

# Informe de Gestión Intermedio Consolidado

correspondiente al período de tres  
meses finalizado el 31 de marzo  
de 2024



**aena**

aeropuertos  
para ti



# 1. Resumen ejecutivo

El Grupo Aena ha registrado 74,6 millones de **pasajeros** en el primer trimestre de 2024 que representan<sup>1</sup> un crecimiento interanual del 11,9% (+11,4% respecto al mismo período de 2019):

- El número de pasajeros en la red de aeropuertos en España<sup>2</sup> ha alcanzado 60,8 millones, que supone un aumento interanual del 13,2% (+15,0% respecto al primer trimestre de 2019).
- El Aeropuerto London Luton ha registrado 3,4 millones de pasajeros, que representan un aumento interanual del 3,4% (-8,1% respecto al primer trimestre de 2019).
- El tráfico de los seis aeropuertos del Grupo Aeroportuario del Nordeste de Brasil (en adelante, ANB) ha alcanzado 4,0 millones de pasajeros, registrando un crecimiento interanual del 8,3% (+5,7% frente al primer trimestre de 2019).
- Los 11 aeropuertos del Bloco de Onze Aeroportos de Brasil (BOAB) han registrado 6,5 millones de pasajeros, que representan un aumento interanual del 6,9% (-3,3% respecto al primer trimestre de 2019).

Los **ingresos totales** consolidados se han situado en 1.233,0 millones de euros. Han aumentado un 20,1% interanual y 206,4 millones de euros.

Los ingresos de la actividad aeronáutica de Aena han ascendido a 632,3 millones de euros (+21,0% interanual y +109,9 millones de euros). Los ingresos comerciales han alcanzado 402,2 millones de euros (+19,4% interanual y +65,2 millones de euros).

La actividad comercial ha mejorado notablemente respecto a 2023. Los ingresos de Aena por rentas fijas y variables han aumentado un 12,8% y por pasajero se han mantenido en línea (5,07 euros en el primer trimestre de 2023 frente a 5,05 euros en el primer trimestre de 2024). Incluyendo las rentas mínimas anuales garantizadas (RMGA) a facturar, los ingresos por pasajero han aumentado desde 6,54 euros hasta 6,68 euros.

Las ventas totales de las actividades comerciales han sido un 15,8% superiores a las del primer trimestre de 2023 y por pasajero han crecido un 2,2% interanual. Este comportamiento se observa en todas las líneas de negocio comercial.

En las tiendas libres de impuestos, es destacable el incremento del gasto medio del pasajero británico, seguido por el pasajero UE y dentro de este grupo, por el pasajero francés. Las ventas en restauración han aumentado favorecidas por la tendencia alcista general del consumo y por el incremento de los precios. En la actividad de tiendas, el aumento de las ventas refleja la actividad de los nuevos locales. La línea de alquiler de vehículos refleja el incremento de precios y de contratos, así como el aumento del tráfico de pasajeros en los aeropuertos turísticos. En servicios VIP, el crecimiento es consecuencia del aumento del número de usuarios y de los precios de las salas VIP, así como de un mayor aforo. Y en la actividad de aparcamientos, la optimización de las plazas disponibles, unido a una mejora de las políticas de fijación de precios han sido las palancas del crecimiento.

Con fecha 30 de abril, el Consejo de Administración de Aena ha adjudicado el concurso del servicio de alquiler de vehículos sin conductor. Se han adjudicado 179 licencias en 30 aeropuertos.

Los **gastos de explotación** consolidados se han situado en 863,4 millones de euros (856,8 millones de euros en el primer trimestre de 2023). Han aumentado un 0,8% interanual (+6,7 millones de euros). Excluyendo el efecto de la consolidación de BOAB, el descenso 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 consolidados sería 793,2 millones de euros (+2,5% y +19,0 millones de euros).

Los gastos operativos (aprovisionamientos, gastos de personal y otros gastos de explotación) han ascendido a 659,9 millones de euros. Han aumentado un 2,9% interanual (+18,5 millones de euros).

Otros gastos de explotación han alcanzado 467,4 millones de euros y han aumentado un 0,9% interanual (+4,0 millones de euros).

En Aena, otros gastos de explotación han alcanzado 386,9 millones de euros y han aumentado un 2,9% interanual (+10,8 millones de euros). El gasto de energía eléctrica ha disminuido a 25,4 millones de euros (-25,3% interanual y -8,6 millones de euros). Excluyendo el coste de la energía eléctrica, otros gastos de explotación han aumentado un 5,7% interanual (+19,4 millones de euros).

<sup>1</sup> Las variaciones incluyen el número de pasajeros del Grupo Aeroportuario del Nordeste de Brasil y del Bloco de Onze Aeroportos de Brasil a efectos comparativos. La Sociedad concesionaria Grupo Aeroportuario del Nordeste de Brasil asumió las operaciones a lo largo del primer trimestre de 2020 y Bloco de Onze Aeroportos de Brasil asumió las operaciones durante los meses de octubre y noviembre de 2023.

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

El primer trimestre recoge, como es habitual, la contabilización de los impuestos locales, cuyo devengo se produce íntegramente al inicio del ejercicio en aplicación del CINIIF 21 (154,4 millones de euros en el primer trimestre de 2024 y 154,7 millones de euros en el mismo período de 2023).

El **EBITDA** consolidado ha ascendido a 581,1 millones de euros y ha aumentado un 57,7% interanual (+212,5 millones de euros). El margen de EBITDA se ha situado en el 47,1% (35,9% al 31 de marzo de 2023).

El resultado antes de impuestos ha alcanzado 346,7 millones de euros (177,4 millones de euros en el primer trimestre de 2023) y el período se ha cerrado con un **beneficio neto** de 261,0 millones de euros (133,6 millones de euros en el primer trimestre de 2023).

La Junta General de Accionistas de Aena S.M.E., S.A. celebrada el 18 de abril de 2024, ha aprobado la distribución de un dividendo bruto de 7,66 euros por acción con cargo al beneficio de 2023.

Por lo que se refiere al **efectivo neto generado por actividades de explotación**, ha alcanzado 723,7 millones de euros (504,8 millones de euros en el primer trimestre de 2023).

En relación al programa de **inversiones**, el importe pagado ha ascendido a 250,0 millones de euros (388,5 millones de euros en el primer trimestre de 2023). De este importe, 230,7 millones de euros corresponden a la red de aeropuertos en España, 15,8 millones de euros al Aeropuerto London Luton, 3,2 millones de euros a ANB y 0,2 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 1,79x (2,06x al 31 de diciembre de 2023). La ratio de deuda financiera neta contable a EBITDA de Aena S.M.E., S.A. también ha mejorado hasta 1,84x (2,12x al 31 de diciembre de 2023).

A nivel del Grupo, las disponibilidades de caja y facilidades crediticias ascienden a 5.386,2 millones de euros.

El 19 de marzo, la agencia de rating Moody's ha mejorado la perspectiva de Aena S.M.E., S.A. a positiva desde estable y ha confirmado la calificación de largo plazo "A3". La calificación crediticia de largo plazo asignada por Fitch es "A-" con perspectiva estable y "F2" de corto plazo.

En relación al **Documento de Regulación Aeroportuaria para el período 2022-2026** (DORA II), el 2 de febrero la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) emitió su resolución de supervisión de las tarifas aeroportuarias aplicables a partir del 1 de marzo de 2024, declarando que el ingreso máximo anual ajustado por pasajero (IMAAJ) para 2024 es de 10,35 euros por pasajero, lo que supone una variación del 4,09% respecto al IMAAJ de 2023 (fijado en 9,95 euros por pasajero).

La **cotización de la acción** de Aena ha fluctuado en el período entre un mínimo de 159.80 euros y un máximo de 182.45 euros. Ha cerrado al 31 de marzo de 2024 en 182,45 euros, lo que implica una revalorización del precio de la acción del 11,2% desde el 31 de diciembre de 2023, superior a la evolución del IBEX35 que en el mismo período ha acumulado una subida del 9,6%.

Finalmente, es reseñable que el 7 de marzo, la Compañía presentó la **Actualización del Plan Estratégico 2022-2026**.

La evolución positiva de la economía, mejor que la estimada, una recuperación del tráfico de pasajeros más rápida de la prevista en 2022 así como el resultado satisfactorio de las licitaciones comerciales, son motivos que han llevado a actualizar los objetivos del Plan Estratégico 2022-2026 que se presentó en noviembre de 2022. Los principales aspectos a destacar de la Actualización del Plan son:

- Tráfico de pasajeros: se prevé cerrar 2024 en un rango de 286-303 millones de pasajeros en la red en España y se adelanta a 2025 la meta de los 300 millones de pasajeros, un año antes de lo previsto en el Plan Estratégico presentado en 2022. En 2026, Aena espera alcanzar una cifra aproximada de 310 millones de viajeros. Ese año, además, el Grupo Aena gestionará más de un millón de pasajeros al día entre todos los aeropuertos que actualmente opera en el mundo.
- Este fuerte repunte del tráfico, más acusado en los aeropuertos turísticos, hará necesarias más inversiones en las infraestructuras, con el objetivo de sincronizar la capacidad con la demanda prevista y, también, de adecuar los aeropuertos a los nuevos requisitos de seguridad y mantener la calidad del servicio. Por tanto, en el DORA III, que transcurrirá desde 2027 a 2031, Aena propondrá inversiones que al menos doblarán las realizadas en los últimos ejercicios.
- El incremento de actividad se conciliará con la intensa reducción de las emisiones por parte de los aeropuertos. Se adelanta la meta de consecución de Aeropuertos "cero emisiones" diez años, que pasa de 2040 a 2030. Otro objetivo en el camino de la descarbonización es que en 2026 un total de 19 aeropuertos de la red en España cuenten con certificaciones ACA (Airport Carbon Accreditation) de nivel 4+ y que, en 2030, se eleven a nivel 5.
- Los ingresos de la actividad comercial e inmobiliaria podrían llegar a crecer un 48% en 2026 con respecto a 2019 (en la presentación del Plan en noviembre de 2022 se calculaba que lo harían un 23%) y el ingreso por pasajero un 32% (frente al 12% estimado en noviembre de 2022).
- El Margen EBITDA de Aena se mantendrá en el entorno del 59% y su política de dividendos, que consiste en un pay-out del 80%, seguirá siendo la más atractiva del sector.

## 2. Datos de actividad

### 2.1. Red de aeropuertos en España<sup>3</sup>



Los aeropuertos de la red en España han registrado 60,8 millones de pasajeros, lo que representa un aumento interanual del 13,2% (un 15,0% más que en el mismo período de 2019).

En los primeros meses de 2024 se ha mantenido la tendencia alcista de gran parte del año pasado y se ha batido el récord histórico de pasajeros y de carga.

En enero, el crecimiento interanual de pasajeros ha sido un 10,3%, en febrero un 15,7% y en marzo, que a diferencia del año anterior incluyó los días de Semana Santa, un 13,8%.

Durante el mes de marzo se batieron récord de pasajeros en los aeropuertos Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Josep Tarradellas Barcelona-El Prat, Palma de Mallorca, Gran Canaria, Alicante-Elche Miguel Hernández, Málaga-Costa del Sol, Sevilla, Valencia, Tenerife Norte-Ciudad de La Laguna, Tenerife Sur, César Manrique-Lanzarote, Asturias, Bilbao, Ibiza, El Hierro, Fuerteventura, Santiago-Rosalía de Castro, Menorca, Badajoz, Son Bonet, La Palma y La Gomera.

Según comunicó Aena en la presentación de la Actualización del Plan Estratégico 2022-2026, la Compañía prevé cerrar 2024 en un rango de 286-303 millones de pasajeros.

No obstante, la evolución sigue siendo sensible a factores como la evolución de las condiciones macroeconómicas, los conflictos geopolíticos, la subida del precio del combustible o posibles interrupciones en el lado de la oferta aérea, que pueden afectar al comportamiento del tráfico aéreo.

<sup>3</sup> Incluye los aeropuertos de Aena S.M.E., S.A. (Aena o la "Compañía") y el Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia (AIRM).

Datos de tráfico por aeropuertos y grupos<sup>4</sup> de aeropuertos

Aeropuertos y Grupos de aeropuertos	Pasajeros			Aeronaves			Mercancías		
	Millones 1T 2024	% Var. <sup>1</sup> 2024 / 2023	Cuota 1T 2024	Miles 1T 2024	% Var. <sup>1</sup> 2024 / 2023	Cuota 1T 2024	Toneladas 1T 2024	% Var. <sup>1</sup> 2024 / 2023	Cuota 1T 2024
Adolfo Suárez Madrid-Barajas	14,9	10,6%	24,4%	96,8	8,1%	18,5%	177.527	19,2%	60,5%
Josep Tarradellas Barcelona-El Prat	11,4	14,7%	18,8%	74,2	12,7%	14,1%	43.693	20,9%	14,9%
Palma de Mallorca	3,5	11,1%	5,7%	30,2	6,0%	5,8%	1.506	-6,9%	0,5%
Total Grupo Canarias	13,7	12,2%	22,5%	117,6	9,1%	22,4%	7.988	4,6%	2,7%
Total Grupo I	15,0	17,3%	24,7%	115,4	9,0%	22,0%	9.028	-5,4%	3,1%
Total Grupo II	2,0	8,8%	3,2%	38,1	-5,8%	7,3%	35.647	20,8%	12,2%
Total Grupo III	0,4	3,9%	0,7%	52,2	-2,1%	9,9%	17.864	-1,6%	6,1%
<b>TOTAL España</b>	<b>60,8</b>	<b>13,2%</b>	<b>100,0%</b>	<b>524,5</b>	<b>6,8%</b>	<b>100,0%</b>	<b>293.253</b>	<b>16,6%</b>	<b>100,0%</b>

<sup>1</sup> Porcentajes de variación calculados en pasajeros, aeronaves y kg.

