4,7%

Otros conceptos de gasto que reflejan un mayor crecimiento porcentual, según muestra la tabla anterior, son: mantenimiento, seguridad, limpieza y los costes de gestión de las salas VIP y de los aparcamientos, debido al incremento de actividad y a que los nuevos contratos contemplan un mayor coste y alcance de servicios.

En el Aeropuerto London Luton (43,9 millones de euros), otros gastos de explotación han aumentado 6,7 millones de euros, debido al incremento del coste de equipamiento, principalmente licencias de tecnologías de la información (IT) y al incremento del mantenimiento. Además, crecen los costes del servicio a personas con movilidad reducida, el coste de canal de venta del aparcamiento, y los costes de marketing y promoción contractuales. Asimismo, el gasto del canon de la concesión ha aumentado (+3,0 millones de euros), de 14,5 millones de euros en el primer trimestre de 2024 a 17,5 millones de euros en el primer trimestre de 2025, por el incremento del número de pasajeros y de carga.

En ANB (8,5 millones de euros), han disminuido 16,5 millones de euros, como consecuencia del menor importe de gastos por servicios de construcción (IFRIC 12) debido a la finalización de las obras de la Fase I-B del contrato de concesión (-14,8 millones de euros). Excluyendo este efecto (neutro en EBITDA), otros gastos de explotación serían 6,6 millones de euros y su disminución interanual 1,7 millones de euros, principalmente debido a retrasos en algunas contrataciones de servicios.

En BOAB (17,3 millones de euros), han aumentado 2,8 millones de euros, como consecuencia de los servicios de construcción (IFRIC 12) por el desarrollo de los proyectos de ingeniería para la futura ampliación de los aeropuertos (Fase IB del contrato de concesión). Excluyendo este impacto (con efecto neutro en el EBITDA), otros gastos de explotación serían 11,2 millones de euros, reflejando la adecuación de los recursos a los niveles de actividad y a los estándares de servicio de Aena, así como la inflación y el efecto del impuestos sobre bienes inmuebles (IPTU) no incurrido en 2024.

La variación del epígrafe “Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales”, refleja el efecto de la reversión del deterioro de deudas de clientes comerciales de Aena en el primer trimestre de 2024.

En el epígrafe “Resultado por enajenaciones de inmovilizado”, se ha registrado la compensación de los seguros por los daños causados en el aparcamiento TCP2 a consecuencia del incendio (14,7 millones de euros) y en sentido contrario, la baja de activos por los equipos de control fronterizo sustituidos en Aena en cumplimiento de la nueva normativa europea EES (Entry Exit System).

La variación de “Otras ganancias / (pérdidas)–netas” refleja, principalmente, el efecto del ingreso no recurrente recibido en el primer trimestre de 2024 del seguro, por una indemnización de daños de 2020 en el Aeropuerto de Alicante-Elche.

El resultado financiero refleja un aumento del gasto neto de 4,6 millones de euros, debido a las siguientes variaciones:

- Ingresos financieros: han descendido 8,8 millones de euros, debido principalmente a la disminución de la remuneración de los depósitos y de los saldos medios en cuenta corriente de Aena (-10,0 millones de euros), compensado por la remuneración de los mayores saldos de tesorería de BOAB y ANB por el retraso de las obras (1,4 millones de euros).
- Gastos financieros: han disminuido 1,3 millones de euros, principalmente por una reducción de 11,2 millones de euros en Aena debido al efecto de la bajada de los tipos de interés asociados a la deuda variable y de la deuda media, compensada por el derivado contratado en ADI para cubrir diferencias de cambio y tipos de interés del préstamo a BOAB (9,7 millones de euros).
- Otros ingresos/(gastos) financieros-netos: refleja una disminución de gastos de 2,9 millones de euros, correspondiente en su mayoría a la variación que se ha producido por las diferencias de tipo de cambio registradas.

El EBITDA consolidado ha ascendido a 643,6 millones de euros y ha aumentado un 10,8% interanual (+62,6 millones de euros). El margen de EBITDA se ha situado en el 48,6% (47,1% al 31 de marzo de 2024).

La contribución de las entidades valoradas por el método de la participación, refleja las aportaciones a los resultados del período de las participaciones no mayoritarias, 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 97,6 millones de euros como consecuencia principalmente del resultado del ejercicio.

El período se ha cerrado con un beneficio neto de 301,3 millones de euros, reflejado en el Resultado atribuible a los accionistas de la dominante.

5. Inversiones

El importe total de la inversión pagada en el primer trimestre de 2025 (inmovilizado material, activos intangibles e inversiones inmobiliarias) ha ascendido a 203,1 millones de euros (250,0 millones de euros en el primer trimestre de 2024).

