



# Informe de Auditoría de Aena S.M.E., S.A.

(Junto con las cuentas anuales e informe de gestión de Aena S.M.E., S.A. correspondientes al ejercicio finalizado el 31.12.2024)



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

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

A los accionistas de Aena S.M.E., S.A.

### **INFORME SOBRE LAS CUENTAS ANUALES**

#### **Opinión**

---

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

En nuestra opinión, las cuentas anuales adjuntas expresan, en todos los aspectos significativos, la imagen fiel del patrimonio y de la situación financiera de la Sociedad a 31 de diciembre 2024, así como de sus resultados y flujos de efectivo correspondientes al ejercicio terminado en dicha fecha, de conformidad con el marco normativo de información financiera que resulta de aplicación (que se identifica en la nota 2.2 de la memoria) y, en particular, con los principios y criterios contables contenidos en el mismo.

#### **Fundamento de la opinión**

---

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

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

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



## Cuestiones clave de la auditoría

Las cuestiones clave de la auditoría son aquellas cuestiones que, según nuestro juicio profesional, han sido de la mayor significatividad en nuestra auditoría de las cuentas anuales del periodo actual. Estas cuestiones han sido tratadas en el contexto de nuestra auditoría de las cuentas anuales en su conjunto, y en la formación de nuestra opinión sobre éstas, y no expresamos una opinión por separado sobre esas cuestiones.

Reconocimiento de ingresos por servicios aeronáuticos	
Véanse notas 4.15 y 23.1 de las cuentas anuales	
<i>Cuestión clave de la auditoría</i>	<i>Cómo se abordó la cuestión en nuestra auditoría</i>
<p>Los ingresos por servicios aeronáuticos han ascendido durante el ejercicio 2024 a 3.147.517 miles de euros. Dichos ingresos son generados en su mayor parte por el uso de la infraestructura aeroportuaria por parte de las líneas aéreas y pasajeros.</p> <p>Debido a la significatividad de los ingresos por servicios aeronáuticos, así como a la gran cantidad de transacciones de diferente tipo e importe que dan lugar a los ingresos por servicios aeronáuticos en los aeropuertos que gestiona la Sociedad, se ha considerado una cuestión clave de auditoría.</p>	<p>Nuestros procedimientos de auditoría han comprendido, entre otros, los siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>– la evaluación de los criterios, normas y políticas contables utilizadas por la Sociedad en el registro de los ingresos por servicios aeronáuticos,</li><li>– la evaluación, en colaboración con nuestros especialistas en sistemas de la información, del diseño e implementación de los controles más relevantes establecidos por la dirección de la Sociedad sobre el proceso de reconocimiento de los ingresos por servicios aeronáuticos. Asimismo, hemos evaluado la efectividad operativa de dichos controles,</li><li>– como parte de los procedimientos sustantivos:<ul style="list-style-type: none"><li>– hemos comprobado, mediante el uso de técnicas de auditoría asistidas por ordenador, la existencia y exactitud de un gran volumen de transacciones a lo largo del ejercicio, asociando de manera individualizada los ingresos con sus cobros.</li><li>– hemos realizado pruebas de detalle sobre las transacciones que han generado ingresos por servicios aeronáuticos para comprobar el adecuado registro del ingreso en el ejercicio correspondiente según su devengo.</li></ul></li></ul> <p>Asimismo, hemos evaluado si la información revelada en las cuentas anuales cumple con los requerimientos del marco normativo de información financiera aplicable a la Sociedad.</p>



## **Otra información: Informe de gestión**

---

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

Nuestra opinión de auditoría sobre las cuentas anuales no cubre el informe de gestión. Nuestra responsabilidad sobre la información contenida en el informe de gestión, de conformidad con lo exigido por la normativa reguladora de la actividad de auditoría de cuentas, consiste en:

- a) Comprobar únicamente que el estado de la información no financiera, determinada información incluida en el Informe Anual de Gobierno Corporativo y el Informe Anual de Remuneraciones de los Consejeros, a los que se refiere la Ley de Auditoría de Cuentas, se ha facilitado en la forma prevista en la normativa aplicable y en caso contrario, a informar sobre ello.
- b) Evaluar e informar sobre la concordancia del resto de la información incluida en el informe de gestión con las cuentas anuales, a partir del conocimiento de la entidad obtenido en la realización de la auditoría de las citadas cuentas, así como evaluar e informar de si el contenido y presentación de esta parte del informe de gestión son conformes a la normativa que resulta de aplicación. Si, basándonos en el trabajo que hemos realizado, concluimos que existen incorrecciones materiales, estamos obligados a informar de ello.

Sobre la base del trabajo realizado, según lo descrito anteriormente, hemos comprobado que la información mencionada en el apartado a) anterior se facilita en la forma prevista en la normativa aplicable y que el resto de la información que contiene el informe de gestión concuerda con la de las cuentas anuales del ejercicio 2024 y su contenido y presentación son conformes a la normativa que resulta de aplicación.

## **Responsabilidad de los administradores y de la comisión de auditoría en relación con las cuentas anuales**

---

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



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

La comisión de auditoría es responsable de la supervisión del proceso de elaboración y presentación de las cuentas anuales.