## Datos de tráfico de pasajeros por áreas geográficas

El tráfico doméstico ha aumentado en el primer trimestre de 2024 un 8,6% interanual y representa el 34,7% del total (en línea con la cuota del 34,6% del primer trimestre de 2019).

El tráfico internacional ha crecido un 15,9% interanual. Representa el 65,3% del total (en línea con la cuota del 65,4% de 2019).

Región	Pasajeros (millones)		% Variación	Cuota	
	1T 2024	1T 2023	2024 / 2023	1T 2024	1T 2023
Europa <sup>1</sup>	33,8	29,2	15,8%	55,6%	54,4%
España	21,1	19,4	8,6%	34,7%	36,1%
Latinoamérica	2,4	2,1	16,7%	4,0%	3,9%
Norteamérica <sup>2</sup>	1,4	1,1	18,8%	2,2%	2,1%
África	1,1	1,0	6,5%	1,8%	1,9%
Oriente Medio	0,8	0,8	1,7%	1,3%	1,4%
Asia y Otros	0,3	0,1	226,9%	0,4%	0,1%
<b>TOTAL</b>	<b>60,8</b>	<b>53,6</b>	<b>13,2%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>

<sup>1</sup> Excluye España.

<sup>2</sup> Incluye EE.UU., Canadá y México.

<sup>4</sup> 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**

El mercado británico ha crecido un 11,8% interanual y representa el 12,8% del total.

El mercado alemán ha aumentado un 17,2% interanual. Representa el 8,4% del total.

En estos mercados no se han alcanzado los niveles de sus cuotas del primer trimestre de 2019 (13,7% y 9,9% respectivamente).

País	Pasajeros (millones)		% Variación	Cuota	
	1T 2024	1T 2023	2024 /2023	1T 2024	1T 2023
España	21,1	19,4	8,6%	34,7%	36,1%
Reino Unido	7,8	7,0	11,8%	12,8%	13,0%
Alemania	5,1	4,4	17,2%	8,4%	8,2%
Italia	4,0	3,3	20,1%	6,6%	6,2%
Francia	2,9	2,7	7,5%	4,8%	5,1%
Holanda	2,0	1,7	13,6%	3,3%	3,3%
Portugal	1,5	1,5	-0,8%	2,4%	2,7%
Suiza	1,3	1,1	18,8%	2,2%	2,1%
Bélgica	1,3	1,2	12,6%	2,2%	2,2%
Polonia	1,1	0,6	81,6%	1,8%	1,1%
<b>Total Top 10</b>	<b>48,1</b>	<b>42,9</b>	<b>12,1%</b>	<b>79,1%</b>	<b>79,9%</b>

**Datos de tráfico de pasajeros por aerolíneas**

Ryanair ha aumentado el número de pasajeros transportados en un 13,1% interanual (+31,1% respecto al primer trimestre de 2019).

El Grupo IAG ha registrado 19,1 millones de pasajeros y un incremento interanual del 8,8% (+22,0% respecto al primer trimestre de 2019).

Estas aerolíneas concentran conjuntamente una cuota del 51,8% de pasajeros en el primer trimestre de 2024 (47,1% en el primer trimestre de 2019).

Compañía aérea	Pasajeros (millones)		% Variación	Cuota	
	1T 2024	1T 2023	2024 /2023	1T 2024	1T 2023
Ryanair	12,4	10,9	13,1%	20,4%	20,4%
Vueling	9,8	9,0	9,2%	16,2%	16,8%
Iberia	5,2	5,0	5,0%	8,6%	9,3%
Air Europa	4,1	4,0	3,7%	6,8%	7,4%
Iberia Express	3,1	2,8	11,2%	5,1%	5,2%
Easyjet	2,7	2,5	9,6%	4,5%	4,6%
Grupo Binter	2,3	2,1	14,4%	3,9%	3,8%
Air Nostrum	2,0	1,7	17,1%	3,4%	3,3%
Jet2.Com	1,6	1,4	13,1%	2,6%	2,6%
Wizz Air	1,6	1,1	43,0%	2,6%	2,0%
<b>Total Top 10</b>	<b>44,9</b>	<b>40,5</b>	<b>11,0%</b>	<b>73,9%</b>	<b>75,4%</b>

Las aerolíneas de bajo coste han registrado 35,8 millones de pasajeros y un crecimiento interanual del 14,1% (+26,8% respecto al primer trimestre de 2019). Su cuota de mercado ha crecido hasta el 58,9% en el primer trimestre de 2024 (58,5% en el primer trimestre de 2023 y 53,5% en el primer trimestre de 2019).

### Temporada de verano 2024

Las compañías aéreas han programado 243 millones de asientos en los aeropuertos de la red en España desde el 31 de marzo y hasta el 26 de octubre de 2024. Esta cifra implica un 7,9% más de asientos que los programados en la misma temporada de 2023<sup>5</sup>.

Los aeropuertos desde los que más asientos se ofertan son Adolfo Suárez Madrid-Barajas (48,2 millones y +6,8%) y Josep Tarradellas Barcelona-El Prat (42,2 millones y +11%). Les siguen los aeropuertos de Palma de Mallorca (33,2 millones y +8,3%), Málaga-Costa del Sol (20 millones y +10,9%), Alicante-Elche Miguel Hernández (14,2 millones y +13,1%), Gran Canaria (9,8 millones y +11,6%) e Ibiza (9,8 millones y +4%).

Por zonas geográficas, el mercado doméstico incrementa su programación un 2,8% y el europeo, un 10,1% con respecto a la temporada de verano anterior. En las rutas internacionales, los mercados con Reino Unido, Alemania e Italia han aumentado la programación un 8,3%, 5,9% y 22%, respectivamente.

### Incentivo comercial aeronáutico

El Consejo de Administración de Aena aprobó un nuevo plan de incentivos para tres años el 30 de enero de 2024. En las temporadas de verano e invierno 2024, 2025 y 2026 se incentivarán:

- Nuevas rutas a destinos no servidos en los aeropuertos de más de 3 millones de pasajeros, con respecto a la temporada equivalente anterior y excepto en rutas operadas a Asia. El incentivo consiste en el reembolso del 100% de la tarifa del pasajero correspondiente al número de pasajeros de cada compañía que inicie nuevas rutas.
- Crecimiento del número de pasajeros en las rutas con destino a Asia, con respecto a la temporada equivalente anterior. Se reembolsará el 100% de la tarifa del pasajero en los pasajeros correspondientes a la contribución de cada compañía al crecimiento.
- Crecimiento del número de pasajeros en aeropuertos de menos de 3 millones de pasajeros. Se reembolsará el 100% de la tarifa del pasajero en los pasajeros adicionales en 2024, 2025 y 2026 con respecto a la temporada equivalente de 2023.

El número de pasajeros máximo a incentivar por cada compañía tiene como límite el número de pasajeros en el que la aerolínea crezca en el aeropuerto y en el total de la red.

Adicionalmente, se ha prorrogado el incentivo en vigor desde 2019 por operar en los Helipuertos de Algeciras y Ceuta. Supone un reembolso del 50% de la tasa de pasajeros y de seguridad aeroportuaria, para todos los pasajeros comerciales de salida, si se mantiene al menos, un 75% del tráfico de pasajeros en la temporada equivalente anterior.

## 2.2. Participaciones internacionales

La participación de Aena fuera de España, a través de su filial Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. se extiende a 33 aeropuertos al final del período: 1 en Reino Unido, 17 en Brasil, 12 en México, 2 en Jamaica y 1 en Colombia.

La sociedad participada SACSA ha sido la concesionaria del Aeropuerto Internacional Rafael Núñez, en Colombia, hasta el 29 de febrero de 2024.

Sociedad	Pasajeros (millones)		% Variación <sup>1</sup>	% Participación	
	1T 2024	1T 2023	2024 /2023	Directa	Indirecta
Aeropuerto London Luton (Reino Unido)	3,4	3,3	3,4%	51,0%	
Grupo Aeroportuario del Nordeste de Brasil - ANB	4,0	3,7	8,3%	100,0%	
Bloco de Onze Aeroportos de Brasil - BOAB	6,5	6,1	6,9%	100,0%	
Grupo Aeroportuario del Pacífico - GAP (México y Jamaica)	15,6	15,6	0,1%		6,4%
Aeropuerto Internacional Alfonso Bonilla Aragón (Cali, Colombia) - AEROCALI	1,7	1,7	-2,4%	50,0%	
Aeropuerto Internacional Rafael Núñez (Cartagena de Indias, Colombia) <sup>2</sup> - SACSA	1,2	1,2	1,2%	37,9%	
<b>TOTAL</b>	<b>32,3</b>	<b>31,5</b>	<b>2,6%</b>		

<sup>1</sup> Los porcentajes de variación están calculados en pasajeros.

<sup>2</sup> El 29 de febrero finalizó la concesión. Los datos del 1T corresponden al tráfico de los meses de enero y febrero (1,7 millones de pasajeros en el 1T 2023).

<sup>5</sup> Estas estadísticas se basan en una temporada tipo de 30 semanas, por lo que los datos han sido ajustados para compensar el efecto de la semana adicional de la temporada de verano de 2023. En ellas, se compara la programación de las compañías para la temporada de verano de 2024 a 31 de enero de 2024 con la programación de las aerolíneas para verano de 2023 a 31 de enero de 2023. Datos publicados el 19 de marzo de 2024.

## 2.2.1 Sociedades dependientes

### Aeropuerto London Luton

Ha registrado 3,4 millones de pasajeros, que representan un aumento interanual del 3,4% (-8,1% respecto al primer trimestre de 2019).

Las tres principales aerolíneas que operan en el aeropuerto, Wizz Air, easyJet y Ryanair han recuperado un 109%, un 95% y un 80% respectivamente del tráfico de pasajeros del primer trimestre de 2019.

En movimientos de aeronaves, se han registrado 27.799 operaciones (+1,6% interanual y -8,6% respecto al primer trimestre de 2019).

El volumen de carga ha registrado 7.357 toneladas de mercancía (+7,2% interanual y -23,3% respecto al primer trimestre de 2019).

#### Ampliación de capacidad aprobada

Para la implantación efectiva de la aprobación de la capacidad del aeropuerto, desde el límite anual actualmente autorizado de 18 millones de pasajeros hasta 19 millones, la sociedad concesionaria (London Luton Airport Operations Limited-LLAOL) presentó el 16 de febrero los planes específicos en materia de ruido ("Noise Contour Reduction Strategy"), de reducción de emisiones ("Carbon Reduction Strategy") y de gestión de accesos ("Travel Plan" y "Carpark Management Plan") requeridos.

La autoridad local de planificación ha aprobado en el mes de abril el plan de gestión de accesos así como el de reducción de emisiones, y se espera que en la próximas semanas apruebe el plan de reducción de ruido.

#### Ampliación de capacidad futura

En relación al proceso de solicitud y aprobación de un incremento de la capacidad del aeropuerto, desde el límite anual actualmente autorizado hasta 32 millones de pasajeros, a través de una DCO (Development Consent Order), el 10 de febrero ha finalizado la "Examination Phase". La siguiente fase de aprobación se estima que no finalizará antes del 10 de agosto de 2024, si bien posteriormente puede haber un periodo denominado "Judicial Review" que podría alargar la aprobación definitiva.

La sociedad concesionaria ha manifestado el apoyo a la DCO por carta enviada a Luton Rising el 8 de febrero de 2024, en la que reitera la importancia de concluir satisfactoriamente el proceso de negociación de los aspectos del negocio del contrato de concesión que permita ejecutar operativamente el aumento de capacidad.

#### Plazo de la concesión

El 17 de noviembre de 2021 se formalizó el Acuerdo de recuperación sostenible del Aeropuerto London Luton 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).

### ANB

Aeropuerto	Pasajeros (millones)		% Variación <sup>1</sup>
	1T 2024	1T 2023	2024 /2023
Recife	2,4	2,3	4,8%
Maceió	0,7	0,6	11,1%
João Pessoa	0,4	0,4	14,2%
Aracajú	0,3	0,3	9,1%
Juazeiro do Norte	0,1	0,1	3,8%
Campina Grande	0,1	-	162,4%
<b>TOTAL</b>	<b>4,0</b>	<b>3,7</b>	<b>8,3%</b>

<sup>1</sup> Los porcentajes de variación están calculados en pasajeros.

El tráfico de los seis aeropuertos de ANB ha alcanzado 4,0 millones de pasajeros que representan un crecimiento interanual del 8,3% (+5,7% frente al primer trimestre de 2019).

En movimientos de aeronaves, se han registrado 40.056 operaciones (+17,3% interanual y +14,7% respecto a 2019).

El volumen de carga ha alcanzado 16.108 toneladas de mercancías (+4,5% interanual y + 2,7% respecto a 2019).

#### Plazo de la concesión

La concesión tiene un período de 30 años, ampliable 5 años adicionales, contados a partir de la fecha en la que el contrato adquirió la plena eficacia (9 de octubre de 2019).