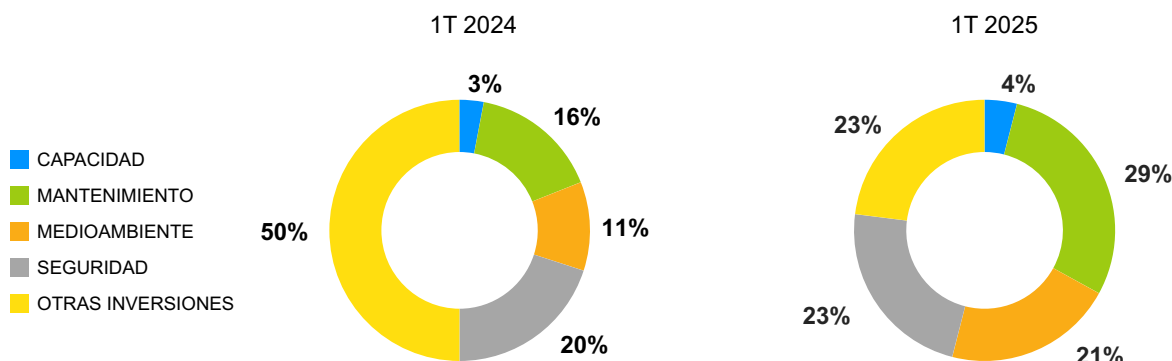
5.1 Red de aeropuertos en España⁵

La inversión pagada ha ascendido a 167,0 millones de euros (230,7 millones de euros en el primer trimestre de 2024) de los que 0,4 millones de euros corresponden a AIRM (0,3 millones de euros en el primer trimestre de 2024).

La inversión ejecutada en Aena se ha situado en 139,9 millones de euros. En el año 2025 está previsto ejecutar un volumen de inversión de 619,8 millones de euros.

⁵ Incluye los aeropuertos de Aena y AIRM.

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



5.2. Participaciones internacionales

Aeropuerto London Luton

La inversión pagada durante el primer trimestre de 2025 ha ascendido a 19,6 millones de euros, correspondientes al compromiso de inversión de mantenimiento del contrato de concesión, y sobre todo a las obras de reconstrucción del aparcamiento TCP2 que quedó inutilizado a consecuencia del incendio que se produjo el 10 de octubre de 2023, las cuales están cubiertas por el seguro.

En relación con las obras para rehabilitar el aparcamiento, está previsto que los trabajos finalicen en el tercer trimestre de 2025.

El 27 de febrero se inauguró el restaurante Sanfords Diner & Loft Bar que, con una superficie de 1.175m² (en dos plantas-mezanine) y capacidad para 480 personas, es el espacio de restauración más grande de los aeropuertos del Reino Unido.

Planta fotovoltaica

Se ha desbloqueado la dificultad para la conexión a la red eléctrica de UKPN, lo que reactiva el plan de contar con una planta solar fotovoltaica de 10MW para cumplir con el objetivo de sostenibilidad: abastecer el 25% del consumo con fuentes renovables en 2026.

ANB

La inversión pagada durante el primer trimestre de 2025 ha sido de 1,5 millones de euros.

Las actuaciones del período se han centrado en obras complementarias asociadas a espacios comerciales, sistemas TIC y trabajos de mantenimiento.

Se ha presentado el Plan de Acción Climática de Aena Brasil que tiene entre sus objetivos llegar a cero emisiones (Net Zero) en 2040. El primer paso en este proceso ha sido la obtención de la certificación Airport Carbon Accreditation (ACA) Nivel 1 del Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI).

BOAB

La inversión pagada durante el primer trimestre de 2025 ha ascendido a 15,0 millones de euros.

Las constructoras adjudicatarias de las obras de Fase IB, que contemplan una inversión de 4.500 millones de BRL en los próximos años, de los cuales cerca de 2.000 millones de BRL corresponden al Aeropuerto de Congonhas, han iniciado su despliegue en los 11 aeropuertos.

Respecto a otras actuaciones, se ha avanzado con la contratación de la "Plaza Pick-up", iniciativa que busca mejorar la movilidad del sistema vial del Aeropuerto de Congonhas. Asimismo, siguen avanzando las actuaciones de ampliación del área de embarque remoto, las mejoras en el sistema de aire acondicionado y de señalización ("wayfinding"), así como la segunda fase de reforma de baños, cuya finalización se prevé a lo largo del año 2025.

Dentro de la estrategia del Plan de Acción Climática de Aena Brasil, se han incorporado 10 jardineras eléctricas en el Aeropuerto de Congonhas.

6. Estado de situación financiera

Miles de euros	1T 2025	2024	Variación	% Variación
ACTIVOS				
Activos no corrientes	14.245.368	14.172.118	73.250	0,5%
Activos corrientes	3.083.494	2.803.246	280.248	10,0%
Total activos	17.328.862	16.975.364	353.498	2,1%
PATRIMONIO NETO Y PASIVOS				
PATRIMONIO NETO	8.544.023	8.208.200	335.823	4,1%
Pasivos no corrientes	6.307.844	6.532.779	-224.935	-3,4%
Pasivos corrientes	2.476.995	2.234.385	242.610	10,9%
Total patrimonio neto y pasivos	17.328.862	16.975.364	353.498	2,1%

El detalle de las partidas que integran cada uno de los epígrafes del Estado de situación financiera, se muestra en el apartado 12 (Estados financieros).