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

---

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

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

- Identificamos y valoramos los riesgos de incorrección material en las cuentas anuales, debida a fraude o error, diseñamos y aplicamos procedimientos de auditoría para responder a dichos riesgos y obtenemos evidencia de auditoría suficiente y adecuada para proporcionar una base para nuestra opinión. El riesgo de no detectar una incorrección material debida a fraude es más elevado que en el caso de una incorrección material debida a error, ya que el fraude puede implicar colusión, falsificación, omisiones deliberadas, manifestaciones intencionadamente erróneas, o la elusión del control interno.
- Obtenemos conocimiento del control interno relevante para la auditoría con el fin de diseñar procedimientos de auditoría que sean adecuados en función de las circunstancias, y no con la finalidad de expresar una opinión sobre la eficacia del control interno de la entidad.
- Evaluamos si las políticas contables aplicadas son adecuadas y la razonabilidad de las estimaciones contables y la correspondiente información revelada por los administradores.
- Concluimos sobre si es adecuada la utilización, por los administradores, del principio contable de empresa en funcionamiento y, basándonos en la evidencia de auditoría obtenida, concluimos sobre si existe o no una incertidumbre material relacionada con hechos o con condiciones que pueden generar dudas significativas sobre la capacidad de la Sociedad para continuar como empresa en funcionamiento. Si concluimos que existe una incertidumbre material, se requiere que llamemos la atención en nuestro informe de auditoría sobre la correspondiente información revelada en las cuentas anuales o, si dichas revelaciones no son adecuadas, que expresemos una opinión modificada. Nuestras conclusiones se basan en la evidencia de auditoría obtenida hasta la fecha de nuestro informe de auditoría. Sin embargo, los hechos o condiciones futuros pueden ser la causa de que la Sociedad deje de ser una empresa en funcionamiento.



- Evaluamos la presentación global, la estructura y el contenido de las cuentas anuales, incluida la información revelada, y si las cuentas anuales representan las transacciones y hechos subyacentes de un modo que logran expresar la imagen fiel.

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

También proporcionamos a la comisión de auditoría de la entidad una declaración de que hemos cumplido los requerimientos de ética relativos a independencia, y nos hemos comunicado con la misma para informar de aquellas cuestiones que razonablemente puedan suponer una amenaza para nuestra independencia y, en su caso, de las medidas de salvaguarda adoptadas para eliminar o reducir la amenaza.

Entre las cuestiones que han sido objeto de comunicación a la comisión de auditoría de la entidad, determinamos las que han sido de la mayor significatividad en la auditoría de las cuentas anuales del periodo actual y que son, en consecuencia, las cuestiones clave de la auditoría.

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

## **INFORME SOBRE OTROS REQUERIMIENTOS LEGALES Y REGLAMENTARIOS**

### **Formato electrónico único europeo**

---

Hemos examinado el archivo digital del formato electrónico único europeo (FEUE) de Aena S.M.E., S.A. del ejercicio 2024 que comprende un archivo XHTML con las cuentas anuales del ejercicio, que formará parte del informe financiero anual.

Los administradores de Aena S.M.E., S.A. son responsables de presentar el informe financiero anual del ejercicio 2024 de conformidad con los requerimientos de formato establecidos en el Reglamento Delegado UE 2019/815, de 17 de diciembre de 2018, de la Comisión Europea (en adelante Reglamento FEUE).

Nuestra responsabilidad consiste en examinar el archivo digital preparado por los administradores de la Sociedad, de conformidad con la normativa reguladora de la actividad de auditoría de cuentas en vigor en España. Dicha normativa exige que planifiquemos y ejecutemos nuestros procedimientos de auditoría con el fin de comprobar si el contenido de las cuentas anuales incluidas en dicho fichero se corresponde íntegramente con el de las cuentas anuales que hemos auditado, y si el formato de las mismas se ha realizado en todos los aspectos significativos, de conformidad con los requerimientos establecidos en el Reglamento FEUE.

En nuestra opinión, el archivo digital examinado se corresponde íntegramente con las cuentas anuales auditadas, y éstas se presentan, en todos sus aspectos significativos, de conformidad con los requerimientos establecidos en el Reglamento FEUE.



### **Informe adicional para la comisión de auditoría**

La opinión expresada en este informe es coherente con lo manifestado en nuestro informe adicional para la comisión de auditoría de la Sociedad de fecha 25 de febrero de 2025.

### **Periodo de contratación**

La Junta General Ordinaria de Accionistas celebrada el 20 de abril de 2023 nos nombró auditores de la Sociedad por un período de tres años contado a partir del ejercicio iniciado el 1 de enero de 2024.

Con anterioridad, fuimos designados por acuerdos de la Junta General Ordinaria de Accionistas para dos periodos de tres años y un período de un año y hemos venido realizando el trabajo de auditoría de cuentas de forma ininterrumpida desde el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2017.

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

Francisco Rabadán Moler  
25/02/2025

Inscrito en el R.O.A.C. 15797

Este informe se  
corresponde con el  
sello distintivo  
nº 01/25/00397  
emitido por el  
Instituto de Censores  
Jurados de Cuentas  
de España

# **AENA S.M.E., S. A.**

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

## Índice

Estados Financieros	
Balance	1
Cuenta de Pérdidas y Ganancias	3
Estado de cambios en el patrimonio neto	4
Estado total de cambios en el patrimonio neto	5
Estado de flujos de Efectivo	6
Notas Cuentas Anuales	
1. Actividad	7
2. Bases de presentación	9
3. Distribución/Aplicación del resultado	10
4. Normas de registro y valoración	11
5. Gestión de los riesgos operativos, financieros y del clima	28
6. Inmovilizado intangible	36
7. Inmovilizado material	39
8. Inversiones Inmobiliarias	45
9. Arrendamientos	48
10. Instrumentos financieros	50
11. Inversiones en empresas del grupo, asociadas, multigrupo y otras participaciones	54
12. Operaciones y saldos con partes vinculadas	64
13. Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	70
14. Inversiones financieras a corto plazo	71
15. Deudas financieras	72
16. Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	81
17. Existencias	83
18. Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	83
19. Patrimonio neto	83
20. Periodificaciones	87
21. Provisiones	88
22. Administraciones Públicas y situación fiscal	93
23. Ingresos y gastos	101
24. Otra información	105
25. Honorarios de auditoría	107
26. Avaluos, compromisos y otras garantías	107
27. Compromisos medioambientales	107
28. Contingencias	112
29. Hechos posteriores al cierre	113