**BOAB**

Aeropuerto	Fecha de transferencia operativa	Pasajeros (millones)		% Variación <sup>1</sup>
		1T 2024	1T 20232	2024 /2023
Congonhas - Sao Paulo	10/10/2023	5,52	5,05	9,2%
Campo Grande	13/10/2023	0,34	0,38	-11,4%
Uberlandia	17/10/2023	0,23	0,25	-6,6%
Santarém	7/11/2023	0,11	0,09	16,5%
Marabá	10/11/2023	0,09	0,09	-0,8%
Montes Claros	13/11/2023	0,07	0,08	-8,7%
Carajás	16/11/2023	0,04	0,04	16,1%
Altamira	21/11/2023	0,03	0,02	29,5%
Uberaba	24/11/2023	0,02	0,02	4,5%
Corumbá	27/11/2023	0,01	0,01	-31,1%
Ponta Porã	30/11/2023	0,01	0,02	-38,8%
<b>TOTAL</b>		<b>6,5</b>	<b>6,1</b>	<b>6,9%</b>

<sup>1</sup> Los porcentajes de variación están calculados en pasajeros.

<sup>2</sup> Datos de Infraero (anterior gestor). BOAB tomó el control de los aeropuertos entre los meses de octubre y noviembre de 2023.

Los 11 aeropuertos de BOAB han registrado 6,5 millones de pasajeros, que representan un aumento interanual del 6,9% (-3,3% respecto al primer trimestre de 2019).

En movimientos de aeronaves, han registrado un total de 75.846 operaciones (+0,7% interanual y +3,9% respecto a 2019).

El volumen de carga ha registrado 12.467 toneladas de mercancías (+7,0% interanual y -21,5% respecto a 2019).

**Plazo de la concesión**

La concesión tiene un período de 30 años, ampliable 5 años adicionales, 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 15,6 millones de pasajeros, lo que representa un aumento interanual del 0,1% (+31,3% respecto al tráfico del primer trimestre de 2019).

El tráfico nacional ha disminuido un 6,3% interanual y el internacional ha crecido un 7,5%.

En los aeropuertos del Grupo en México, el volumen de pasajeros ha descendido un 0,6% interanual (+30,4% respecto a 2019). Al final del año 2023 y principios de 2024, se ha apreciado una disminución de la oferta de asientos derivada de las revisiones preventivas de los motores Pratt & Whitney de la familia A320neo y A321neo.

**Aeropuerto Internacional Alfonso Bonilla Aragón (Cali-Colombia)**

Ha registrado 1,7 millones de pasajeros, lo que representa una disminución interanual del 2,4% (+ 27,6% respecto al tráfico del primer trimestre de 2019.)

El tráfico nacional ha disminuido un 4,1% interanual y el internacional se ha incrementado un 4,9%.

El tráfico doméstico se ha visto muy afectado por el cese de operaciones de las compañías de bajo coste Viva Air y Ultra Air a finales de febrero y marzo de 2023 respectivamente.

Respecto al contrato de concesión, cabe indicar que, si bien finaliza el 30 de abril de 2024, el ministro de Transporte de Colombia anunció el pasado 5 de marzo su prórroga.

**Aeropuerto Internacional Rafael Núñez (Cartagena de Indias-Colombia)**

La concesión finalizó el 29 febrero de 2024.

El tráfico en los dos primeros meses del año ha crecido un 1,2% interanual.

El tráfico nacional ha disminuido un 5,9% interanual y el internacional ha crecido un 31,7%.

Al igual que en el aeropuerto de Cali, el tráfico doméstico se ha visto muy afectado por el cese de operaciones de las dos compañías de bajo coste, Viva Air y Ultra Air.

## 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 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

Como se indica en el apartado 10 (Hechos posteriores al cierre) el 3 de abril de 2024, Aena recibió notificación del Tribunal Superior de Justicia de Madrid (TSJM).

Con fecha 8 de marzo de 2021, Aena solicitó a la Dirección General de Aviación Civil (GAC) del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana la modificación del DORA 2017-2021, al considerar la concurrencia de los requisitos previstos en el artículo 27 de la Ley 18/2014, de 15 de octubre, para reconocer el desequilibrio económico previsto en dicha norma, puesto que la pandemia COVID-19 constituye un hecho excepcional e imprevisible y ha ocasionado una reducción de más de un 10% del tráfico aéreo, como se establece en el citado artículo.

Mediante resolución de 16 de diciembre de 2021, la 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 haber observado elementos en el DORA de cuya modificación pudiera derivarse la compensación solicitada. Ante esta denegación, Aena interpuso recurso de alzada, el cual fue igualmente desestimado por la Secretaría General de Transportes y Movilidad con fecha 23 de marzo de 2022.

No obstante, Aena considera que concurren todos los requisitos previstos en el mencionado artículo 27 para la modificación del DORA y la concesión del reequilibrio económico previsto en dicha norma, por lo que interpuso la correspondiente acción judicial, que se está sustanciando ante el TSJM.

Esta solicitud de modificación está en línea, además, con las medidas adoptadas por los reguladores de diversos países que han reconocido el desequilibrio económico sufrido por los gestores aeroportuarios con motivo de la COVID-19.

Con base en estos argumentos Aena interpuso recurso contencioso administrativo que dio lugar al procedimiento ordinario seguido ante el TSJM y a la sentencia de 14 de marzo de 2024.

En su sentencia de 14 de marzo de 2024, el TSJM no entra a analizar si concurren los requisitos sustantivos para la modificación del DORA, sino que analiza la corrección del procedimiento administrativo llevado a cabo por la Dirección General de Aviación Civil (DGAC) y resuelve anular las resoluciones recurridas y retrotraer las actuaciones al momento previo a dictar resolución, 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.

## Documento de Regulación Aeroportuaria 2022-2026 (DORA II)

### Base de Activos Regulada

La base de activos regulados asciende a 9.560,1 millones de euros al cierre de 2023.

### Tarifas aeroportuarias 2024

El 2 de febrero de 2024, la CNMC emitió su resolución de supervisión de las tarifas aeroportuarias para 2024, declarando que el IMAAJ aplicable es de 10,35 euros por pasajero, lo que supone una variación tarifaria del 4,09% respecto a las de 2023.

Esta variación, aplicable a partir del 1 de marzo de 2024, del IMAAJ de 2024 respecto al de 2023 (fijado en 9,95 euros por pasajero<sup>6</sup>), es consecuencia de los ajustes que establece el DORA en relación al incentivo por el desempeño de los niveles de calidad, la ejecución de inversiones, la estructura de tráfico correspondiente al cierre de 2022 y el efecto del índice P (calculado conforme a la metodología establecida en el Real Decreto 162/2019 de 22 de marzo y establecido en la Resolución de la CNMC de 14 de julio de 2022).

Previamente a la emisión de la resolución de la CNMC, el 30 de enero de 2024, el Consejo de Ministros aprobó un índice P para la revisión anual de las tarifas de Aena de 2024 de +3,5%.

### Recursos a las tarifas aeroportuarias

- En relación a las tarifas aeroportuarias de 2022, el 3 de febrero de 2022, la CNMC notificó a Aena la iniciación de un procedimiento de conflicto tarifario interpuesto por IATA España y Ryanair DAC frente a la decisión del Consejo de Administración de Aena de 21 de diciembre de 2021 en la que se fijan las tarifas aeroportuarias para el ejercicio 2022. El 24 de marzo de 2022, la CNMC resolvió desestimar los conflictos y declaró aplicable la actualización aprobada por el Consejo de Administración de Aena ("Resolución conflictos 2022"). Asimismo, el 17 de febrero de 2022, la CNMC dictó la Resolución sobre el informe de supervisión de las tarifas aeroportuarias aplicables por Aena S.M.E., S.A. en el ejercicio 2022 ("Informe de supervisión").

En relación con estas resoluciones:

- Ryanair DAC interpuso recurso contencioso-administrativo ante la Audiencia Nacional frente a la Resolución de conflictos 2022 que se encuentra pendiente de resolución.
- Ryanair DAC, Emirates y Lufthansa interpusieron recursos contenciosos-administrativos ante la Audiencia Nacional frente al Informe de supervisión. Los recursos interpuestos por Emirates y Lufthansa han finalizado sin sentencia y el recurso interpuesto por Ryanair DAC se encuentra pendiente de resolución.

La Dirección de Aena considera que la resolución de estos procedimientos no tendría impacto significativo en los estados financieros consolidados del Grupo.

- En cuanto a las tarifas aeroportuarias de 2023, el 23 de septiembre de 2022, la CNMC notificó a Aena la iniciación de un procedimiento de conflicto tarifario promovido por ALA, Ryanair e IATA frente a la decisión del Consejo de Administración de Aena de 26 de julio de 2022 en la que se fijan las tarifas aeroportuarias para el ejercicio 2023.

El 15 de diciembre de 2022, la CNMC resolvió estimar parcialmente los conflictos anteriormente mencionados ("Resolución de conflictos 2023"). Frente a esta Resolución Ryanair DAC e IATA interpusieron recursos contencioso-administrativo ante la Audiencia Nacional. Ambos recursos se encuentran pendientes de resolución.

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

- En relación a las tarifas aeroportuarias de 2024 aprobadas por el Consejo de Administración de Aena el 25 de julio de 2023, Ryanair DAC, IATA y ALA han promovido un conflicto tarifario ante la CNMC frente a su aprobación que se encuentra pendiente de resolución por parte de la CNMC.

Con fecha 6 de marzo de 2024, la CNMC dictó Resolución por la que estimaba parcialmente los conflictos interpuestos, por cuanto que, si bien estimaba un índice P de 3,5%, un valor del IMAJ de 10,35 euros y una variación tarifaria de 4,09%, consideraba que dicha variación debe modularse según lo establecido en la Resolución de Tarifas Aeroportuarias 2024.

Con fecha 19 de abril de 2024, la CNMC trasladó a Aena notificación por la que emplazan a la Compañía a comparecer ante la Audiencia Nacional por el recurso contencioso administrativo interpuesto por IATA contra la resolución de la CNMC de 1 de febrero de 2024 y la de 6 de marzo de 2024.

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

<sup>6</sup> El IMAAJ fijado para 2023 en 9,95 euros por pasajero, incluye la recuperación de los costes reconocidos por la CNMC en relación a las medidas de seguridad e higiene adoptadas por Aena en respuesta a la COVID-19. La recuperación de dichos costes se fijó en 0,18 euros por pasajero. Excluyendo la recuperación de estos costes, el IMAAJ aplicable es 9,77 euros por pasajero y la variación tarifaria en 2024 frente a 2023 de +5,97%.

## Principales magnitudes

Miles de euros	1T 2024	1T 2023	Variación interanual	% Variación interanual
<b>Ingresos ordinarios</b>	622.260	511.925	110.335	21,6%
Prestaciones Patrimoniales:	601.464	493.920	107.544	21,8%
Pasajeros	267.980	221.286	46.694	21,1%
Aterrizajes	165.713	137.168	28.545	20,8%
Seguridad	91.363	74.172	17.191	23,2%
Pasarelas telescópicas	21.771	18.500	3.271	17,7%
Handling	25.121	21.001	4.120	19,6%
Carburante	7.029	5.851	1.178	20,1%
Estacionamientos	13.108	10.297	2.811	27,3%
Servicio de comida a bordo	2.420	2.099	321	15,3%
Recuperación costes COVID	6.959	3.546	3.413	96,2%
Resto servicios aeroportuarios	20.796	18.005	2.791	15,5%
<b>Otros ingresos de explotación</b>	10.032	10.512	-480	-4,6%
<b>Total Ingresos</b>	<b>632.292</b>	<b>522.437</b>	<b>109.855</b>	<b>21,0%</b>
<b>Total gastos (incluye amortización)</b>	<b>-605.136</b>	<b>-589.219</b>	<b>15.917</b>	<b>2,7%</b>
<b>EBITDA</b>	<b>180.545</b>	<b>84.536</b>	<b>96.009</b>	<b>113,6%</b>

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

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

En el primer trimestre de 2024, los ingresos de la actividad aeronáutica reflejan la mejora que ha experimentado el tráfico de pasajeros y la oferta de vuelos de las compañías aéreas, así como el mayor tamaño de las aeronaves y la variación de las tarifas.

En enero y febrero, los ingresos de las prestaciones patrimoniales recogen la variación tarifaria de 2023 (aplicada desde el 1 de marzo de 2023 hasta el 29 de febrero de 2024), un incremento de 6,84%. Esta variación, excluye la recuperación de los costes reconocidos por la CNMC en relación a las medidas de seguridad e higiene adoptadas por Aena en respuesta a la COVID-19. La recuperación de dichos costes (aplicada a partir del 1 de marzo de 2023) se refleja como ingreso en la línea "Recuperación costes COVID" de la tabla anterior.

El 1 de marzo, entraron en vigor las tarifas de 2024 que suponen una subida de 5,97% respecto al IMAAJ de 2023 excluyendo la recuperación de los costes COVID-19 (explicada en el apartado anterior "Tarifas aeroportuarias 2024"). El efecto de esta variación de tarifas ha supuesto +36,6 millones de euros.

En el primer trimestre de 2024 se ha producido una dilución en el ingreso regulado por importe de 28,3 millones de euros (26,3 millones de euros en el primer trimestre de 2023).

Los incentivos comerciales han supuesto un menor ingreso de 5,0 millones de euros (6,7 millones de euros en el primer trimestre de 2023).

La bonificación por pasajero en conexión ha ascendido a 17,8 millones de euros (15,6 millones de euros en el primer trimestre de 2023).