6.1 Principales variaciones

El **Activo no corriente** ha aumentado 73,3 millones de euros, debido principalmente al incremento de las siguientes partidas:

- El “Inmovilizado material” aumenta en 4,8 millones de euros, debido fundamentalmente a que el importe de las altas de inmovilizado (185,5 millones de euros) ha sido superior a las amortizaciones (172,1 millones de euros).
- Los “Activos intangibles” se incrementan en 35,0 millones de euros, fundamentalmente por:
 - El efecto de la amortización (31,4 millones de euros) que ha sido superior a las altas del período, correspondientes principalmente a inversiones en las infraestructuras de ANB y BOAB, así como en aplicaciones informáticas de Aena (28,3 millones de euros en total).
 - El aumento en la valoración al cierre del primer trimestre de los activos intangibles por importe neto de 40,5 millones de euros, consecuencia del efecto neto de las diferencias de conversión asociadas a los activos de las filiales: por la apreciación del real brasileño con respecto al euro (42,0 millones de euros) y por la depreciación del valor de la libra esterlina frente al euro (1,5 millones de euros).
- “Otros activos no corrientes” aumentan en 17,0 millones de euros, en su mayor parte por la contabilización de los ingresos correspondientes a la linealización de las RMGA, establecidas por anualidades crecientes durante los primeros años de vida, de los contratos de arrendamiento comercial e inmobiliario.
- Los derivados registrados en balance, corresponden a operaciones de cobertura de tipo de interés y de tipo de cambio. La valoración de estos contratos a 31 de marzo de 2025, ha supuesto el registro de un activo no corriente y corriente por 11,8 y 59,9 millones de euros respectivamente, y un pasivo no corriente por 0,01 millones de euros (en total, 71,7 millones de euros). La valoración a 31 de diciembre de 2024, se registró en el activo no corriente y corriente por 13,8 y 68,9 millones de euros respectivamente (82,7 millones de euros en total).

El **Activo corriente** ha aumentado 280,2 millones de euros, como consecuencia principalmente de:

- Incremento del “Efectivo y equivalentes” en 419,0 millones de euros que se explica en el apartado 7 (Flujo de caja).
- Disminución de “Clientes y otros activos corrientes” en 129,3 millones de euros, originada en su mayoría, por:
 - El saldo de las cuentas comerciales de Aena, que ha disminuido en 150,4 millones de euros, debido fundamentalmente al efecto neto producido por: la disminución del saldo de facturas emitidas pendientes de cobro por 241,6 millones de euro (correspondiente en su mayoría al cobro durante el primer trimestre de 2025 de las RMGA de 2024, facturadas en diciembre), y el aumento de las facturas pendientes de emitir por el registro del ingreso por las RMGA devengadas durante los tres primeros meses de 2025 (97 millones de euros).
 - Aumento de las periodificaciones de ingresos anticipados de Luton en 20 millones de euros (aproximadamente, 17 millones de GBP) para registrar la estimación de la compensación del seguro que está previsto que cubra el lucro cesante exigible consecuencia del incendio del parking TCP2 y DOZ (Drop off zone) del aeropuerto de Luton que tuvo lugar a finales de 2023.

El aumento del **Patrimonio neto** en 335,8 millones de euros, viene originado principalmente por el efecto neto de:

- El beneficio del período atribuible a los accionistas de la dominante (301,3 millones de euros).
- La disminución de las diferencias de conversión negativas (19,8 millones de euros) generada principalmente por la apreciación del real brasileño con respecto al euro (25,5 millones de euros) y la depreciación del peso mexicano frente al euro (6,2 millones de euros).
- “Otras reservas” han disminuido 1,3 millones de euros, debido fundamentalmente a los ajustes por cambio de valoración de las operaciones de cobertura, consecuencia principalmente de la progresiva disminución del notional de los derivados de cobertura de tipos de interés contratados por Aena.

La disminución del **Pasivo no corriente** en 224,9 millones de euros deriva principalmente del descenso de la “Deuda financiera” en 225,3 millones de euros, debido a la reclasificación a corto plazo de 200,6 millones euros de la deuda que Aena con ENAIRE y de 26,7 millones de euros de la deuda de Aena con entidades de crédito.

Adicionalmente, las “Provisiones para otros pasivos y gastos” han aumentado 9,0 millones de euros, debido, al incremento las provisiones relacionadas con actuaciones de aislamiento acústico e insonorización de zonas residenciales (35.2 millones de euros) y, a la disminución por la reclasificación a corto plazo de provisiones por otras contingencias (28,2 millones de euros).