**BALANCE A 31 DE DICIEMBRE DE 2024**

(Expresado en miles de euros)

**Balance**

	Notas	31/12/2024	31/12/2023
<b>ACTIVOS</b>			
<b>ACTIVOS NO CORRIENTES</b>			
<b>Inmovilizado intangible</b>	<b>6</b>	<b>200.374</b>	<b>188.553</b>
Activo intangible, acuerdo de concesión		6.901	6.877
Aplicaciones informáticas		108.502	97.981
Otro inmovilizado intangible		3.595	4.460
Inmovilizado en curso		81.376	79.235
<b>Inmovilizado material</b>	<b>7</b>	<b>11.728.774</b>	<b>11.787.778</b>
Terrenos y construcciones		9.205.713	9.420.793
Instalaciones técnicas y maquinaria		351.709	371.255
Otras instalaciones, utillaje y mobiliario		1.189.792	1.207.902
Otro inmovilizado material		10.973	8.036
Inmovilizado en curso		970.587	779.792
<b>Inversiones inmobiliarias</b>	<b>8</b>	<b>135.383</b>	<b>134.954</b>
Terrenos y construcciones		135.374	134.951
Otras instalaciones		9	3
<b>Inversiones en empresas del grupo y asociadas a largo plazo</b>		<b>745.740</b>	<b>1.202.982</b>
Instrumentos de patrimonio	11	181.224	181.224
Créditos a empresas	10 12	564.516	1.021.758
<b>Inversiones financieras a largo plazo</b>	<b>10 11</b>	<b>117.451</b>	<b>104.516</b>
Instrumentos de patrimonio		-	57
Derivados	15.6	8.578	19.436
Otros activos financieros		108.873	85.023
<b>Deudas comerciales no corrientes</b>	<b>10</b>	<b>186.235</b>	<b>11.305</b>
Derecho de crédito a largo plazo		186.235	11.305
<b>Activos por impuesto diferido</b>	<b>22.1</b>	<b>37.963</b>	<b>36.538</b>
<b>TOTAL ACTIVO NO CORRIENTE</b>		<b>13.151.920</b>	<b>13.466.626</b>
<b>ACTIVOS CORRIENTES</b>			
<b>Existencias</b>	<b>17</b>	<b>5.614</b>	<b>5.205</b>
<b>Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar</b>		<b>742.656</b>	<b>786.380</b>
Cientes por ventas y prestaciones de servicios	10 13	711.199	617.361
Cientes, empresas del grupo, y asociadas	10 12 13	12.723	14.408
Deudores varios	10 13	1	1
Personal	10 13	1.141	1.025
Activo por impuesto corriente	13 22	92	146.107
Otros créditos con las Administraciones Públicas	13 22	17.500	7.478
<b>Inversiones en empresas del grupo y asociadas a corto plazo</b>	<b>10 12</b>	<b>481.587</b>	<b>31.504</b>
Créditos a empresas		480.273	29.666
Otros activos financieros		1.314	1.838
<b>Inversiones financieras a corto plazo</b>	<b>10 17</b>	<b>49.898</b>	<b>59.457</b>
Créditos a empresas		111	150
Derivados	15.6	13.582	31.704
Otros activos financieros	10	36.205	27.603
<b>Periodificaciones a corto plazo</b>	<b>20</b>	<b>8.093</b>	<b>6.470</b>
<b>Efectivo y otros activos equivalentes</b>	<b>17</b>	<b>1.565.265</b>	<b>2.221.740</b>
<b>TOTAL ACTIVO CORRIENTE</b>		<b>2.853.113</b>	<b>3.110.756</b>
<b>TOTAL ACTIVO</b>		<b>16.005.033</b>	<b>16.577.382</b>

**BALANCE A 31 DE DICIEMBRE DE 2024**

(Expresado en miles de euros)

			Notas	31/12/2024	31/12/2023
<b>PATRIMONIO NETO Y PASIVO</b>					
<b>PATRIMONIO NETO</b>					
<b>Fondos propios</b>	<b>19</b>			<b>8.146.878</b>	<b>7.466.070</b>
Capital	19.1			1.500.000	1.500.000
Prima de emisión	19.2			1.100.868	1.100.868
Reserva de capitalización	19.2			65.786	164.176
Reserva Legal	19.2			300.000	300.000
Otras Reservas	19.2			3.425.536	3.311.971
Resultados negativos de ejercicios anteriores				(75.181)	(347.209)
Resultado del ejercicio	3			1.829.869	1.436.264
<b>Ajustes por cambios de valor</b>	<b>19.3</b>			<b>16.620</b>	<b>38.355</b>
Operaciones de cobertura				16.620	38.355
<b>Subvenciones, donaciones y legados recibidos</b>	<b>7.5</b>	<b>19.4</b>		<b>261.198</b>	<b>278.700</b>
<b>TOTAL PATRIMONIO NETO</b>				<b>8.424.696</b>	<b>7.783.125</b>
<b>PASIVO NO CORRIENTE</b>					
<b>Provisiones a largo plazo</b>	<b>21</b>			<b>157.906</b>	<b>106.024</b>
Obligaciones por prestaciones a largo plazo al personal				7.735	7.349
Actuaciones medioambientales				70.840	53.191
Otras provisiones				79.331	45.484
<b>Fianzas recibidas a largo plazo</b>	<b>10</b>			<b>220.420</b>	<b>243.291</b>
<b>Deudas a largo plazo</b>	<b>10</b>			<b>3.152.205</b>	<b>3.539.996</b>
Obligaciones y otros valores negociables	15.4			497.048	496.538
Deudas con entidades de crédito	15.2			2.649.171	3.029.211
Acreedor por arrendamiento financiero				5.848	14.070
Otros pasivos financieros				138	177
<b>Deudas con empresas del grupo y asociadas a largo plazo</b>	<b>10</b>	<b>12</b>	<b>15.1</b>	<b>1.949.031</b>	<b>2.345.453</b>
<b>Periodificaciones a largo plazo</b>	<b>20</b>			<b>1.066</b>	<b>6.513</b>
<b>Pasivos por impuesto diferido</b>	<b>22.1</b>			<b>92.443</b>	<b>98.276</b>
<b>TOTAL PASIVO NO CORRIENTE</b>				<b>5.573.071</b>	<b>6.339.553</b>
<b>PASIVO CORRIENTE</b>					
<b>Provisiones a corto plazo</b>	<b>21</b>			<b>26.987</b>	<b>24.372</b>
<b>Deudas a corto plazo</b>	<b>10</b>			<b>1.147.378</b>	<b>1.325.099</b>
Obligaciones y otros valores negociables	15.4			4.658	4.512
Deudas con entidades de crédito	15.2			791.568	893.500
Acreedor por arrendamiento financiero				6.181	4.616
Otros pasivos financieros				344.971	422.471
<b>Deudas con empresas del grupo y asociadas a corto plazo</b>	<b>10</b>	<b>12</b>	<b>15.1</b>	<b>431.602</b>	<b>787.193</b>
<b>Acreeedores comerciales y otras cuentas a pagar</b>				<b>399.429</b>	<b>316.179</b>
Proveedores, empresas del grupo y asociadas	10	12	16	10.280	10.417
Acreeedores varios	10	16		202.603	171.134
Personal	10	16		53.522	37.412
Otras deudas con las Administraciones Públicas	16	22		59.136	37.730
Anticipos de clientes	10	16		73.888	59.486
<b>Periodificaciones a corto plazo</b>	<b>20</b>			<b>1.870</b>	<b>1.861</b>
<b>TOTAL PASIVO CORRIENTE</b>				<b>2.007.266</b>	<b>2.454.704</b>
<b>TOTAL PATRIMONIO NETO Y PASIVO</b>				<b>16.005.033</b>	<b>16.577.382</b>

**CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS**

**CORRESPONDIENTE AL EJERCICIO TERMINADO EL 31 DE DICIEMBRE DE 2024**

*(Expresada en miles de euros)*

**Cuenta de Pérdidas y Ganancias**

OPERACIONES CONTINUADAS	Notas	2024	2023
<b>Importe neto de la cifra de negocios</b>	<b>23.1</b>	<b>5.021.501</b>	<b>4.386.767</b>
<b>Trabajos realizados por la empresa para su activo</b>	<b>7</b>	<b>8.565</b>	<b>7.272</b>
<b>Aprovisionamientos</b>	<b>23.2</b>	<b>(158.594)</b>	<b>(161.876)</b>
Consumo de materias primas y otras materias		(41)	(1.548)
Trabajos realizados por otras empresas		(158.553)	(160.328)
<b>Otros ingresos de explotación</b>		<b>25.309</b>	<b>61.156</b>
Ingresos accesorios y otros de gestión corriente		24.143	14.684
Subvenciones de explotación incorporadas al resultado del ejercicio	19.4.2	1.166	46.472
<b>Gastos de personal</b>	<b>23.3</b>	<b>(527.444)</b>	<b>(478.318)</b>
Sueldos, salarios y asimilados		(379.311)	(344.291)
Cargas sociales		(152.808)	(142.491)
Provisiones		4.675	8.464
<b>Otros gastos de explotación</b>		<b>(1.235.242)</b>	<b>(1.180.567)</b>
Servicios exteriores	23.4	(1.037.721)	(966.177)
Tributos	23.5	(157.174)	(155.903)
Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales	13	(2.907)	(25.671)
Otros gastos de gestión corriente		(37.440)	(32.816)
<b>Amortización del inmovilizado</b>	<b>6</b> <b>7</b> <b>8</b>	<b>(730.480)</b>	<b>(731.721)</b>
<b>Imputación de subvenciones de inmovilizado no</b>	<b>19.4</b>	<b>30.288</b>	<b>32.565</b>
<b>Excesos de provisiones</b>		<b>3.442</b>	<b>7.556</b>
<b>Deterioro y resultado por enajenaciones del</b>		<b>(250)</b>	<b>(4.862)</b>
Deterioros y pérdidas	8	(57)	(445)
Resultados por enajenaciones y otras	6    7    8	(193)	(4.417)
<b>Otros resultados</b>	<b>23.8</b>	<b>15.215</b>	<b>6.733</b>
<b>RESULTADO DE EXPLOTACIÓN</b>		<b>2.452.310</b>	<b>1.944.705</b>
<b>Ingresos financieros</b>	<b>23.6</b>	<b>136.791</b>	<b>112.487</b>
De valores negociables y otros instrumentos			
De empresas del grupo y asociadas		42.471	43.351
De terceros		83.696	58.719
Activación de gastos financieros	6    7	10.624	10.417
<b>Gastos financieros</b>	<b>23.6</b>	<b>(194.566)</b>	<b>(186.779)</b>
Por deudas con empresas del grupo y asociadas	12    15	(50.348)	(60.781)
Por deudas con terceros		(142.100)	(124.161)
Por actualización de provisiones	21	(2.118)	(1.837)
<b>Diferencias de cambio</b>	<b>23.6</b>	<b>(4)</b>	<b>(5)</b>
<b>Deterioro y resultado de enajenaciones de instrumentos financieros</b>	<b>11</b> <b>23.6</b>	<b>(57)</b>	<b>-</b>
<b>RESULTADO FINANCIERO</b>	<b>23.6</b>	<b>(57.836)</b>	<b>(74.297)</b>
<b>RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS</b>		<b>2.394.474</b>	<b>1.870.408</b>
<b>Impuesto sobre beneficios</b>	<b>22</b>	<b>(564.605)</b>	<b>(434.144)</b>
<b>RESULTADO DEL EJERCICIO PROCEDENTE DE</b>		<b>1.829.869</b>	<b>1.436.264</b>
<b>RESULTADO DEL EJERCICIO</b>		<b>1.829.869</b>	<b>1.436.264</b>

**ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO**

**CORRESPONDIENTE AL EJERCICIO TERMINADO EL 31 DE DICIEMBRE DE 2024**

(Expresado en miles de euros)

**Estado de cambios en el patrimonio neto**

**A) Estado de ingresos y gastos reconocidos**

	Notas	2024	2023
<b>Resultado de la cuenta de pérdidas y ganancias</b>		<b>1.829.869</b>	<b>1.436.264</b>
<b>Ingresos y gastos imputados directamente al patrimonio neto</b>			
Por coberturas de flujos de efectivo	19.3	9.854	(14.104)
Subvenciones, donaciones y legados recibidos	19.4	8.118	54.916
Por ganancias y pérdidas actuariales		10	(29)
Efecto impositivo		(4.495)	(10.196)
<b>Total ingresos y gastos imputados directamente al patrimonio neto</b>		<b>13.487</b>	<b>30.587</b>
<b>Transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias</b>			
Por coberturas de flujos de efectivo	19.3	(38.835)	(32.779)
Subvenciones, donaciones y legados recibidos	19.4	(31.454)	(79.037)
Efecto impositivo		17.572	27.954
<b>Total transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias</b>		<b>(52.717)</b>	<b>(83.862)</b>
<b>TOTAL DE INGRESOS Y GASTOS RECONOCIDOS</b>		<b>1.790.639</b>	<b>1.382.989</b>

**ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO**

**CORRESPONDIENTE AL EJERCICIO TERMINADO EL 31 DE DICIEMBRE DE 2024**

*(Expresado en miles de euros)*

**Estado total de cambios en el patrimonio neto**

**B) Estado total de cambios en el patrimonio neto**

	Capital escriturado	Prima de emisión	Resultado del ejercicio	Reserva de capitalización	Reserva Legal	Otras reservas	Resultados negativos ejercicios anteriores	Ajustes por cambio de valor	Subvenciones, donaciones y legados recibidos	TOTAL
Notas	19.1	19.2	3	19.2	19.2	19.2	3	19.3	19.4	
<b>Saldo al 31 de diciembre de 2022</b>	<b>1.500.000</b>	<b>1.100.868</b>	<b>864.861</b>	<b>164.176</b>	<b>300.000</b>	<b>3.312.047</b>	<b>(499.570)</b>	<b>73.517</b>	<b>296.790</b>	<b>7.112.689</b>
Total ingresos y gastos reconocidos	-	-	1.436.264	-	-	(23)	-	(35.162)	(18.090)	<b>1.382.989</b>
Otras operaciones con socios y propietarios	-	-	-	-	-	(53)	-	-	-	<b>(53)</b>
Distribución de dividendos	-	-	(712.500)	-	-	-	-	-	-	<b>(712.500)</b>
Aplicación resultado ejercicio anterior	-	-	(152.361)	-	-	-	152.361	-	-	-
<b>Saldo al 31 de diciembre de 2023</b>	<b>1.500.000</b>	<b>1.100.868</b>	<b>1.436.264</b>	<b>164.176</b>	<b>300.000</b>	<b>3.311.971</b>	<b>(347.209)</b>	<b>38.355</b>	<b>278.700</b>	<b>7.783.125</b>
Total ingresos y gastos reconocidos	-	-	1.829.869	-	-	7	-	(21.735)	(17.502)	<b>1.790.639</b>
Otras operaciones con socios y propietarios (Nota 3)	-	-	-	(113.626)	-	113.558	-	-	-	<b>(68)</b>
Distribución de dividendos	-	-	(1.149.000)	-	-	-	-	-	-	<b>(1.149.000)</b>
Aplicación resultado ejercicio anterior	-	-	(287.264)	15.236	-	-	272.028	-	-	-
<b>Saldo al 31 de diciembre de 2024</b>	<b>1.500.000</b>	<b>1.100.868</b>	<b>1.829.869</b>	<b>65.786</b>	<b>300.000</b>	<b>3.425.536</b>	<b>(75.181)</b>	<b>16.620</b>	<b>261.198</b>	<b>8.424.696</b>

**ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO**

**CORRESPONDIENTE AL EJERCICIO TERMINADO EL 31 DE DICIEMBRE DE 2024**

*(Expresado en miles de euros)*

**Estado de flujos de Efectivo**

	Notas			2024	2023
<b>FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE EXPLOTACIÓN (I)</b>				<b>2.525.032</b>	<b>2.089.390</b>
<b>Resultado del ejercicio antes de impuestos</b>				<b>2.394.474</b>	<b>1.870.408</b>
<b>Ajustes del resultado</b>				<b>664.230</b>	<b>790.772</b>
Amortización del inmovilizado	6	7	8	730.480	731.721
Correcciones valorativas por deterioro de créditos comerciales	13			2.907	25.671
Correcciones valorativas por deterioro de existencias	23.2			(1.178)	1.178
Imputación de subvenciones	19.4			(30.288)	(32.565)
Deterioro de participaciones en empresas del grupo	11.1			-	-
Deterioro de inmovilizado	6	7	8	57	445
Resultados por bajas y enajenaciones del inmovilizado				193	4.417
Ingresos financieros	23.6			(136.791)	(112.487)
Gastos financieros y diferencias de cambio	23.6			233.405	219.563
Ingresos / Gastos financieros liquidación de derivados financieros (-/+)	23.6	15		(38.835)	(32.779)
Trabajos realizados por la empresa para su inmovilizado				(8.565)	(7.272)
Variación de provisiones				(3.442)	(7.556)
Descuentos comerciales formalizados en el ejercicio	5.1.3	23.1		303	21.420
Deterioro de inversiones financieras				57	-
Otros				(84.073)	(20.984)
<b>Cambios en el capital corriente</b>				<b>(69.937)</b>	<b>(34.422)</b>
Existencias				882	(470)
Deudores y otras cuentas a cobrar				(153.187)	(9.590)
Otros activos corrientes				(92)	2.216
Acreedores y otras cuentas a pagar				82.042	(27.117)
Otros pasivos corrientes				-	-
Otros activos y pasivos no corrientes				418	539
<b>Otros flujos de efectivo de las actividades de explotación</b>				<b>(463.735)</b>	<b>(537.368)</b>
Pagos de intereses				(191.216)	(167.284)
Cobros de intereses				111.950	51.887
(Pagos)/cobros por impuesto de beneficios	22.2			(384.469)	(421.971)
<b>FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE INVERSIÓN (II)</b>				<b>(773.603)</b>	<b>(1.224.844)</b>
<b>Pagos por inversiones</b>				<b>(790.849)</b>	<b>(1.594.984)</b>
Empresas del grupo y asociadas				-	(1.020.258)
Inmovilizado intangible				(64.986)	(58.922)
Inmovilizado material	7			(677.967)	(493.145)
Inversiones inmobiliarias				(2.183)	(1.386)
Otros activos financieros				(45.713)	(21.273)
<b>Cobros por desinversiones</b>				<b>17.246</b>	<b>370.140</b>
Empresas del grupo y asociadas				4.208	370.000
Otros activos financieros				13.038	140
<b>FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE FINANCIACIÓN (III)</b>				<b>(2.407.904)</b>	<b>(78.210)</b>
<b>Cobros y pagos por instrumentos de patrimonio</b>				<b>2.107</b>	<b>5.095</b>
Subvenciones, donaciones y legados recibidos	19.4			2.107	5.095
<b>Cobros y pagos por instrumentos de pasivo financiero</b>				<b>(1.261.011)</b>	<b>629.195</b>
Emisión:					
- Obligaciones y valores similares	15.4			-	500.000
- Deudas con entidades de crédito	15.2			500.054	1.610.313
- Otras				81.340	167.492
Devolución y amortización de:					
- Deudas con entidades de crédito	15.2			(980.042)	(1.080.000)
- Deudas con empresas del grupo y asociadas	15.1			(765.707)	(514.364)
-Otras deudas				(96.656)	(54.246)
<b>Pagos por dividendos y remuneraciones de otros instrumentos</b>				<b>(1.149.000)</b>	<b>(712.500)</b>
Dividendos	3			(1.149.000)	(712.500)
<b>AUMENTO/DISMINUCIÓN NETA DEL EFECTIVO O EQUIVALENTES</b>				<b>(656.475)</b>	<b>786.336</b>
<b>EFECTIVO Y OTROS ACTIVOS LÍQUIDOS EQUIVALENTES AL COMIENZO DEL PERIODO</b>				<b>2.221.740</b>	<b>1.435.404</b>
<b>EFECTIVO Y OTROS ACTIVOS LÍQUIDOS EQUIVALENTES AL FINAL DEL PERIODO</b>				<b>1.565.265</b>	<b>2.221.740</b>

## **1. Actividad**

AENA S.M.E., S.A. (en adelante, la “Sociedad” o “Aena”), se creó en virtud del artículo 7 del Real Decreto-ley 13/2010 de 3 de diciembre por el que se habilitó al Consejo de Ministros para constituir la Sociedad. La autorización para la constitución efectiva tuvo lugar el 25 de febrero de 2011 en el acuerdo del Consejo de Ministros de dicha fecha en el que se autoriza la constitución de la Sociedad mercantil estatal Aena Aeropuertos, S.A. de acuerdo con lo previsto en el artículo 166 de la Ley 33/2003 de 3 de noviembre del Patrimonio de las Administraciones Públicas (LPAP).

Con fecha 5 de julio de 2014, en virtud del artículo 18 del Real Decreto-ley 8/2014 (ratificado posteriormente por la Ley 18/2014), se cambia la denominación de Aena Aeropuertos, S.A. a AENA, S.A. y la entidad pública empresarial “Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea” pasa a denominarse ENAIRE (“Sociedad dominante última” o “matriz”).

Como consecuencia de lo dispuesto en la Ley 40/2015 de 1 de octubre de Régimen Jurídico del Sector Público, en la Junta General de Accionistas de 25 de abril de 2017 se modifica la denominación social de la Sociedad a “Aena S.M.E., S.A.”.

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

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

Asimismo, la Sociedad podrá desarrollar cuantas actividades mercantiles estén directa o indirectamente relacionadas con su objeto social, incluida la gestión de instalaciones aeroportuarias fuera del territorio español y cualquier otra actividad anexa y complementaria que permita rentabilizar las inversiones.

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

Adicionalmente, en la citada Ley 18/2014 se establece la integridad de la red de aeropuertos en cuanto que su pervivencia asegura la movilidad de los ciudadanos y la cohesión económica, social y territorial, en términos de accesibilidad, suficiencia, idoneidad, sostenibilidad y continuidad. Se establece el marco al que quedan sujetos los servicios aeroportuarios básicos y las características y condiciones que dicha red debe ostentar para garantizar los objetivos de interés general. Así, se prohíbe el cierre o la enajenación, total o parcial, de cualquiera de las instalaciones o infraestructuras aeroportuarias necesarias para mantener la prestación de servicios aeroportuarios, salvo autorización del Consejo de Ministros o del Ministerio de Fomento, que solo podrá concederse si no afecta a los objetivos de interés general que debe garantizar dicha red y siempre que no comprometa su sostenibilidad; la ausencia de dicha autorización se anuda a la sanción de nulidad de pleno derecho, todo ello como garantía del mantenimiento íntegro de la red aeroportuaria estatal; se definen las tarifas aeroportuarias y sus elementos esenciales, los servicios aeroportuarios básicos y el marco para determinar los estándares mínimos de calidad, capacidad y condiciones de prestación de los servicios e inversiones requeridas para su cumplimiento, así como las condiciones para la recuperación de los costes derivados de la provisión de estos servicios aeroportuarios básicos (ver Nota 4.15).

**Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2024**

*(Importes en miles de euros salvo otra indicación)*

La constitución de la Sociedad se realizó mediante la emisión de 61 acciones de 1.000 euros de valor nominal, suscritas y desembolsadas íntegramente por la entidad pública empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" que era su accionista único en aquel momento. La entidad pública empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea conservará, en todo caso, la mayoría del capital social de la Sociedad en los términos previstos por el artículo 7.1 segundo párrafo del Real Decreto-ley 13/2010 de 3 de diciembre, pudiendo enajenar el resto de conformidad con lo establecido en la Ley 33/2003, de 3 de noviembre, de Patrimonio de las Administraciones Públicas.

La inscripción en el Registro Mercantil de la constitución de la Sociedad se realizó a partir del Acuerdo del Consejo de Administración de fecha 23 de mayo de 2011 de la entidad pública empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea", en el que se aprobó la aportación a la Sociedad de la totalidad de bienes, derechos, deudas y obligaciones afectos al desarrollo de las actividades aeroportuarias, comerciales y a otros servicios estatales vinculados a la gestión aeroportuaria, incluidos los servicios de tránsito aéreo de aeródromo, (en adelante, la "Actividad"), y su valoración. La valoración de la actividad aportada se aprueba en dicho Consejo de acuerdo con el informe de valoración realizado, que resulta en un importe de 2.600.807.000 euros. Dicha valoración se realizó tomando como referencia el valor neto patrimonial al 31 de mayo de 2011 de la rama de actividad aportada conforme a las normas contables en vigor y en concreto el Plan General de Contabilidad aprobado por el Real Decreto 1514/2007 de 16 de noviembre, modificado posteriormente por el Real Decreto 1159/2010 de 17 de septiembre, y cumplió con las exigencias del artículo 114 de la LPAP.

Posteriormente, por medio del Acuerdo de Consejo de Ministros de fecha 3 de junio de 2011, se aprueba la realización, para dar contenido a la actividad de la Sociedad y de acuerdo con el artículo 9 del Real Decreto-ley 13/2010 de 3 de diciembre, de la ampliación de capital de la Sociedad. Dicha ampliación de capital se realiza mediante la aportación de capital no dineraria de la rama de actividad traspasada.

Por lo anterior, todos los activos y pasivos incorporados en la aportación no dineraria lo fueron a su valor neto contable, excepto los activos correspondientes a las inversiones en el patrimonio de empresas del grupo, multigrupo y asociadas, que se incorporaron a su valor del consolidado del Grupo Aena al 8 de junio de 2011, fecha efectiva de la operación. Así mismo, de acuerdo con la norma de valoración 4.1 y 4.2, los activos correspondientes al inmovilizado se mostraron por su valor neto contable en el momento de la operación.

El inmovilizado material aportado corresponde a los derechos de cualquier naturaleza que correspondían a la entidad pública empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" sobre los terrenos, construcciones y equipamiento de los aeropuertos gestionados o utilizados por la actividad. Igualmente comprende los derechos de uso que correspondían a la entidad pública empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" sobre determinados terrenos situados en aeropuertos, aeródromos militares y bases aéreas. Los derechos aportados se refieren a los siguientes aeropuertos, aeródromos y bases aéreas:

- Aeropuertos de uso propio: La Coruña, Alicante, Almería, Asturias, Barcelona, Bilbao, Burgos, Córdoba, El Hierro, Fuerteventura, Girona, Granada, Huesca Pirineos, Ibiza, Jerez de la Frontera, La Gomera, La Palma, Logroño, Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Melilla, Menorca, Palma de Mallorca-Son Bonet, Pamplona, Reus, Sabadell, San Sebastián, Santander, Sevilla, Tenerife Sur, Valencia, Vigo y Vitoria.
- Parte civil de los aeropuertos de uso conjunto con el Ministerio de Defensa: Gran Canaria-Gando, Lanzarote, Tenerife Norte, Madrid-Cuatro Vientos, Málaga, Palma de Mallorca-Son Sant Joan, Santiago y Zaragoza.
- Bases aéreas y aeródromos militares abiertos al uso civil: Talavera La Real (Badajoz), Matacán (Salamanca), San Javier (Murcia), Villanubla (Valladolid), Los Llanos (Albacete), y Aeródromo Militar de León.
- Helipuertos: Helipuerto de Ceuta y de Algeciras.

La tutela funcional de la Sociedad corresponde al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. AENA S.M.E., S.A., se constituye como beneficiaria de las expropiaciones vinculadas con las infraestructuras atribuidas a su gestión.

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

Por otra parte, en Consejo de Ministros de 11 de julio de 2014, se autorizó a la entidad pública empresarial ENAIRE a iniciar los trámites para el proceso de venta del capital social de AENA, S.A. y a enajenar hasta un 49 % de su capital.

Dicho proceso culminó con la salida a Bolsa de AENA S.M.E., S.A. Las acciones de AENA S.M.E., S.A. están admitidas a cotización en las cuatro bolsas españolas, y cotizan en el mercado continuo desde el día 11 de febrero de 2015. Inició su cotización en la Bolsa de Madrid tras dicha Oferta Pública de Venta por el 49 % de su capital, con un precio de salida de 58 euros por acción. Posteriormente, en junio de 2015, Aena entró a formar parte del Ibex 35, indicador que incluye a las 35 principales empresas españolas cotizadas en Bolsa.