### 3.1.2 Actividad comercial

#### Principales magnitudes

Miles de euros	1T 2024	1T 2023	Variación interanual	% Variación interanual
Ingresos ordinarios	399.235	334.364	64.871	19,4%
Otros ingresos de explotación	2.982	2.638	344	13,0%
<b>Total Ingresos</b>	<b>402.217</b>	<b>337.002</b>	<b>65.215</b>	<b>19,4%</b>
<b>Total gastos (incluye amortización)</b>	<b>-106.546</b>	<b>-123.348</b>	<b>-16.802</b>	<b>-13,6%</b>
<b>EBITDA</b>	<b>321.077</b>	<b>238.385</b>	<b>82.692</b>	<b>34,7%</b>

#### Ingresos por línea de actividad

Miles de euros	1T 2024	1T 2023	Variación interanual	% Variación interanual
Tiendas libres de impuestos	131.660	95.221	36.439	38,3%
Tiendas	30.084	27.693	2.391	8,6%
Restauración	79.192	70.005	9.187	13,1%
Alquiler de vehículos	42.004	37.696	4.308	11,4%
Aparcamientos	43.716	37.942	5.774	15,2%
Servicios VIP	27.899	20.635	7.264	35,2%
Publicidad	6.612	6.354	258	4,1%
Arrendamientos	7.566	9.041	-1.475	-16,3%
Resto ingresos comerciales <sup>1</sup>	30.502	29.777	725	2,4%
<b>Ingresos ordinarios comerciales</b>	<b>399.235</b>	<b>334.364</b>	<b>64.871</b>	<b>19,4%</b>

<sup>1</sup> 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.

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 2024 / 2023	
	1T 2023	1T 2024	Millones €	%
<b>Total negocio</b>	<b>350,4</b>	<b>404,9</b>	<b>54,6</b>	<b>15,6%</b>
Ingresos por Rentas Fijas y Variables facturadas	271,4	306,2	34,8	12,8%
Ingresos por RMGA <sup>1</sup>	78,9	98,7	19,8	25,1%
<b>Linealizaciones y ajustes</b>	<b>6,9</b>	<b>21,3</b>	<b>14,5</b>	<b>210,1%</b>
<b>TOTAL</b>	<b>357,2</b>	<b>426,3</b>	<b>69,0</b>	<b>19,3%</b>

<sup>1</sup> Renta mínima anual garantizada.

La actividad comercial ha mejorado notablemente respecto a 2023. Los ingresos de Aena por rentas fijas y variables han aumentado un 12,8% respecto al primer trimestre de 2023, y por pasajero se han mantenido en línea (5,07 euros en el primer trimestre de 2023 frente a 5,05 euros en el primer trimestre de 2024) según se muestra en las tablas de la página 14. Incluyendo las rentas mínimas anuales garantizadas (RMGA) a facturar, los ingresos por pasajero han aumentado desde 6,54 euros hasta 6,68 euros.

Las ventas totales de las actividades comerciales han sido un 15,8% superiores a las del primer trimestre de 2023 y por pasajero han crecido un 2,2% interanual. Este comportamiento se observa en todas las líneas de negocio comercial.

En las tiendas libres de impuestos, las ventas han aumentado un 17% interanual, siendo destacable el incremento del gasto medio del pasajero británico, seguido por el pasajero UE y dentro de este grupo, por el pasajero francés. Por su parte, el efecto de la aplicación del régimen fiscal libre de impuestos al pasajero británico tras el Brexit, conlleva unos porcentajes de renta variable superiores. Este comportamiento se refleja especialmente en los aeropuertos turísticos como Alicante-Elche Miguel Hernández, Málaga-Costa del Sol y los insulares (Balears y Canarias). Entre los aeropuertos canarios, destacan Tenerife Sur y Lanzarote que reciben un mayor porcentaje de pasajeros británicos. La renta variable del lote Canarias ha superado la RMGA correspondiente al período.

En las tiendas, las ventas han aumentado un 22% interanual, reflejando la actividad de los nuevos locales. Por conceptos, se consolidan las tiendas de delicatessen y de conveniencia (40% del total de las ventas de la línea de negocio), así como las tiendas con componente infantil (ocio familiar, dulces y golosinas y juguetes) en toda la red de aeropuertos.

En restauración, las ventas han aumentado un 14% interanual, favorecidas por la tendencia alcista general del consumo y por el incremento de los precios. Destacan las ventas de los aeropuertos Málaga-Costa del Sol (+28% interanual), Palma de Mallorca (+22%) y Alicante-Elche Miguel Hernández (+20%).

En la línea de alquiler de vehículos, las ventas han aumentado un 17% interanual, que refleja el incremento de precios y de contratos, así como el aumento del tráfico de pasajeros en los aeropuertos turísticos, principalmente en los aeropuertos canarios y en los aeropuertos Málaga-Costa del Sol, Alicante-Elche Miguel Hernández y Palma de Mallorca, así como en Adolfo Suárez Madrid-Barajas y Josep Tarradellas Barcelona-El Prat.

En servicios VIP, el crecimiento es consecuencia del aumento del número de usuarios y de los precios de las salas VIP, así como de un mayor aforo. Con respecto al primer trimestre de 2023, el aforo ha crecido en 7 de los 18 aeropuertos que ofrecen este servicio, si bien, en el caso de los aeropuertos de Tenerife Sur, Gran Canaria e Ibiza, las plazas disponibles se ha visto reducidas por las obras de mejora que se están llevando a cabo.

Los ingresos de los aparcamientos han aumentado debido a la optimización de las plazas disponibles y a la mejora de las políticas de fijación de precios. El número de operaciones ha crecido un 11,3% interanual.

## Adjudicación del servicio de alquiler de vehículos

Como se indica en el apartado 10 (Hechos posteriores al cierre) el 30 de abril, el Consejo de Administración de Aena ha adjudicado el concurso del servicio de alquiler de vehículos sin conductor.

Se han adjudicado 179 licencias en 30 aeropuertos.

Las nuevas licencias corresponden a 19.095 plazas (17.847 en el contrato anterior) y tienen una duración de 5 años con posibilidad de 2 prórrogas anuales adicionales.

Los contratos actuales vencen el 31 de octubre del 2024.

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

A continuación, se desglosan por actividad los siguientes conceptos que se incluyen en los ingresos según muestra la tabla anterior:

- Ingresos por Rentas Fijas y Variables facturadas.
- Ingresos por RMGA.

## Ingresos por Rentas Fijas y Variables facturadas:

Miles de euros	1T 2023	1T 2024	% Variación 2024 / 2023
Tiendas libres de impuestos	60.187	61.807	2,7%
Tiendas	15.536	19.219	23,7%
Restauración	39.903	48.660	21,9%
Alquiler de vehículos	37.706	41.896	11,1%
Aparcamientos	37.942	43.716	15,2%
Servicios VIP	23.201	30.605	31,9%
Suministros	15.567	14.529	-6,7%
Servicios inmobiliarios	21.798	24.480	12,3%
Publicidad	3.432	5.139	49,7%
Explotaciones comerciales	7.202	7.292	1,3%
Resto	8.960	8.860	-1,1%
<b>TOTAL</b>	<b>271.434</b>	<b>306.204</b>	<b>12,8%</b>

Euros por pasajero	1T 2023	1T 2024	% Variación 2024 / 2023
Tiendas libres de impuestos	1,12	1,02	-9,3%
Tiendas	0,29	0,32	9,3%
Restauración	0,74	0,80	7,7%
Alquiler de vehículos	0,70	0,69	-1,9%
Aparcamientos	0,71	0,72	1,8%
Servicios VIP	0,43	0,50	16,5%
Suministros	0,29	0,24	-17,6%
Servicios inmobiliarios	0,41	0,40	-0,8%
Publicidad	0,06	0,08	32,2%
Explotaciones comerciales	0,13	0,12	-10,6%
Resto	0,17	0,15	-12,7%
<b>TOTAL</b>	<b>5,07</b>	<b>5,05</b>	<b>-0,4%</b>

**Ingresos por RMGA:**

Miles de euros	1T 2023	1T 2024	% Variación 2024 / 2023
Tiendas libres de impuestos	35.034	50.393	43,8%
Tiendas	9.988	11.417	14,3%
Restauración	25.768	26.730	3,7%
Alquiler de vehículos	5	45	713,4%
Servicios VIP	11	10	-7,6%
Servicios inmobiliarios	854	1.486	74,0%
Publicidad	2.839	1.531	-46,1%
Explotaciones comerciales	4.428	7.102	60,4%
<b>TOTAL</b>	<b>78.926</b>	<b>98.713</b>	<b>25,1%</b>

Euros por pasajero	1T 2023	1T 2024	% Variación 2024 / 2023
Tiendas libres de impuestos	0,65	0,83	27,0%
Tiendas	0,19	0,19	0,9%
Restauración	0,48	0,44	-8,4%
Alquiler de vehículos	0,00	0,00	618,3%
Servicios VIP	0,00	0,00	-18,4%
Servicios inmobiliarios	0,02	0,02	53,7%
Publicidad	0,05	0,03	-52,4%
Explotaciones comerciales	0,08	0,12	41,7%
<b>TOTAL</b>	<b>1,47</b>	<b>1,63</b>	<b>10,5%</b>

## 3.2 Segmento Servicios inmobiliarios

### Principales magnitudes

Miles de euros	1T 2024	1T 2023	Variación interanual	% Variación interanual
Ingresos ordinarios	27.018	22.852	4.166	18,2%
Otros ingresos de explotación	261	635	-374	-58,9%
<b>Total Ingresos</b>	<b>27.279</b>	<b>23.487</b>	<b>3.792</b>	<b>16,1%</b>
<b>Total gastos (incluye amortización)</b>	<b>-17.607</b>	<b>-19.610</b>	<b>-2.003</b>	<b>-10,2%</b>
<b>EBITDA</b>	<b>13.917</b>	<b>8.082</b>	<b>5.835</b>	<b>72,2%</b>

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.

El crecimiento de los ingresos de este segmento refleja que los niveles de actividad mantienen grados de ocupación razonablemente altos.



El comportamiento de la actividad de carga aérea ha continuado siendo excelente. Los ingresos han aumentado un 28,5% interanual. El volumen de mercancías ha alcanzado 293.253 toneladas en la red de aeropuertos en España, lo que supone un incremento interanual del 16,6%.

### 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 2024, este aeropuerto ha registrado 92.020 pasajeros y 871 movimientos de aeronaves, que representan una variación interanual de +19,9% y de +18,0% respectivamente (-24,4% y -11,7% respecto al primer trimestre de 2019).

#### Principales magnitudes

Miles de euros	1T 2024	1T 2023	Variación interanual	% Variación interanual
Ingresos ordinarios	2.294	1.848	446	24,1%
Otros ingresos de explotación	27	14	13	92,9%
<b>Total Ingresos</b>	<b>2.321</b>	<b>1.862</b>	<b>459</b>	<b>24,7%</b>
<b>Total gastos (incluye amortización)</b>	<b>-4.302</b>	<b>-4.410</b>	<b>108</b>	<b>-2,4%</b>
<b>EBITDA</b>	<b>-1.846</b>	<b>-2.445</b>	<b>599</b>	<b>-24,5%</b>

#### Plazo de la concesión

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

### 3.4 Segmento Internacional

#### Principales magnitudes

Miles de euros	1T 2024	1T 2023	Variación interanual	% Variación interanual
Ingresos ordinarios	169.649	142.195	27.454	19,3%
Otros ingresos de explotación	52	10	42	420,0%
<b>Total Ingresos</b>	<b>169.701</b>	<b>142.205</b>	<b>27.496</b>	<b>19,3%</b>
<b>Total gastos (incluye amortización)</b>	<b>-130.792</b>	<b>-120.484</b>	<b>10.308</b>	<b>8,6%</b>
<b>EBITDA</b>	<b>67.739</b>	<b>40.027</b>	<b>27.712</b>	<b>69,2%</b>

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 78,0 millones de euros en ingresos y de 25,3 millones de euros en EBITDA.
- La consolidación de ANB ha supuesto una contribución de 43,8 millones de euros en ingresos y 15,5 millones de euros en EBITDA.
- La consolidación de BOAB ha supuesto una contribución de 44,1 millones de euros en ingresos y de 25,3 millones de euros en EBITDA.

## Aeropuerto London Luton

Miles de euros	1T 2024	1T 2023	Variación interanual	% Variación interanual
Ingresos aeronáuticos	35.644	34.739	905	2,6%
Ingresos comerciales	42.399	33.724	8.675	25,7%
<b>Total Ingresos</b>	<b>78.043</b>	<b>68.463</b>	<b>9.580</b>	<b>14,0%</b>
Gastos de personal	-15.613	-13.649	1.964	14,4%
Otros gastos de explotación	-37.203	-27.001	10.202	37,8%
Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales	72	-165	-237	-143,6%
Amortizaciones del inmovilizado	-14.552	-14.791	-239	-1,6%
<b>Total gastos</b>	<b>-67.296</b>	<b>-55.606</b>	<b>11.690</b>	<b>21,0%</b>
<b>EBITDA</b>	<b>25.299</b>	<b>27.648</b>	<b>-2.349</b>	<b>-8,5%</b>
<b>Resultado de explotación</b>	<b>10.747</b>	<b>12.857</b>	<b>-2.110</b>	<b>-16,4%</b>

Tipo de cambio Euro/Libra: 0,8563 en 1T 2024 y 0,8831 en 1T 2023.

En moneda local, los ingresos del aeropuerto London Luton (66,8 millones de GBP) han aumentado un 10,5% interanual (+6,4 millones de GBP).

- Los ingresos aeronáuticos (30,5 millones de GBP) han disminuido un 0,5% interanual (-0,2 millones de GBP).

Esta variación está afectada principalmente por un ingreso no recurrente que se produjo en el primer trimestre de 2023 (3,8 millones de GBP) derivado de las condiciones contractuales con una aerolínea. Excluyendo este efecto, los ingresos aeronáuticos han aumentado 3,6 millones de GBP (+13,6%) debido al crecimiento del tráfico, al incremento de las tarifas y a actividades como la aviación general y la carga.