El **Pasivo corriente** ha aumentado 242,6 millones de euros, debido esencialmente a las siguientes variaciones:

- El importe de “Proveedores y otras cuentas a pagar” ha aumentado 92,3 millones de euros, debido principalmente, a la provisión de impuestos locales de Aena cuyo devengo se produce al inicio del ejercicio (+123 millones de euros) y, al aumento de los anticipos de clientes (+14 millones de euros), del saldo de ingresos diferidos de Luton (+10 millones de euros) y de los acreedores comerciales (+5 millones de euros). Este incremento se compensa por la disminución de los proveedores de inmovilizado (34,6 millones de euros) y de los impuestos indirectos a pagar de Aena (26 millones de euros).
- El “Pasivo por impuesto corriente” ha aumentado 82,3 millones de euros, por el registro de las provisiones del gasto por impuesto de sociedades de las compañías del Grupo, correspondiente al periodo de tres meses de 2025. En el cierre del ejercicio 2024, como consecuencia de los pagos a cuenta realizados y de las bases imponibles negativas aplicadas por las distintas sociedades del Grupo, se registró un pasivo por impuesto corriente por importe de 4,8 millones de euros.
- El incremento de la “Deuda financiera” en 32,4 millones de euros, se explica principalmente por la reclasificación de largo plazo a corto plazo de la deuda que mantiene Aena con Enaire (200,6 millones de euros) y de la deuda con entidades de crédito (26,7 millones de euros) así como, por el aumento de los gastos financieros asociados a la deuda pendientes de liquidar (15,6 millones de euros). Este incremento se compensa parcialmente por la amortización de la deuda de Aena con Enaire (208,5 millones de euros).
- Las “Provisiones para otros pasivos y gastos” han aumentado 36,1 millones de euros, debido en su mayoría a la reclasificación a corto plazo de provisiones por otras contingencias (28,2 millones de euros) y al aumento de las provisiones para incentivos de tráfico (4,8 millones de euros).

6.2 Evolución de la deuda financiera neta

La deuda financiera neta contable consolidada del Grupo Aena se sitúa a 31 de marzo de 2025 en 4.885,7 millones de euros. Este importe incluye 418,6 millones de euros procedentes de la consolidación de la deuda financiera neta contable del Aeropuerto London Luton y 180,3 millones de euros de ANB.

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

Miles de euros	1T 2025	2024
Deuda Financiera Bruta contable	7.126.028	7.318.872
Efectivo y equivalentes al efectivo	2.240.306	1.821.283
Deuda Financiera Neta contable	4.885.722	5.497.589
Deuda Financiera Neta contable / EBITDA	1,37x	1,57x

La deuda financiera neta contable de Aena S.M.E., S.A. se sitúa a 31 de marzo de 2025 en 4.404,1 millones de euros.

La ratio de deuda financiera neta contable a EBITDA de Aena S.M.E., S.A. es la siguiente⁶:

Miles de euros	1T 2025	2024
Deuda Financiera Bruta contable	6.416.603	6.613.181
Efectivo y equivalentes al efectivo	2.012.474	1.565.265
Deuda Financiera Neta contable	4.404.129	5.047.916
Deuda Financiera Neta contable / EBITDA	1,37x	1,59x

La Compañía tiene firmados préstamos con entidades bancarias por un importe total pendiente a 31 de marzo de 2025 de 3.658,1 millones de euros que incluyen la obligación de cumplir con las siguientes ratios financieras:

- Deuda Financiera Neta/EBITDA debe ser menor o igual a 7,0x.
- EBITDA/Gastos Financieros debe ser mayor o igual a 3,0x.

Estas ratios se revisan cada año en junio y diciembre, teniendo en cuenta los datos de EBITDA y gastos financieros de los últimos 12 meses y la deuda financiera neta al cierre del periodo. A 31 de marzo de 2025 ambas ratios se han cumplido.

En el primer trimestre de 2025, Aena ha amortizado 208,5 millones de euros correspondientes al calendario de pagos de la deuda de Aena con ENAIRE establecido según contrato.

A 31 de marzo de 2025, el saldo de caja de Aena asciende a 2.012,5 millones de euros (1.565,3 millones de euros a 31 de diciembre de 2024).

Adicionalmente, la Sociedad dispone de 760,0 millones de euros de financiación disponible (no dispuesta) (760,0 millones de euros a 31 de diciembre de 2024) 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 2024).

Estas disponibilidades de caja y facilidades crediticias totalizan 4.772,5 millones de euros (4.325,3 millones de euros a 31 de diciembre de 2024).

El tipo de interés medio de la deuda de Aena se ha situado en un 2,29% en el primer trimestre de 2025 (2,54% a 31 de diciembre de 2024).

La calificación crediticia de largo plazo asignada por la agencia de rating Moody's es "A3", con perspectiva positiva, y por la agencia Fitch Ratings es "A", con perspectiva estable. La calificación a corto plazo asignada por Fitch Ratings es "F1", con perspectiva estable.

A nivel del Grupo, las disponibilidades de caja y facilidades crediticias ascienden a 5.048,2 millones de euros (4.629,5 millones de euros al 31 de diciembre de 2024).

El tipo de interés medio de la deuda del Grupo se ha situado en un 2,72% en el primer trimestre de 2025 (2,82% a 31 de diciembre de 2024).

Aeropuerto London Luton

A 31 de marzo de 2025, la deuda financiera neta contable asciende a 418,6 millones de euros (55,5 millones corresponden a préstamos de accionistas y el resto a deuda con terceros) y el saldo de caja a 40,4 millones de euros.

El tipo de interés medio de la deuda se ha situado en un 5,03% en el primer trimestre de 2025 (3,90% a 31 de diciembre de 2024), excluyendo la deuda con accionistas del Grupo Aena.