- Los ingresos comerciales (36,3 millones de GBP) han crecido un 21,9% interanual.

Este incremento se debe principalmente al aumento en las rentas inmobiliarias (1,7 millones de GBP y +31.35%), así como a mayores ingresos de las actividades de retail (1,9 millones de GBP y +16%).

Las principales líneas de retail han crecido: duty free (+11,3%) y restauración (+28,6%), a pesar de que se han visto afectadas por la caída del índice de penetración y las obras realizadas en la terminal para ubicar la ampliación de un punto de restauración.

Los gastos operativos (gastos de personal y otros gastos de explotación) han alcanzado 45,2 millones de GBP y han aumentado un 26,0% interanual (+9,3 millones de GBP). Esta variación se debe al incremento de la plantilla por el crecimiento de la actividad, a la presión inflacionista y al incremento de los gastos operativos adicionales que requiere el cambio de operativa derivado del incendio del aparcamiento. Asimismo, el canon de la concesión ha aumentado de 10,0 millones de GBP en el primer trimestre de 2023 a 12,5 millones de GBP en el primer trimestre de 2024.

El EBITDA ha sido de 21,7 millones de GBP (-11,3% interanual y -2,8 millones de GBP). Excluyendo el importe del canon de la concesión, el EBITDA ha ascendido a 34,1 millones de GBP (-1,0% interanual y -0,3 millones de GBP).

## ANB

Miles de euros	1T 2024	1T 2023	Variación interanual	% Variación interanual
Ingresos aeronáuticos	18.612	14.930	3.682	24,7%
Ingresos comerciales	8.446	6.660	1.786	26,8%
Otros ingresos	16.714	48.404	-31.690	-65,5%
<b>Total Ingresos</b>	<b>43.771</b>	<b>69.994</b>	<b>-26.223</b>	<b>-37,5%</b>
Gastos de personal	-3.229	-3.295	-66	-2,0%
Otros gastos de explotación	-25.054	-56.628	-31.574	-55,8%
Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales	-5	335	-340	-101,5%
Amortizaciones del inmovilizado	-8.032	-3.515	4.517	128,5%
<b>Total gastos</b>	<b>-36.320</b>	<b>-63.103</b>	<b>-26.783</b>	<b>-42,4%</b>
<b>EBITDA</b>	<b>15.483</b>	<b>10.406</b>	<b>5.077</b>	<b>48,8%</b>
<b>Resultado de explotación</b>	<b>7.451</b>	<b>6.891</b>	<b>560</b>	<b>8,1%</b>

Tipo de cambio Euro/Real brasileño: 5,375 en y 5,575 en 1T 2023.

En moneda local, los ingresos de ANB han disminuido un 39,7% interanual (-154,9 millones de BRL) hasta 235,3 millones de BRL.

- Los ingresos aeronáuticos (100,0 millones de BRL) han crecido un 20,2% interanual, por el aumento del tráfico, por la actualización de las tarifas y por la compensación parcial del reequilibrio de la concesión para paliar los efectos de la COVID-19 sufridos en el período 2020-2023.
- Los ingresos comerciales (45,4 millones de BRL) han aumentado un 22,3% interanual, 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.
- Otros ingresos (89,8 millones de BRL) han disminuido un 66,7% interanual (-180,0 millones de BRL) debido al menor importe de servicios de construcción (IFRIC 12) derivado de la finalización 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. No obstante, continúan realizándose obras complementarias (sobre todo asociadas a espacios comerciales).

Los gastos operativos (gastos de personal y otros gastos de explotación) han alcanzado 152,0 millones de BRL y han disminuido un 54,5% interanual (-182,0 millones de BRL) debido fundamentalmente al menor importe de servicios de construcción (IFRIC 12) anteriormente indicado.

Excluyendo el impacto de los gastos por servicios de construcción (con efecto neutro en el EBITDA), los gastos operativos han sido 62,4 millones de BRL y han disminuido un 2,8% interanual (-1,8 millones de BRL).

El EBITDA ha alcanzado 83,2 millones de BRL (+43,4% interanual y +25,2 millones de BRL).

**BOAB**

Miles de euros	1T 2024	1T 2023	Variación interanual	% Variación interanual
Ingresos aeronáuticos	27.597	-	27.597	-
Ingresos comerciales	13.453	-	13.453	-
Otros ingresos	3.044	-	3.044	-
<b>Total Ingresos</b>	<b>44.094</b>	<b>-</b>	<b>44.094</b>	<b>-</b>
Gastos de personal	-3.971	-	3.971	-
Otros gastos de explotación	-14.561	-811	13.750	1695,4%
Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales	-239	-	239	-
Amortizaciones del inmovilizado	-6.208	-	6.208	-
<b>Total gastos</b>	<b>-24.979</b>	<b>-811</b>	<b>24.168</b>	<b>2980,0%</b>
<b>EBITDA</b>	<b>25.323</b>	<b>-811</b>	<b>26.134</b>	<b>-3222,4%</b>
<b>Resultado de explotación</b>	<b>19.115</b>	<b>-811</b>	<b>19.926</b>	<b>-2457,0%</b>

Tipo de cambio Euro/Real brasileño: 5,375 en 1T 2024 y 5,575 en 1T 2023.

En moneda local, BOAB ha registrado ingresos por importe de 237,0 millones de BRL:

- 148,3 millones de BRL corresponden a ingresos aeronáuticos.
- 72,3 millones de BRL corresponden a ingresos comerciales.
- 16,4 millones de BRL en otros ingresos, corresponden al importe de los servicios de construcción (IFRIC 12) asociados al desarrollo de los proyectos de ingeniería para la futura ampliación de los aeropuertos (Fase I-B del contrato de concesión).

Los gastos operativos (gastos de personal y otros gastos de explotación) han ascendido a 99,6 millones de BRL

Excluyendo el impacto de los gastos por servicios de construcción (con efecto neutro en el EBITDA), los gastos operativos han sido 83,3 millones de BRL.

El EBITDA ha alcanzado 136,1 millones de BRL.

**Empresas asociadas y con control conjunto**

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

Miles de euros	1T 2024	1T 2023	Variación interanual	Unidades monetarias por euro	1T 2024	1T 2023	% Variación interanual
AMP (México)	7.976	7.563	413	MXN	18,4	20,0	-7,9 %
SACSA (Colombia)	-119	189	-308	COP	4.251,3	5.103,1	-16,7 %
AEROCALI (Colombia)	1.655	1.274	381	COP	4.251,3	5.103,1	-16,7 %
<b>Total participación en el resultado de asociadas</b>	<b>9.512</b>	<b>9.026</b>	<b>486</b>				

En relación a AEROCALI, según se indica en el apartado 2.2.2 (Sociedades asociadas y con control conjunto) el 29 febrero de 2024 ha finalizado la concesión del Aeropuerto Internacional Rafael Núñez (Cartagena de Indias-Colombia) gestionada a través de esta Sociedad.

## 4. Cuenta de resultados

Miles de euros	1T 2024	1T 2023	Variación interanual	% Variación interanual
Ingresos ordinarios	1.220.338	1.013.184	207.154	20,4 %
Otros ingresos de explotación	12.693	13.495	-802	-5,9 %
<b>Total ingresos</b>	<b>1.233.031</b>	<b>1.026.679</b>	<b>206.352</b>	<b>20,1 %</b>
Aprovisionamientos	-40.574	-40.479	95	0,2 %
Gastos de personal	-151.951	-137.472	14.479	10,5 %
Otros gastos de explotación	-467.373	-463.401	3.972	0,9 %
Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales	4.801	-10.303	-15.104	-146,6 %
Bajas de activos financieros	-149	-5.763	-5.614	-97,4 %
Amortización del inmovilizado	-211.477	-198.663	12.814	6,5 %
Resultado por enajenaciones de inmovilizado	-1.039	-1.205	-166	-13,8 %
Otras ganancias / (pérdidas) – netas	4.335	529	3.806	719,5 %
<b>Total gastos</b>	<b>-863.427</b>	<b>-856.757</b>	<b>6.670</b>	<b>0,8 %</b>
<b>EBITDA</b>	<b>581.081</b>	<b>368.585</b>	<b>212.496</b>	<b>57,7 %</b>
<b>Resultado de explotación</b>	<b>369.604</b>	<b>169.922</b>	<b>199.682</b>	<b>117,5 %</b>
Ingresos financieros	29.882	23.451	6.431	27,4 %
Gastos financieros	-59.861	-44.699	15.162	33,9 %
Otros ingresos/(gastos) financieros – netos	-2.408	19.745	-22.153	-112,2 %
<b>Ingresos / (Gastos) financieros – netos</b>	<b>-32.387</b>	<b>-1.503</b>	<b>30.884</b>	<b>2054,8%</b>
Resultado de entidades valoradas por el método de la participación	9.512	9.026	486	5,4 %
<b>Resultado antes de impuestos</b>	<b>346.729</b>	<b>177.445</b>	<b>169.284</b>	<b>95,4 %</b>
Impuesto sobre las ganancias	-84.286	-41.932	42.354	101,0 %
<b>Resultado del período consolidado</b>	<b>262.443</b>	<b>135.513</b>	<b>126.930</b>	<b>93,7 %</b>
<b>Resultado del período atribuible a participaciones no dominantes</b>	<b>1.447</b>	<b>1.960</b>	<b>-513</b>	<b>-26,2 %</b>
<b>Resultado del período atribuible a los accionistas de la dominante</b>	<b>260.996</b>	<b>133.553</b>	<b>127.443</b>	<b>95,4 %</b>

### Principales variaciones

Los ingresos totales reflejan un incremento interanual de 206,4 millones de euros (+20,1%). La evolución de los distintos segmentos del negocio del Grupo se detalla en el capítulo 3 (Áreas de negocio).

Los gastos operativos (aprovisionamientos, gastos de personal y otros gastos de explotación) han ascendido a 659,9 millones de euros y han registrado un aumento interanual de 18,5 millones de euros (+2,9%). Esta variación interanual refleja, entre otros, el efecto de la mayor actividad y de la operativa de las terminales y espacios aeroportuarios.

- Gastos de personal: reflejan un crecimiento de 14,5 millones de euros (+10,5%).

En Aena, han aumentado 8,4 millones de euros (+7,1%). Este incremento es consecuencia principalmente de la revisión salarial del año (+2,5%) y del aumento de la plantilla en 2023.

En el Aeropuerto London Luton, se han incrementado en 2,0 millones de euros, debido principalmente a las nuevas incorporaciones como consecuencia de la recuperación de la actividad y a la revisión salarial.

En ANB, han disminuido 0,1 millones de euros. Los recursos corporativos de esta Sociedad son compartidos con BOAB lo cual ha motivado esta variación negativa, al ser traspasado parte del coste del personal a la nueva concesión.

Los gastos de personal de BOAB han ascendido a 4,0 millones de euros.

- Otros gastos de explotación: han aumentado 4,0 millones de euros (+0,9%).

En Aena, han aumentado 10,8 millones de euros (+2,9%). Según se muestra en la siguiente tabla, el gasto de energía eléctrica se ha reducido en 8,6 millones de euros (-25,3% interanual):

M€	1T		Variación 2024/2023	
	2023	2024	€	%
Tributos	154,7	154,4	-0,3	-0,2%
Energía eléctrica	34,0	25,4	-8,6	-25,3%
Mantenimientos	51,0	55,7	4,7	9,1%
Seguridad	49,3	56,2	6,9	13,9%
Limpieza y carros portaequipaje	20,0	19,7	-0,3	-1,7%
Servicios PMR	11,7	19,5	7,8	66,8%
Servicios profesionales	13,7	15,8	2,1	15,7%
Gestión de salas VIP	6,9	8,8	1,9	27,1%
Gestión de aparcamientos	5,5	5,7	0,1	2,4%
Resto	29,2	25,8	-3,5	-11,9%
<b>Total</b>	<b>376,1</b>	<b>386,9</b>	<b>10,8</b>	<b>2,9%</b>
<b>Total (excluyendo energía eléctrica)</b>	<b>342,1</b>	<b>361,5</b>	<b>19,4</b>	<b>5,7%</b>

Excluyendo el impacto de la disminución del gasto de energía eléctrica por la evolución de los precios, el aumento interanual ha sido 19,4 millones de euros (+5,7%).

Los conceptos de gasto que reflejan un mayor aumento interanual son: el servicio a personas con movilidad reducida PMR , seguridad y mantenimiento, debido a que los nuevos contratos (adjudicados en 2023) contemplan un mayor coste de estos servicios.

En el Aeropuerto London Luton, otros gastos de explotación se han incrementado en 10,2 millones de euros (+37,8%) debido principalmente al incremento del canon de la concesión por el aumento del número de pasajeros, al aumento de gastos operativos adicionales que requiere el cambio de operativa derivado del incendio del aparcamiento, así como, al mayor coste de la energía.

En ANB, han disminuido 31,6 millones de euros, como consecuencia del menor importe de gastos por servicios de construcción (IFRIC 12) que ha supuesto la finalización de las obras de la Fase I-B del contrato de concesión (-31,7 millones de euros). Excluyendo este efecto (neutro en EBITDA) otros gastos de explotación han aumentado 0,2 millones de euros.

En BOAB, se han registrado 14,6 millones de euros que incluyen 3,0 millones de euros por servicios de construcción (IFRIC 12) correspondientes a servicios de construcción (IFRIC 12) por el desarrollo de los proyectos de ingeniería para la futura ampliación de los aeropuertos (Fase I-B del contrato de concesión). Este importe tienen un efecto neutro en EBITDA.

Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales, recoge la reversión del deterioro de deudas de clientes comerciales de Aena en el primer trimestre de 2024. En el primer trimestre de 2023 reflejaba la dotación provisionada por cuentas a cobrar deterioradas.

El epígrafe Bajas de activos financieros refleja el importe correspondiente a las reducciones de rentas comerciales del período.

Otras ganancias / (pérdidas)–netas refleja un aumento de 3,8 millones de euros debido principalmente a la indemnización recibida del seguro correspondiente a los daños ocasionados por el incendio de la cubierta del terminal del aeropuerto Alicante-Elche en 2020 (3,3 millones de euros).

El resultado financiero refleja una disminución del gasto neto de 30,9 millones de euros, debido a las siguientes variaciones:

- Ingresos financieros en 6,4 millones de euros, derivado del incremento de la remuneración de los depósitos y del saldo en cuentas corrientes (principalmente de Aena).
- Gastos financieros en 15,2 millones de euros, derivado principalmente del efecto en Aena de la subida de los tipos de interés asociados a la deuda variable (+8,5 millones de euros), compensado parcialmente por el menor gasto que ha supuesto en el primer trimestre de 2024 la línea de crédito dispuesta y reembolsada en el primer semestre de 2023 (-3 millones de euros). Asimismo, ha aumentado el gasto en Aena por el devengo de los intereses del bono emitido en octubre

de 2023 (5,3 millones de euros) y en ANB por el mayor gasto financiero correspondiente a los préstamos (+4,2 millones de euros).

- Otros ingresos/(gastos) financieros-netos en 22,2 millones de euros por el ingreso que generó al 31 de marzo de 2023 la diferencia entre la valoración al 31 de diciembre de 2022 de los derivados contratados para cubrir el riesgo de variaciones del tipo de cambio BRL/EUR en los desembolsos de los compromisos de la nueva concesión en Brasil y su liquidación final (23,2 millones de euros). El resto de la variación se ha producido por la variación de las diferencias de tipo de cambio derivadas de los préstamos intragrupo concedidos por Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. (ADI) al Aeropuerto London Luton y a BOAB.

El EBITDA consolidado ha ascendido a 581,1 millones de euros y ha aumentado un 57,7% interanual (+212,5 millones de euros). El margen de EBITDA se ha situado en el 47,1% (35,9% al 31 de marzo de 2023).

El Resultado de entidades valoradas por el método de la participación refleja las aportaciones a los resultados del período de las participaciones no mayoritarias, según se detalla en el apartado 3.4 (Segmento internacional).

En cuanto al Impuesto sobre las ganancias, se ha registrado un gasto por importe de 84,3 millones de euros como consecuencia principalmente del resultado del ejercicio.

El ejercicio se ha cerrado con un beneficio neto de 261,0 millones de euros, reflejado en el Resultado atribuible a los accionistas de la dominante.

## 5. Inversiones

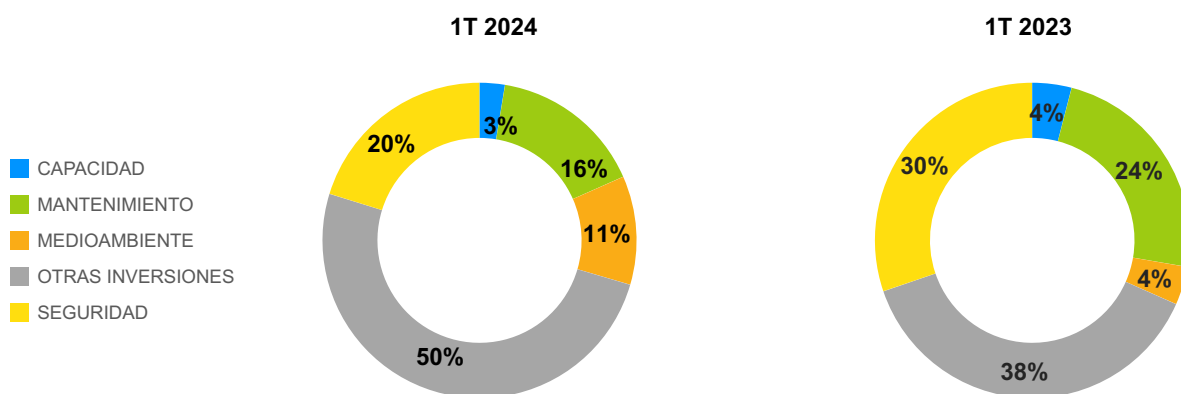
El importe total de la inversión pagada en el primer trimestre de 2024 (inmovilizado material, activos intangibles e inversiones inmobiliarias) ha ascendido a 250,0 millones de euros (388,5 millones de euros en el primer trimestre de 2023).

### 5.1 Red de aeropuertos en España<sup>7</sup>

La inversión pagada ha ascendido a 230,7 millones de euros (178,3 millones de euros en el primer trimestre de 2023) de los que 0,3 millones de euros corresponden a AIRM (15 miles de euros en el primer trimestre de 2023).

La inversión ejecutada se ha situado en 112,2 millones de euros. En el año 2024 está previsto ejecutar un volumen de inversión de 615,2 millones de euros.

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 2024 ha ascendido a 15,8 millones de euros.

<sup>7</sup> Incluye los aeropuertos de Aena S.M.E., S.A. y el Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia (AIRM).

En relación a las obras para rehabilitar el aparcamiento (Terminal Car Park 2), afectado por el incendio que se produjo el 10 de octubre de 2023, ya se han iniciado los trabajos de demolición del edificio y se ha iniciado el proceso de contratación del proyecto de reconstrucción.

El incendio ha implicado la inutilización del edificio y la necesidad de su demolición y reconstrucción. Los daños a la infraestructura y a terceros están cubiertos por las correspondientes pólizas de seguros.

Respecto al equipamiento de seguridad "Next Generation" que permiten realizar la inspección del equipaje de mano sin sacar los líquidos, el aeropuerto cuenta con equipos en 6 líneas del control de seguridad y está previsto completar todas las líneas durante el verano.

## ANB

La inversión pagada durante el primer trimestre de 2024 ha ascendido a 3,2 millones de euros.

Si bien las obras de la Fase IB han finalizado en 2023, está pendiente la liquidación de algunos contratos. Además, continúan realizándose obras complementarias (sobre todo asociadas a espacios comerciales) así como trabajos de mantenimiento.

El regulador (ANAC) ha realizado las auditorias de recepción de las obras efectuadas en todos los aeropuertos y emitirá sus correspondientes informes a lo largo de 2024. Una vez que ANAC concluya el proceso favorablemente, se iniciará la Fase II del contrato de concesión.

El 8 de marzo de 2024 tuvo lugar la inauguración formal del Aeropuerto Internacional de João Pessoa.

## BOAB

La inversión pagada durante el primer trimestre de 2024 ha ascendido a 0,2 millones de euros.

Las obras de la Fase I-B de ampliación y adecuación de las infraestructuras está previsto que comiencen a finales de 2024 y que finalicen en junio de 2026 para 10 aeropuertos, y en junio de 2028 para el aeropuerto de Congonhas.

El 25 de marzo de 2024 se presentó el proyecto de ampliación y modernización del aeropuerto de Congonhas, así como del resto de aeropuertos. Estos proyectos contemplan una inversión de 4.500 millones de BRL en los próximos años, de los cuales cerca de 2.000 millones de BRL se destinarán al Aeropuerto de Congonhas.

También se presentaron las mejoras previstas a corto plazo ("quick wins") para el Aeropuerto de Congonhas, que abarcan actuaciones de mejora tanto en la infraestructura como en la operación y la oferta comercial. Entre estas mejoras, destacan la ampliación de la sala de embarque remoto, la adecuación de las vías de acceso, la renovación de los baños y la actualización de la fachada.

El proyecto de ampliación y modernización del Aeropuerto de Congonhas, el segundo con más actividad de Brasil, dotará a esta infraestructura, entre otras actuaciones, de:

- Nueva terminal de pasajeros que duplicará el tamaño de la actual hasta los 105.000 m<sup>2</sup> y ampliará el espacio comercial hasta 20.000 m<sup>2</sup> con una mayor oferta de servicios para los pasajeros, nuevas salas VIP, oficinas y salas de negocios.
- 19 pasarelas de embarque, que sustituirán a las 12 actuales, lo que permitirá que el 70% de los embarques sean directos a los aviones.
- Nueva plataforma de 215.000 m<sup>2</sup> para la aviación comercial y estacionamientos de aeronaves que aumentarán de 30 a 37. Las pistas y las plataformas ya existentes recibirán el denominado "refuerzo estructural" y, además, se construirán nuevas calles de rodaje para aviones, una nueva vía de servicio para aviación general y una salida rápida de pista para que las operaciones sean más seguras y eficientes.
- El proyecto incluye la preservación, revitalización e integración de las áreas catalogadas como Patrimonio Histórico.
- En términos de sostenibilidad, el aeropuerto contará con una nueva subestación eléctrica, que permitirá el uso de energías limpias. También habrá un nuevo punto de recogida de residuos sólidos y una estación de tratamiento de aguas, así como más iluminación natural y un sistema más eficiente de climatización.

Estos trabajos aumentarán la capacidad del aeropuerto hasta los 29,5 millones de pasajeros anuales.



## 6. Estado de situación financiera

Miles de euros	1T 2024	2023	Variación	% Variación
ACTIVOS				
Activos no corrientes	14.195.950	14.175.297	20.653	0,1%
Activos corrientes	3.538.237	3.380.929	157.308	4,7%
<b>Total activos</b>	<b>17.734.187</b>	<b>17.556.226</b>	<b>177.961</b>	<b>1,0 %</b>
PATRIMONIO NETO Y PASIVOS				
PATRIMONIO NETO	7.816.196	7.558.113	258.083	3,4%
Pasivos no corrientes	7.161.048	7.336.812	-175.764	-2,4%
Pasivos corrientes	2.756.943	2.661.301	95.642	3,6%
<b>Total patrimonio neto y pasivos</b>	<b>17.734.187</b>	<b>17.556.226</b>	<b>177.961</b>	<b>1,0 %</b>

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 consolidados).

### 6.1 Principales variaciones

El **Activo no corriente** ha aumentado en 20,7 millones de euros debido principalmente al efecto de las siguientes variaciones:

- El epígrafe “Inmovilizado material” ha disminuido en 46,7 millones de euros debido principalmente, a que el importe de las altas de inmovilizado ha sido inferior a las amortizaciones.
- Por su parte, “Activos intangibles” ha disminuido en 13,8 millones de euros debido fundamentalmente a:
  - El impacto de la amortización asociada a los activos intangibles que ha sido superior al de las altas del período correspondientes, principalmente, a inversiones en las infraestructuras de ANB y en aplicaciones informáticas de Aena y BOAB (importe neto de -8 millones de euros).
  - El descenso de la valoración al cierre de activos intangibles (importe neto de -6,4 millones de euros) por el efecto de las diferencias de conversión asociadas a los activos de las filiales como consecuencia de la depreciación del real brasileño con respecto al euro y de la apreciación del valor de la libra esterlina frente al euro.
- Aumento de “Otros activos financieros” en 66,8 millones de euros debido fundamentalmente a la constitución de nuevas fianzas por los contratos de arrendamiento de locales comerciales formalizados por Aena como arrendadora, depositadas en los institutos de la vivienda de diferentes Comunidades Autónomas por importe de 65,7 millones de euros.
- Los derivados registrados en balance se corresponden en su totalidad a operaciones de cobertura de tipo de interés de Aena. La valoración de estos contratos al 31 de marzo de 2024 ha supuesto el registro de un activo no corriente y corriente por importe de 32,0 y 29,1 millones de euros respectivamente (61,1 millones de euros en total). El aumento de la valoración total con respecto al 31 de diciembre de 2023, cuando alcanzó 24,7 y 32,8 millones de euros respectivamente (57,5 millones de euros en total), ha sido de 3,6 millones de euros, consecuencia de la subida de la curvas de tipos de interés utilizadas para las proyecciones de flujos.

El **Activo corriente** ha aumentado 157,3 millones de euros como consecuencia principalmente de:

- El aumento del “Efectivo y equivalentes” en 235,1 millones de euros que se explica en el apartado 7 (Flujo de caja).
- Disminución de “Clientes y otros activos corrientes” de 74,0 millones de euros, motivado fundamentalmente por:
  - Disminución del activo por impuesto corriente como consecuencia de la devolución del impuesto de sociedades de 2022 a Aena por importe de 46,2 millones de euros en enero de 2024.
  - Disminución del saldo de fianzas y depósitos constituidos registrados en el activo corriente por importe de 21,6 millones de euros debido a la devolución de las fianzas de contratos de arrendamiento comercial vencidos durante 2023 y que habían sido depositadas por Aena en los Institutos autonómicos de la vivienda correspondientes.

El aumento del **Patrimonio neto** en 258,1 millones de euros viene originado principalmente por el efecto derivado de:

- El beneficio del período atribuible a los accionistas de la dominante por importe de 261,0 millones de euros.
- El aumento de las diferencias de conversión acumuladas en 4,9 millones de euros generado principalmente, por la depreciación del real brasileño con respecto al euro, correspondiendo 3,6 millones de euros a la filial ANB y 2,3 millones a BOAB, compensado parcialmente por la apreciación del peso mexicano frente al euro, lo que supone una disminución de 1,8 millones de euros en la asociada AMP.

La disminución del **Pasivo no corriente** en 175,8 millones de euros se deriva del descenso de la “Deuda financiera” en 184,8 millones de euros, principalmente, debido a la reclasificación a corto plazo de 213,8 millones de euros de la deuda que Aena con ENAIRE, compensada parcialmente, por el aumento de la deuda bancaria que ha dispuesto ANB durante el primer trimestre de 2024 por 137,9 millones de BRL (aproximadamente, 25,5 millones de euros a tipo de cambio medio).

Adicionalmente, las “Provisiones para otros pasivos y gastos” han aumentado en 14,0 millones de euros debido fundamentalmente al incremento de las relacionadas con actuaciones de aislamiento acústico e insonorización de zonas residenciales (13,7 millones de euros).

El **Pasivo corriente** ha aumentado 95,6 millones de euros, debido esencialmente a las siguientes variaciones:

- El aumento del epígrafe “Proveedores y otras cuentas a pagar” en 30,7 millones de euros refleja fundamentalmente, el efecto de: la provisión de impuestos locales de Aena cuyo devengo se produce al inicio del ejercicio (123 millones de euros); el incremento de los anticipos recibidos de las aerolíneas en el curso normal de la actividad (24 millones de euros); el aumento de las cuentas comerciales a pagar de Luton (6,8 millones de euros); y en sentido contrario, la minoración de del saldo de los proveedores de inmovilizado de Aena (123 millones de euros).
- El Pasivo por impuesto corriente ha aumentado en 69,4 millones de euros debido al registro de las provisiones del gasto por impuesto de sociedades de las sociedades del Grupo correspondiente al primer trimestre de 2024. En el cierre del ejercicio 2023, como consecuencia de los pagos a cuenta realizados y las bases imponibles negativas aplicadas por las distintas sociedades del Grupo, se registró un activo por impuesto corriente para la mayoría de estas sociedades.
- Las “Provisiones para otros pasivos y gastos” a corto plazo han aumentado en 5,7 millones de euros con respecto a la cifra provisionada a diciembre 2023 debido, principalmente, al registro de los incentivos del tráfico de la temporada de invierno de 2024.
- La disminución de la “Deuda financiera” en 9,8 millones de euros explicada principalmente, por la devolución de las fianzas recibidas por los contratos de las tiendas libres de impuestos en 2023 (25,7 millones de euros) que se ha compensado parcialmente por el devengo de los intereses de la emisión de bonos de Aena (5,3 millones de euros) e intereses por los préstamos de Aena (7,6 millones de euros).

El efecto de la amortización de 213,8 millones de euros de la deuda de Aena con ENAIRE, de acuerdo al calendario de pagos establecido en el contrato, se compensa con la reclasificación de deuda a largo plazo a deuda a corto plazo por el mismo importe.

## 6.2 Evolución de la deuda financiera neta

La deuda financiera neta contable consolidada del Grupo Aena se sitúa a 31 de marzo de 2024 en 5.792,8 millones de euros. Este importe incluye 434,0 millones de euros procedentes de la consolidación de la deuda financiera neta contable del Aeropuerto London Luton y 212,5 millones de euros de ANB.

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

Miles de euros	1T 2024	2023
Deuda Financiera Bruta contable	8.390.982	8.585.560
Efectivo y equivalentes al efectivo	2.598.183	2.363.125
Deuda Financiera Neta contable	5.792.799	6.222.435
<b>Deuda Financiera Neta contable / EBITDA</b>	<b>1,79x</b>	<b>2,06x</b>

La deuda financiera neta contable de Aena S.M.E., S.A. se sitúa a 31 de marzo de 2024 en 5.275,4 millones de euros.

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

Miles de euros	1T 2024	2023
Deuda Financiera Bruta contable	7.672.128	7.897.492
Efectivo y equivalentes al efectivo	2.396.769	2.221.740
Deuda Financiera Neta contable	5.275.359	5.675.752
<b>Deuda Financiera Neta contable / EBITDA</b>	<b>1,84x</b>	<b>2,12x</b>

La Sociedad tiene firmados préstamos con entidades bancarias por un importe total pendiente a 31 de marzo de 2024 de 4.4783,5 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 2024 ambas ratios se han cumplido.

En el primer trimestre de 2024, Aena ha amortizado 213,8 millones de euros. La totalidad de este importe corresponde al principal de la deuda con ENAIRE, de acuerdo al calendario de pagos establecido en el contrato.

A 31 de marzo de 2024 el saldo de caja ha ascendido a 2.396,8 millones de euros (2.221,7 millones de euros a 31 de diciembre de 2023).

Adicionalmente, la Sociedad dispone de 694,5 millones de euros de financiación disponible (no dispuesta) (554,5 millones de euros a 31 de diciembre de 2023) 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 2023).

Estas disponibilidades de caja y facilidades crediticias totalizan 5.091,3 millones de euros (4.776,2 millones de euros a 31 de diciembre de 2023). A este importe, se añade la posibilidad de realizar emisiones a través del programa de Euro Commercial Paper (ECP) hasta 900 millones de euros que se encuentran disponibles a 31 de marzo de 2024 (900 millones de euros disponibles a 31 de diciembre de 2023). Asimismo, existe la posibilidad de realizar emisiones de bonos a través del programa EMTN, hasta 3.000 millones de euros, de los que al cierre del periodo se encuentran disponibles 2.500 millones de euros (500 millones de euros emitidos en octubre de 2023).

El tipo de interés medio de la deuda de Aena se ha situado en el primer trimestre de 2024 en un 2,59% (2,20% a 31 diciembre de 2023).

El 19 de marzo, la agencia de rating Moody's ha mejorado la perspectiva de Aena S.M.E., S.A. a positiva desde estable y ha confirmado la calificación de largo plazo "A3". La calificación crediticia de largo plazo asignada por Fitch es "A-" con perspectiva estable y "F2" de corto plazo.

A nivel del Grupo, las disponibilidades de caja y facilidades crediticias ascienden a 5.386,2 millones de euros.

El tipo de interés medio de la deuda del Grupo se ha situado en el primer trimestre de 2024 en un 2,92% (2,51% a 31 de diciembre de 2023).

#### Aeropuerto London Luton

A 31 de marzo de 2024, la deuda financiera neta contable asciende a 434,0 millones de euros (55,7 millones corresponden a préstamos de accionistas y el resto a deuda con terceros) y el saldo de caja a 17,7 millones de euros.

El tipo de interés medio de la deuda se ha situado en el primer trimestre de 2024 en un 3,86% (3,86% a 31 de diciembre de 2023), excluyendo la deuda con accionistas.

#### ANB

A 31 de marzo de 2024, la deuda financiera neta contable asciende a 212,5 millones de euros y el saldo de caja a 53,0 millones de euros.

La Sociedad tiene préstamos con el Banco do Nordeste do Brasil (BNB) y con el Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) dispuestos por importe de 1.410,5 millones de BRL a 31 de marzo de 2024, equivalentes a 261,0 millones de euros (1.272,6 millones de BRL a 31 de diciembre de 2023, equivalentes a 237,3 millones de euros).

En el primer trimestre de 2024, ANB ha dispuesto de un préstamo por importe de 25,5 millones de euros. Asimismo, ha amortizado deuda con entidades de crédito por importe de 0,2 millones de euros.

El tipo de interés medio de la deuda se ha situado en el primer trimestre de 2024 en un 11,3% (9,5% a 31 de diciembre de 2023).

## BOAB

A 31 de marzo de 2024 el saldo de caja a 76,3 millones de euros.

## 7. Flujo de caja

Miles de euros	1T 2024	2023	Variación	% Variación
Efectivo neto generado por actividades de explotación	723.673	504.793	218.880	43,4%
Efectivo neto utilizado en actividades de inversión	-269.902	-394.252	-124.350	-31,5%
Efectivo neto generado/(utilizado) en actividades de financiación	-214.136	495.714	-709.850	-143,2%
Efectivo y equivalentes al efectivo al inicio del ejercicio	2.363.125	1.573.523	789.602	50,2%
Efecto de las variaciones de los tipos de cambio	-4.577	13.378	-17.955	-134,2%
(Disminución)/aumento neto de efectivo y equivalentes al efectivo	235.058	619.633	-384.575	-62,1%
<b>Efectivo y equivalentes al efectivo al final del ejercicio</b>	<b>2.598.183</b>	<b>2.193.156</b>	<b>405.027</b>	<b>18,5 %</b>

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 consolidados).

### Principales variaciones

El efectivo del Grupo ha aumentado en 235,1 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 2024. 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 723,7 millones de euros, reflejando la evolución del tráfico y de la actividad comercial que se ha producido en los aeropuertos del Grupo.

Los flujos de explotación positivos se generan fundamentalmente como consecuencia del beneficio antes de impuestos del periodo (346,7 millones de euros)

El capital circulante, ha aumentado en 169,7 millones de euros como resultado principalmente de la variación de "Acreedores y otras cuentas a pagar" que ha sido positiva en 156,3 millones de euros, debido fundamentalmente al registro contable de los impuestos locales de Aena (123 millones de euros) correspondientes al ejercicio 2024 que como es habitual, se devengan en su totalidad al comienzo del ejercicio.

La variación de "Deudores y otras cuentas a cobrar" ha tenido un impacto positivo en los flujos de caja por 9,9 millones de euros debido, en su mayoría, a la disminución de los saldos de clientes de Aena ya que si bien durante el primer trimestre de 2024 se han cobrado las RMGA de 2023 facturadas en diciembre de dicho año, este efecto se han compensado con el aumento del saldo pendiente de cobro de la facturación del trimestre.

#### Efectivo neto utilizado en actividades de inversión

En las actividades de inversión el flujo de efectivo ha sido negativo en 269,9 millones de euros.

Refleja 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 250,0 millones de euros (ver apartado 5. Inversiones).

Adicionalmente, durante el primer trimestre se han producido "Pagos por otros activos financieros" por 45,6 millones de euros debido, en su mayoría, a las fianzas depositadas en los institutos de la vivienda autonómicos correspondientes a los contratos de arrendamiento comercial formalizados por Aena durante el último trimestre de 2023 (44 millones de euros).

Por otro lado, se han producido “Cobros de otros activos financieros” por 25,7 millones de euros, consecuencia principalmente de la disposición de parte de las inversiones financieras constituidas por BOAB con los excedentes disponibles de tesorería (aproximadamente 25,5 millones de euros), debido a las necesidades operativas del negocio y de inversión en las infraestructuras, derivadas de la progresiva toma de control de los aeropuertos de esta concesión desde finales de 2023.

#### Efectivo neto generado/(utilizado) en actividades de financiación

Las actividades de financiación han originado una variación negativa de 214,1 millones de euros.

En el epígrafe “Emisión de deudas con entidades de crédito” se refleja un importe de 25,5 millones de euros que corresponde al préstamo dispuesto por ANB.

La amortización del principal de la deuda de Aena con ENAIRE, de acuerdo al calendario de pagos establecido en el contrato, ha ascendido a 213,8 millones de euros. Asimismo, ANB ha amortizado deuda con entidades de crédito por importe de 0,2 millones de euros.

En los epígrafes “Otros cobros” y “Otros pagos” se recogen cobros por importe de 21,0 millones de euros y pagos por importe de 46,1 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 plantearon reclamaciones con base en la cláusula de creación jurisprudencial “rebus sic stantibus” solicitando, entre otras, que los Juzgados estimen la necesidad de adoptar medidas cautelares en el sentido de que Aena se abstenga de facturar las rentas pactadas en los contratos y, al mismo tiempo, se suspenda el derecho a la ejecución de las garantías disponibles ante un posible impago de los mismos. Todo ello con la consiguiente demanda ordinaria.

Los cambios más relevantes acaecidos en el período respecto a la situación al 31 de diciembre de 2023, son consecuencia de medidas cautelares dictadas por los tribunales en algunos procedimientos, resoluciones judiciales firmes, así como acuerdos alcanzados con algunos arrendatarios.

En relación con la calificación del riesgo de estos procedimientos, visto el avance y desarrollo procesal de esta controversia judicial, a la fecha de este informe de gestión, la dirección de la Sociedad considera probable el riesgo comercial derivado de esta controversia y se mantiene la provisión por responsabilidades dotada en el ejercicio 2023 por 11,8 millones de euros (ver nota 23.1.2 de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2023).

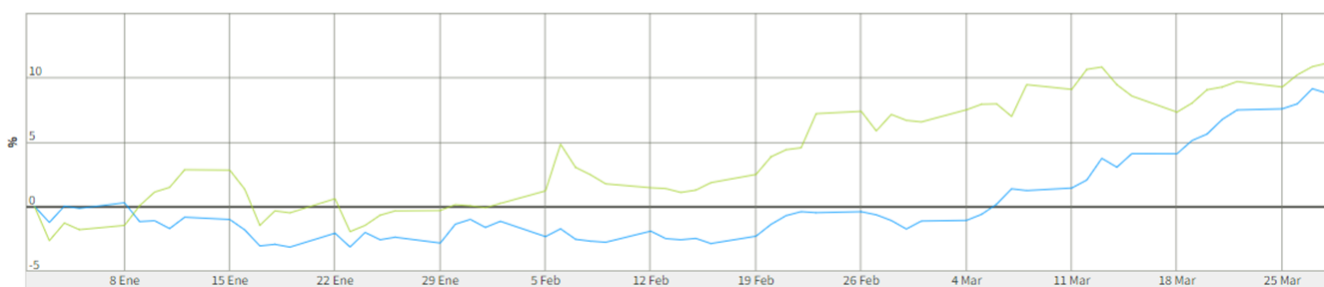
Sin embargo, en lo relativo a los litigios referidos a los arrendatarios comerciales a los que, según criterio de la Sociedad, no resulta de aplicación la DF7 y aún no se ha dictado sentencia, en dichos casos, se continúa considerando como posible el riesgo de una resolución del procedimiento en contra de los intereses de Aena. A la fecha de formulación del presente informe de gestión, la Sociedad estima que las sentencias estimatorias de las pretensiones de los arrendatarios comerciales podrían llegar a suponer un menor ingreso en un rango de entre 2 a 15 millones de euros.