ANB

A 31 de marzo de 2025, la deuda financiera neta contable asciende a 180,3 millones de euros y el saldo de caja a 53,5 millones de euros (176,6 millones de euros y 47,5 millones de euros respectivamente al 31 de diciembre de 2024)

Durante el primer trimestre de 2025, ANB ha amortizado deuda con entidades de crédito por importe de 4,0 millones de BRL (equivalentes a 0,6 millones de euros).

El tipo de interés medio de la deuda se ha situado en un 10,9% en el primer trimestre de 2025 (9,4% en el año 2024).

BOAB

A 31 de marzo de 2025, el saldo de caja asciende a 73,5 millones de euros (101,8 millones de euros al 31 de diciembre de 2024).

⁶ Siguiendo la normativa del PGC.

7. Flujo de caja

Miles de euros	1T 2025	1T 2024	Variación	% Variación
Efectivo neto generado por actividades de explotación	820.444	723.673	96.771	13,4%
Efectivo neto utilizado en actividades de inversión	-196.997	-269.902	-72.905	-27,0%
Efectivo neto generado/(utilizado) en actividades de financiación	-210.126	-214.136	-4.010	-1,9%
Efectivo y equivalentes al efectivo al inicio del ejercicio	1.821.283	2.363.125	-541.842	-22,9%
Efecto de las variaciones de los tipos de cambio	5.702	-4.577	10.279	-224,6%
(Disminución)/aumento neto de efectivo y equivalentes al efectivo	419.023	235.058	183.965	78,3%
Efectivo y equivalentes al efectivo al final del ejercicio	2.240.306	2.598.183	-357.877	-13,8 %

El detalle de las partidas que integran cada uno de los epígrafes del Estado de flujos de efectivo, se muestra en el apartado 12 (Estados financieros).

Principales variaciones

El efectivo del Grupo ha aumentado 419,0 millones de euros, debido principalmente, a la generación de flujos de caja de explotación como consecuencia del volumen de tráfico aéreo alcanzado durante el primer trimestre de 2025. Los flujos positivos de explotación se han visto parcialmente compensados por flujos de financiación e inversión negativos, principalmente, por las inversiones realizadas en las infraestructuras aeroportuarias y la amortización del préstamo de Aena con ENAIRE según el calendario de pagos establecido en el contrato.

Efectivo neto generado por actividades de explotación

El flujo de las actividades de explotación ha sido positivo en 820,4 millones de euros, reflejando la evolución del tráfico y de la actividad comercial en los aeropuertos del Grupo.

Los flujos de explotación positivos se generan fundamentalmente como consecuencia del beneficio antes de impuestos al 31 de marzo de 2025 (407,5 millones de euros).

El capital circulante muestra una variación positiva de 256,0 millones de euros, derivada principalmente de:

- La variación positiva en "Deudores y otras cuentas a cobrar" (140,0 millones de euros), debida en su mayoría al cobro durante el primer trimestre de 2025 de las RMGA de 2024 facturadas en diciembre (241,6 millones de euros), compensado parcialmente por el aumento de las facturas pendientes de emitir por la contabilización del ingreso de las RMGA devengadas durante los tres primeros meses de 2025 (97 millones de euros).
- La variación positiva en "Acreedores y otras cuentas a pagar" (116,2 millones de euros), debida fundamentalmente al registro contable de los impuestos locales de Aena (123 millones de euros) correspondientes al ejercicio 2025 que se devengan en su totalidad al comienzo del ejercicio.

Efectivo neto utilizado en actividades de inversión

En las actividades de inversión, el flujo de efectivo ha sido negativo en 197,0 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 203,1 millones de euros (ver apartado 5. Inversiones).

Adicionalmente, se han realizado "Pagos por adquisiciones de otros activos financieros" por 8,8 millones de euros, correspondientes en su mayoría a las fianzas depositadas en los institutos de la vivienda autonómicos por los contratos de arrendamiento comercial formalizados por Aena durante el último trimestre de 2024.

Se han registrado cobros por importe de 14,6 millones de euros que incluyen, entre otros, la indemnización del seguro estimada por el incendio del parking TCP2 y DOZ (Drop off zone) del aeropuerto de Luton, para cubrir el coste de construcción de las nuevas instalaciones.

Efectivo neto generado/(utilizado) en actividades de financiación

Las actividades de financiación han originado una variación negativa de 210,1 millones de euros, correspondiente principalmente a:

- La amortización del principal de la deuda de Aena con Enaire de acuerdo al calendario de pagos establecido en el contrato (208,5 millones de euros).
- En los epígrafes “Otros cobros” y “Otros pagos” se recogen cobros por importe de 11,7 millones de euros y pagos por importe de 15,9 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. Principales litigios

Como consecuencia de la crisis sanitaria originada por la COVID-19, algunos arrendatarios de los locales situados en los aeropuertos de Aena presentaron contra ella demandas en las que reclamaron la modificación de las condiciones económicas de los contratos con base en la cláusula de creación jurisprudencial “rebus sic stantibus”, y solicitaron la adopción por los Juzgados de medidas cautelares que impidieran a Aena facturar las rentas pactadas en los contratos y, al mismo tiempo, suspendieran el derecho de Aena a la ejecución de las garantías disponibles ante un posible impago de aquellas.