## 9. Evolución bursátil

La cotización de la acción de Aena ha fluctuado en el período entre un mínimo de 159.80 euros y un máximo de 182.45 euros. Ha cerrado al 31 de marzo de 2024 en 182,45 euros, lo que implica una revalorización del precio de la acción del 11,2% desde el 31 de diciembre de 2023, superior a la evolución del IBEX35 que en el mismo período ha acumulado una subida del 9,6%.

02/01/2024 - 28/03/2024

Aena (MSE) 182.45 IBEX 35 11,074.60



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

30/09/2023	AENA.MC
Volumen Total operado (Nº de acciones)	9.418.325
Volumen medio diario operado del período (Nº de acciones)	149.497
Capitalización €	27.367.500.000
Precio de cierre €	182,45
Nº de acciones	150.000.000
Free Float (%)	49%
<b>Free Float (acciones)</b>	<b>73.500.000</b>

En relación con la adquisición y enajenación de acciones propias, a 31 de marzo de 2024 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.

## 10. Hechos posteriores al cierre

Desde el 31 de marzo de 2024 hasta la fecha de formulación del presente informe, se han producido los siguientes asuntos de relevancia:

- En relación a la modificación del DORA 2017-2021 (DORA I) solicitada por Aena a la Dirección General de Aviación Civil (DGAC) el 8 de marzo de 2021, con fecha 3 de abril de 2024, Aena recibió notificación del Tribunal Superior de Justicia de Madrid (TSJM).

En su sentencia de 14 de marzo de 2024, el TSJM no entra a analizar si concurren los requisitos sustantivos para la modificación del DORA, sino que analiza la corrección del procedimiento administrativo llevado a cabo por la DGAC y resuelve anular las resoluciones recurridas y retrotraer las actuaciones al momento previo a dictar resolución, 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 30 de abril, el Consejo de Administración de Aena ha adjudicado el concurso del servicio de alquiler de vehículos sin conductor.

Se han adjudicado 179 licencias en 30 aeropuertos.

## 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. 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.

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 periodo de cálculo. En el caso de que el periodo 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 2024	2023	31 de marzo de 2023
<b>EBITDA</b>	<b>581.081</b>	<b>3.022.610</b>	<b>368.585</b>
Resultado de explotación	369.604	2.201.418	169.922
Amortizaciones	211.477	821.192	198.663
<b>DEUDA FINANCIERA NETA</b>	<b>5.792.799</b>	<b>6.222.435</b>	<b>N/A</b>
Deuda financiera no corriente	6.628.912	6.813.736	N/A
Deuda financiera corriente	1.762.070	1.771.824	N/A
Efectivo y equivalentes al efectivo	-2.598.183	-2.363.125	N/A
<b>EBITDA últimos 12 meses</b>	<b>3.235.106</b>	<b>3.022.610</b>	<b>N/A</b>
(I) EBITDA año anterior	3.022.610	N/A	N/A
(II) EBITDA período año anterior	368.585	N/A	N/A
(III) = (I)-(II) EBITDA resto año anterior	2.654.025	N/A	N/A
(IV) EBITDA período	581.081	N/A	N/A
<b>Ratio Deuda Financiera Neta/EBITDA</b>	<b>1,79</b>	<b>2,06</b>	<b>N/A</b>
Deuda Financiera Neta	5.792.799	6.222.435	N/A
EBITDA últimos 12 meses	3.235.106	3.022.610	N/A
<b>OPEX</b>	<b>-659.898</b>	<b>-2.218.265</b>	<b>-641.352</b>
Aprovisionamientos	-40.574	-163.300	-40.479
Gastos de personal	-151.951	-565.498	-137.472
Otros gastos de explotación	-467.373	-1.489.467	-463.401
<b>Margen EBITDA</b>	<b>47,1%</b>	<b>58,8%</b>	<b>35,9%</b>
Total ingresos	1.233.031	5.141.782	1.026.679

Aena S.M.E., S.A. (Miles de euros)	31 de marzo de 2024	2023
<b>DEUDA FINANCIERA NETA</b>	<b>5.275.359</b>	<b>5.675.752</b>
Deuda financiera no corriente	5.930.327	6.144.641
Deuda financiera corriente	1.741.801	1.752.851
Efectivo y equivalentes al efectivo	-2.396.769	-2.221.740
<b>EBITDA últimos 12 meses</b>	<b>2.865.898</b>	<b>2.681.362</b>
(I) EBITDA año anterior	2.681.362	N/A
(II) EBITDA período año anterior	331.003	N/A
(III) = (I)-(II) EBITDA resto año anterior	2.350.359	N/A
(IV) EBITDA período	515.539	N/A
<b>Ratio Deuda Financiera Neta/EBITDA</b>	<b>1,84</b>	<b>2,12</b>



## 12. Estados financieros

### ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA CONSOLIDADO

Miles de euros	31 de marzo de 2024	31 de diciembre de 2023
<b>ACTIVOS</b>		
<b>Activos no corrientes</b>		
Inmovilizado material	11.937.584	11.984.332
Activos intangibles	1.709.374	1.723.126
Inversiones Inmobiliarias	135.160	134.954
Activos por derecho de uso	55.611	58.396
Inversiones en empresas asociadas y con control conjunto	75.382	68.377
Otros activos financieros	157.977	91.164
Instrumentos financieros derivados	31.989	24.681
Otros activos no corrientes	37.783	36.553
Activos por impuestos diferidos	55.090	53.714
	<b>14.195.950</b>	<b>14.175.297</b>
<b>Activos corrientes</b>		
Existencias	5.936	6.040
Clientes y otros activos corrientes	904.988	978.969
Derivados	29.130	32.795
Efectivo y equivalentes al efectivo	2.598.183	2.363.125
	<b>3.538.237</b>	<b>3.380.929</b>
<b>Total activos</b>	<b>17.734.187</b>	<b>17.556.226</b>
<b>PATRIMONIO NETO Y PASIVOS</b>		
<b>Patrimonio neto</b>		
Capital ordinario	1.500.000	1.500.000
Prima de emisión	1.100.868	1.100.868
Ganancias/(pérdidas) acumuladas	5.365.047	5.104.340
Diferencias de conversión acumuladas	-109.158	-104.291
Otras reservas	28.205	26.388
Participaciones no dominantes	-68.766	-69.192
	<b>7.816.196</b>	<b>7.558.113</b>

**ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA CONSOLIDADO (continuación)**

Miles de euros	31 de marzo de 2024	31 de diciembre de 2023
<b>Pasivos</b>		
<b>Pasivos no corrientes</b>		
Deuda financiera	6.628.912	6.813.736
Subvenciones	334.853	342.090
Prestaciones a los empleados	7.565	7.419
Provisiones para otros pasivos y gastos	115.581	101.605
Pasivos por impuestos diferidos	66.879	63.580
Otros pasivos a largo plazo	7.258	8.382
	<b>7.161.048</b>	<b>7.336.812</b>
<b>Pasivos corrientes</b>		
Deuda financiera	1.762.070	1.771.824
Proveedores y otras cuentas a pagar	864.716	833.989
Pasivos por impuesto corriente	69.715	270
Subvenciones	29.002	29.510
Provisiones para otros pasivos y gastos	31.440	25.708
	<b>2.756.943</b>	<b>2.661.301</b>
<b>Total pasivos</b>	<b>9.917.991</b>	<b>9.998.113</b>
<b>Total patrimonio neto y pasivos</b>	<b>17.734.187</b>	<b>17.556.226</b>

**CUENTA DE RESULTADOS CONSOLIDADA**

Miles de euros	31 de marzo de 2024	31 de marzo de 2023
<b>Actividades continuadas</b>		
Ingresos ordinarios	1.220.338	1.013.184
Otros ingresos de explotación	2.440	2.415
Trabajos realizados por la empresa para su activo	2.125	1.849
Aprovisionamientos	-40.574	-40.479
Gastos de personal	-151.951	-137.472
Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales	4.801	-10.303
Bajas de activos financieros	-149	-5.763
Otros gastos de explotación	-467.373	-463.401
Amortización del inmovilizado	-211.477	-198.663
Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras	7.746	8.221
Excesos de provisiones	382	1.010
Resultado por enajenaciones de inmovilizado	-1.039	-1.205
Otras ganancias / (pérdidas) – netas	4.335	529
<b>Resultado de explotación</b>	<b>369.604</b>	<b>169.922</b>
Ingresos financieros	29.882	23.451
Gastos financieros	-59.861	-44.699
Otros ingresos/(gastos) financieros - netos	-2.408	19.745
<b>Ingresos (Gastos) financieros – netos</b>	<b>-32.387</b>	<b>-1.503</b>
Resultado de entidades valoradas por el método de la participación	9.512	9.026
<b>Resultado antes de impuestos</b>	<b>346.729</b>	<b>177.445</b>
Impuesto sobre las ganancias	-84.286	-41.932
<b>Resultado del período consolidado</b>	<b>262.443</b>	<b>135.513</b>
<b>Resultado del período atribuible a participaciones no dominantes</b>	<b>1.447</b>	<b>1.960</b>
<b>Resultado del período atribuible a los accionistas de la dominante</b>	<b>260.996</b>	<b>133.553</b>
<b>Resultados por acción (Euros por acción)</b>		
Resultados básicos por acción para el resultado del período	1,74	0,89
Resultados diluidos por acción para el resultado del período	1,74	0,89

## ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO CONSOLIDADO

Miles de euros	31 de marzo de 2024	31 de marzo de 2023
<b>Resultado antes de impuestos</b>	<b>346.729</b>	<b>177.445</b>
<b>Ajustes por:</b>	<b>197.662</b>	<b>190.389</b>
- Depreciación y amortización	211.477	198.663
- Correcciones valorativas por deterioro de créditos comerciales	-4.801	10.303
- Correcciones valorativas por deterioro de existencias	-160	-
- Bajas de activos financieros	149	5.763
- Variación de provisiones	476	-481
- Imputación de subvenciones	-7.746	-8.221
- (Beneficio)/pérdida por bajas de inmovilizado	1.039	1.205
- Correcciones valorativas por deterioro de instrumentos financieros	299	95
- Ingresos financieros	-29.882	-23.451
- Gastos financieros	72.340	48.007
- Diferencias de cambio	2.102	3.314
- Ingresos financieros liquidación de derivados financieros	-12.479	-3.308
- Variación de valor razonable en instrumentos financieros	0	-23.154
- Otros Ingresos y gastos	-25.640	-9.320
- Participación en resultados de sociedades puestas en equivalencia	-9.512	-9.026
<b>Variaciones en capital circulante:</b>	<b>169.702</b>	<b>187.010</b>
- Existencias	277	81
- Deudores y otras cuentas a cobrar	9.939	79.086
- Otros activos corrientes	3.913	-5.617
- Acreedores y otras cuentas a pagar	156.277	114.269
- Otros pasivos corrientes	-448	-712
- Otros activos y pasivos no corrientes	-256	-97
<b>Otro efectivo generado por las operaciones:</b>	<b>9.580</b>	<b>-50.051</b>
Intereses pagados	-50.672	-40.484
Cobros de intereses	26.824	20.811
Impuestos cobrados / (pagados)	33.471	-3.433
Otros cobros (pagos)	-43	-26.945
<b>Efectivo neto generado por actividades de explotación</b>	<b>723.673</b>	<b>504.793</b>

**ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO CONSOLIDADO (continuación)**

Miles de euros	31 de marzo de 2024	31 de marzo de 2023
<b>Flujos de efectivo de actividades de inversión:</b>		
Adquisiciones de inmovilizado material	-232.151	-174.771
Adquisiciones de activos intangibles	-17.590	-213.657
Adquisiciones de inversiones inmobiliarias	-232	-107
Pagos por adquisiciones de otros activos financieros	-45.606	-11.405
Cobros otros activos financieros	25.677	52
Dividendos recibidos	-	5.636
<b>Efectivo neto utilizado en actividades de inversión</b>	<b>-269.902</b>	<b>-394.252</b>
<b>Flujos de efectivo de actividades de financiación:</b>		
Subvenciones, donaciones y legados recibidos	1.700	98
Emisión de deudas con entidades de crédito	25.485	720.616
Otros cobros	21.015	26.148
Devoluciones de deudas con entidades de crédito	-229	-24.896
Devoluciones de financiación del Grupo	-213.816	-213.816
Pagos de pasivos por arrendamientos	-2.159	-2.242
Otros pagos	-46.132	-10.194
<b>Efectivo neto generado/(utilizado) en actividades de financiación</b>	<b>-214.136</b>	<b>495.714</b>
<b>Efecto de las variaciones de los tipos de cambio</b>	<b>-4.577</b>	<b>13.378</b>
(Disminución)/aumento neto de efectivo y equivalentes al efectivo	235.058	619.633
<b>Efectivo y equivalentes al efectivo al inicio del ejercicio</b>	<b>2.363.125</b>	<b>1.573.523</b>
<b>Efectivo y equivalentes al efectivo al final del ejercicio</b>	<b>2.598.183</b>	<b>2.193.156</b>

# Rumbo al Desarrollo Sostenible

## Desarrollo **Social**

Mejorar la calidad de vida,  
promoviendo la cohesión  
y el desarrollo inclusivo

## Desarrollo **Económico**

Propiciar el crecimiento y  
la prosperidad fomentando  
la gestión eficiente

## Sostenibilidad **Medioambiental**

Minimizar la huella ambiental,  
haciendo uso responsable y  
sensible de los recursos