Tras la entrada en vigor de la Disposición Final 7ª de la ley 13/2021 (DF7), los Juzgados y Tribunales que conocían de los procedimientos judiciales mencionados aplicaron esta norma de forma casi unánime, y rechazaron la solicitud de Aena de que se planteara ante el Tribunal Constitucional una cuestión de inconstitucionalidad en relación con la citada DF7, al no apreciar los Tribunales la concurrencia de motivos para ello.

La dirección de Aena mantiene la provisión por responsabilidades dotada en años anteriores por 28,1 millones de euros.

A este respecto, el 21 de febrero de 2025 la Sala de lo Civil del Tribunal Supremo ha notificado una sentencia que resuelve el recurso extraordinario por infracción procesal y el recurso de casación interpuesto por Aena frente a la sentencia de la Audiencia Provincial de A Coruña que confirmaba la sentencia del Juzgado de Primera Instancia nº 4 de Santiago de Compostela que estimó parcialmente la demanda de Airfoods Restauración y Catering, S.L. Se trata del primer asunto de los mencionados en el que el Tribunal Supremo ha tenido la ocasión de pronunciarse acerca de esta controversia, si bien lo ha hecho para apreciar su incompetencia de jurisdicción al entender que la jurisdicción civil es incompetente para el conocimiento de la demanda interpuesta por Airfoods Restauración y Catering S.L. contra Aena. Como consecuencia de ello, la sentencia, sin entrar en el fondo del asunto, acuerda la nulidad de todas las actuaciones judiciales desde la admisión a trámite de la demanda.

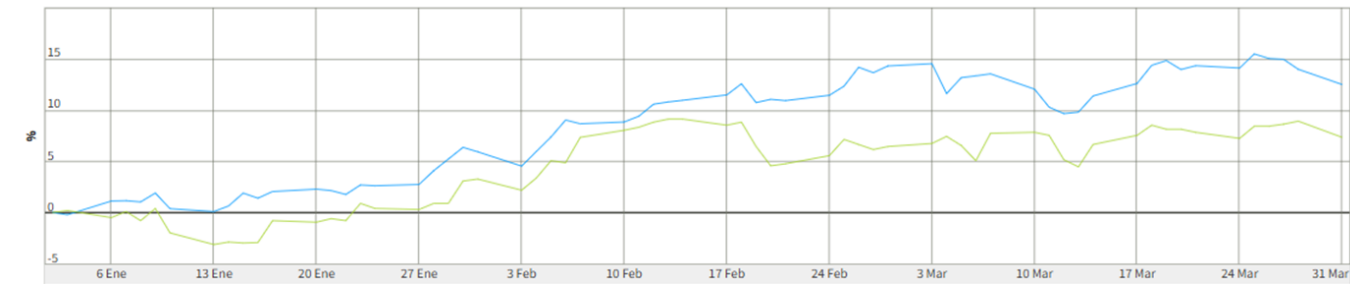
Analizada la situación, Aena ha decidido poner en conocimiento de los Juzgados y Tribunales ante los que se sigue este tipo de procedimientos, previa valoración de la identidad de razón con el analizado por el Tribunal Supremo, la citada sentencia y, sobre la base de la misma, solicitar que se aprecie la incompetencia de la jurisdicción civil y, en consecuencia, la nulidad de todo lo actuado en el procedimiento judicial desde la admisión de la demanda.

Dado el escaso periodo de tiempo transcurrido desde que se ha dictado la precitada sentencia del Tribunal Supremo, y siendo reciente la solicitud de declaración de nulidad en los procedimientos judiciales en los que se ha apreciado identidad de razón, desconocemos el resultado de éstos y, por tanto, el impacto que, con carácter general, se producirá en el conjunto de los contratos afectados por los procedimientos judiciales en tramitación.

9. Evolución bursátil

La cotización de la acción de Aena ha fluctuado en el período entre un mínimo de 198,1 euros y un máximo de 220,2 euros. Ha cerrado al 31 de marzo de 2025 en 216,6 euros, lo que implica una revalorización del precio de la acción del 9,7% desde el 31 de diciembre de 2024, inferior a la evolución del IBEX35 que en el mismo período ha acumulado una subida del 13,3%.

02/01/2025 - 31/03/2025
Aena (MSE) 216.60 IBEX 35 13,135.40



Principales datos de la evolución de la acción de Aena en el mercado continuo de la Bolsa de Madrid:

31 de marzo de 2025	AENA.MC
Volumen Total operado (Nº de acciones)	9.969.259
Volumen medio diario operado del período (Nº de acciones)	158.242
Capitalización €	32.490.000.000
Precio de cierre €	216,6
Nº de acciones	150.000.000
Free Float (%)	49%
Free Float (acciones)	73.500.000

En relación con la adquisición y enajenación de acciones propias, a 31 de marzo de 2025 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.

La Junta General de Accionistas de Aena S.M.E., S.A. ha aprobado el desdoblamiento (split), a partir de mayo, del número de acciones en que se divide el capital social de la Compañía, en la proporción de 10 acciones nuevas por cada acción antigua, mediante la reducción del valor nominal unitario de cada acción de 10 euros a 1 euro.

10. Hechos posteriores al cierre

Desde el 31 de marzo y hasta la fecha de formulación del presente informe de gestión, no se han producido hechos significativos que puedan afectar al mismo y que no hayan sido detallados en este informe.

11. 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 sólo 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)	31 de marzo de 2025	2024	31 de marzo de 2024
EBITDA	643.636	3.510.332	581.081
Resultado de explotación	434.981	2.662.521	369.604
Amortizaciones	208.655	847.811	211.477
DEUDA FINANCIERA NETA	4.885.722	5.497.589	N/A
Deuda financiera no corriente	5.753.044	5.978.311	N/A
Deuda financiera corriente	1.372.984	1.340.561	N/A
Efectivo y equivalentes al efectivo	2.240.306	1.821.283	N/A
EBITDA últimos 12 meses	3.572.887	3.510.332	N/A
(I) EBITDA año anterior	3.510.332	N/A	N/A
(II) EBITDA período año anterior	581.081	N/A	N/A
(III) = (I)-(II) EBITDA resto año anterior	2.929.251	N/A	N/A
(IV) EBITDA período	643.636	N/A	N/A
Ratio Deuda Financiera Neta/EBITDA	1,37	1,57	N/A
Deuda Financiera Neta	4.885.722	5.497.589	N/A
EBITDA últimos 12 meses	3.572.887	3.022.610	N/A
OPEX	-691.854	-2.353.042	-659.898
Aprovisionamientos	-40.657	-160.006	-40.574
Gastos de personal	-168.165	-634.002	-151.951
Otros gastos de explotación	-483.032	-1.559.034	-467.373
Total ingresos	1.325.625	5.827.789	1.233.031
Margen EBITDA	48,6 %	60,2 %	47,1 %

Aena S.M.E., S.A. (Miles de euros)	31 de marzo de 2025	2024
DEUDA FINANCIERA NETA	4.404.129	5.047.916
Deuda financiera no corriente	5.094.893	5.321.656
Deuda financiera corriente	1.321.710	1.291.525
Efectivo y equivalentes al efectivo	2.012.474	1.565.265
EBITDA últimos 12 meses	3.225.824	3.182.790
(I) EBITDA año anterior	3.182.790	N/A
(II) EBITDA período año anterior	514.225	N/A
(III) = (I)-(II) EBITDA resto año anterior	2.668.565	N/A
(IV) EBITDA período	557.259	N/A
Ratio Deuda Financiera Neta/EBITDA	1,37	1,59

12. Estados financieros

ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA CONSOLIDADO

Miles de euros	31 de marzo de 2025	31 de diciembre de 2024
ACTIVOS		
Activos no corrientes		
Inmovilizado material	11.975.643	11.970.886
Activos intangibles	1.540.817	1.505.853
Inversiones Inmobiliarias	134.851	135.383
Activos por derecho de uso	42.052	41.445
Inversiones en empresas asociadas y con control conjunto	132.917	127.953
Otros activos financieros	130.876	120.972
Instrumentos financieros derivados	11.790	13.837
Activos por impuestos diferidos	50.452	46.805
Otros activos no corrientes	225.970	208.984
	14.245.368	14.172.118
Activos corrientes		
Existencias	5.909	6.409
Clientes y otros activos financieros	777.345	906.666
Instrumentos financieros derivados	59.934	68.888
Efectivo y equivalentes al efectivo	2.240.306	1.821.283
	3.083.494	2.803.246
Total activos	17.328.862	16.975.364
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	6.226.181	5.917.746
Diferencias de conversión acumuladas	-228.605	-248.424
Otras reservas	4.935	6.196
Participaciones no dominantes	-59.356	-68.186
	8.544.023	8.208.200

ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA CONSOLIDADO (continuación)

Miles de euros	31 de marzo de 2025	31 de diciembre de 2024
PASIVOS		
Pasivos no corrientes		
Deuda financiera	5.753.044	5.978.311
Instrumentos financieros derivados	8	-
Subvenciones	314.628	321.311
Prestaciones a los empleados	7.981	7.813
Provisiones para otros pasivos y gastos	166.307	157.336
Pasivos por impuestos diferidos	62.301	63.668
Otros pasivos a largo plazo	3.575	4.340
	6.307.844	6.532.779
Pasivos corrientes		
Deuda financiera	1.372.984	1.340.561
Proveedores y otras cuentas a pagar	921.759	829.418
Pasivos por impuesto corriente	87.104	4.814
Subvenciones	26.373	26.955
Provisiones para otros pasivos y gastos	68.775	32.637
	2.476.995	2.234.385
Total pasivos	8.784.839	8.767.164
Total patrimonio neto y pasivos	17.328.862	16.975.364

CUENTA DE RESULTADOS CONSOLIDADA

Miles de euros	31 de marzo de 2025	31 de marzo de 2024
Actividades continuadas		
Ingresos ordinarios	1.307.341	1.220.338
Otros ingresos de explotación	7.987	2.440
Trabajos realizados por la empresa para su activo	2.543	2.125
Aprovisionamientos	-40.657	-40.574
Gastos de personal	-168.165	-151.951
Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales	-1.973	4.801
Bajas de activos financieros	-	-149
Otros gastos de explotación	-483.032	-467.373
Amortización del inmovilizado	-208.655	-211.477
Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras	7.265	7.746
Excesos de provisiones	489	382
Resultado por enajenaciones de inmovilizado	10.466	-1.039
Otras ganancias / (pérdidas) – netas	1.372	4.335
Resultado de explotación	434.981	369.604
Ingresos financieros	21.123	29.882
Gastos financieros	-58.536	-59.861
Otros ingresos/(gastos) financieros - netos	463	-2.408
Ingresos (Gastos) financieros – netos	-36.950	-32.387
Resultado de entidades valoradas por el método de la participación	9.116	9.765
Deterioro de entidades valoradas por el método de la participación	401	-253
Resultado antes de impuestos	407.548	346.729
Impuesto sobre las ganancias	-97.581	-84.286
Resultado del período consolidado	309.967	262.443
Resultado del período atribuible a participaciones no dominantes	8.653	1.447
Resultado del período atribuible a los accionistas de la dominante	301.314	260.996
Resultados por acción (Euros por acción)		
Resultados básicos por acción para el resultado del período	2,01	1,74
Resultados diluidos por acción para el resultado del período	2,01	1,74

ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO CONSOLIDADO

Miles de euros	31 de marzo de 2025	31 de marzo de 2024
Resultado antes de impuestos	407.548	346.729
Ajustes por:	202.542	197.662
Depreciación y amortización	208.655	211.477
Correcciones valorativas por deterioro de créditos comerciales	1.973	-4.801
Correcciones valorativas por deterioro de existencias	-	-160
Bajas de activos financieros	-	149
Variación de provisiones	-257	476
Imputación de subvenciones	-7.265	-7.746
(Beneficio)/pérdida por bajas de inmovilizado	-10.466	1.039
Correcciones valorativas por deterioro de instrumentos financieros	-629	299
Ingresos financieros	-21.123	-29.882
Gastos financieros	63.798	72.340
Diferencias de cambio	166	2.102
Ingresos financieros liquidación de derivados financieros	-5.262	-12.479
Otros Ingresos y gastos	-17.531	-25.640
Participación en resultados de sociedades puestas en equivalencia	-9.517	-9.512
Variaciones en capital circulante:	256.037	169.702
Existencias	494	277
Deudores y otras cuentas a cobrar	139.979	9.939
Otros activos corrientes	-845	3.913
Acreedores y otras cuentas a pagar	116.162	156.277
Otros pasivos corrientes	332	-448
Otros activos y pasivos no corrientes	-85	-256
Otro efectivo generado por las operaciones:	-45.683	9.580
Intereses pagados	-36.012	-50.672
Cobros de intereses	19.677	26.824
Impuestos cobrados / (pagados)	-14.061	33.471
Otros cobros (pagos)	-15.287	-43
Efectivo neto generado por actividades de explotación	820.444	723.673

ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO CONSOLIDADO (continuación)

Miles de euros	31 de marzo de 2025	31 de marzo de 2024
Flujos de efectivo de actividades de inversión:		
Adquisiciones de inmovilizado material	-170.408	-232.151
Adquisiciones de activos intangibles	-32.660	-17.590
Adquisiciones de inversiones inmobiliarias	-80	-232
Pagos por adquisiciones de otros activos financieros	-8.805	-45.606
Cobros por desinversiones en inmovilizado material	14.693	-
Cobros otros activos financieros	263	25.677
Efectivo neto utilizado en actividades de inversión	-196.997	-269.902
Flujos de efectivo de actividades de financiación:		
Subvenciones, donaciones y legados recibidos	6.017	1.700
Emisión de deudas con entidades de crédito	-	25.485
Otros cobros	11.715	21.015
Devoluciones de deudas con entidades de crédito	-865	-229
Devoluciones de financiación del Grupo	-208.541	-213.816
Pagos de pasivos por arrendamientos	-2.529	-2.159
Otros pagos	-15.923	-46.132
Efectivo neto generado/(utilizado) en actividades de financiación	-210.126	-214.136
Efecto de las variaciones de los tipos de cambio	5.702	-4.577
(Disminución)/aumento neto de efectivo y equivalentes al efectivo	419.023	235.058
Efectivo y equivalentes al efectivo al inicio del ejercicio	1.821.283	2.363.125
Efectivo y equivalentes al efectivo al final del ejercicio	2.240.306	2.598.183

Rumbo al Desarrollo Sostenible

Desarrollo Social

Mejorar la calidad de vida,
promoviendo la equidad
y reduciendo las desigualdades

Desarrollo Económico

Promover el crecimiento y
la prosperidad fomentando
la gestión eficiente

Sostenibilidad Medioambiental

Minimizar la huella ambiental,
trabando con responsabilidad y
cuidando del futuro común