La Sociedad es cabecera de un grupo de sociedades dependientes y, de acuerdo con la legislación vigente, está obligada a formular separadamente cuentas consolidadas. Las cuentas anuales consolidadas del Grupo Aena ("Grupo"), del ejercicio 2023 fueron formuladas por el Consejo de Administración el día 27 de febrero de 2024 y se encuentran depositadas en el Registro Mercantil de Madrid. Dichas cuentas anuales consolidadas del Grupo se prepararon de acuerdo con las Normas

Internacionales de Información Financiera adoptadas por la Unión Europea (NIIF-UE, en adelante las “NIIF”) y las interpretaciones CINIIF en vigor al 31 de diciembre de 2023, así como con la legislación mercantil aplicable a las entidades que preparan información financiera conforme a las NIIF.

## **2. Bases de presentación**

### **2.1 Moneda funcional y moneda de presentación**

Las cuentas anuales se presentan en miles de euros, salvo indicación en contrario, redondeadas al millar más cercano. El euro es la moneda funcional y de presentación de la Sociedad. El uso de cifras redondeadas puede conducir en algún caso a una diferencia de redondeo insignificante en los totales o las variaciones.

### **2.2 Marco normativo de información financiera aplicable a la Sociedad**

Estas cuentas anuales han sido preparadas de acuerdo con el marco normativo de información financiera aplicable a la Sociedad, que es el establecido en:

- Código de Comercio y la restante legislación mercantil.
- Plan General de Contabilidad en vigor, así como la Orden EHA/733/2010, de 25 de marzo, sobre aspectos contables de empresas públicas que operan en determinadas circunstancias.
- Las normas de obligado cumplimiento aprobadas por el Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas en desarrollo del Plan General de Contabilidad y sus normas complementarias.
- Orden EHA/3362/2010, de 23 de diciembre, por la que se aprueban las normas de adaptación del Plan General de Contabilidad a las empresas concesionarias de infraestructuras públicas.
- El resto de la normativa contable española que resulta de aplicación.

### **2.3 Imagen fiel**

Las cuentas anuales adjuntas han sido obtenidas de los registros contables de la Sociedad y se presentan de acuerdo con el marco normativo de información financiera que le resulta de aplicación y, en particular, con los principios y criterios contables en él contenidos, de forma que muestran la imagen fiel del patrimonio, de la situación financiera, de los resultados y de los flujos de efectivo de la Sociedad habidos durante el ejercicio. Estas cuentas anuales, que han sido formuladas por el Consejo de Administración de fecha 25 de febrero de 2025, se someterán a la aprobación de la Junta General de Accionistas, estimándose que serán aprobadas sin modificación alguna.

### **2.4 Principios contables aplicados**

Estas cuentas anuales se han presentado teniendo en consideración la totalidad de los principios y normas contables de aplicación obligatoria que tienen un efecto significativo en dichas cuentas anuales. No existe ningún principio contable que, siendo obligatorio, haya dejado de aplicarse.

### **2.5 Aspectos críticos de la valoración y estimación de la incertidumbre**

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

- La evaluación de posibles pérdidas por deterioro de determinados activos (Nota 4.1).
- La vida útil de los activos materiales, intangibles e inversiones inmobiliarias (Notas 4.1, 4.2 y 4.3).
- Evaluación de litigios, provisiones, compromisos, activos y pasivos contingentes al cierre (Notas 4.9 y 4.10).
- El valor de mercado de determinados instrumentos financieros (Nota 4.6).
- Evaluación del riesgo climático (Nota 5.3 ).

**Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2024***(Importes en miles de euros salvo otra indicación)*

Algunas de estas políticas contables requieren la aplicación de juicio significativo por parte de la dirección para la selección de las asunciones adecuadas para determinar estas estimaciones. Estas asunciones y estimaciones se basan en su experiencia histórica, el asesoramiento de consultores expertos, previsiones y otras circunstancias y expectativas al cierre del ejercicio. La evaluación de la dirección se considera en relación con la situación económica global de la industria donde opera la Sociedad, teniendo en cuenta el desarrollo futuro del negocio. Por su naturaleza, estos juicios están sujetos a un grado inherente de incertidumbre y, por tanto, los resultados reales podrían diferir materialmente de las estimaciones y asunciones utilizadas, obligando a la modificación de las estimaciones realizadas. En tal caso, el efecto en cuentas anuales de las modificaciones que, en su caso, se derivasen de los ajustes a efectuar durante los próximos ejercicios se registraría de forma prospectiva.

No obstante, a la fecha de preparación de las presentes cuentas anuales no se esperan cambios relevantes en las estimaciones a corto plazo, por lo que no existen perspectivas de ajuste significativo a los valores en los activos y pasivos reconocidos a 31 de diciembre de 2024.

**2.6 Comparación de la información**

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

**2.7 Agrupación de partidas**

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

**3. Distribución/Aplicación del resultado**

La distribución de beneficios del ejercicio 2024 propuesta por el Consejo de Administración a la Junta General de Accionistas, es la siguiente:

	<b>Miles de Euros</b>
<b>Base de reparto:</b>	
Beneficio del ejercicio	1.829.869
	<b>1.829.869</b>
<b>Distribución:</b>	
A Dividendos	1.464.000
A Reservas de capitalización	88.974
A Resultados negativos de ejercicios anteriores	75.181
A Reservas voluntarias	201.714
	<b>1.829.869</b>

Adicionalmente, el Consejo de Administración propone a la Junta General de Accionistas los siguientes acuerdos para su aprobación:

- Reclasificación de reservas de capitalización a reservas voluntarias por importe de 50.551 miles de euros, correspondientes a reservas de capitalización que ya son de libre disposición por haber transcurrido más de 5 años desde el cierre del período impositivo al que correspondió la reducción aplicada en el Impuesto de Sociedades que exigía su dotación (Nota 19.2.2).
- Desdoblamiento (split) del número de acciones en que se divide el capital social de la Sociedad, en la proporción de 10 acciones nuevas por cada acción antigua, mediante la reducción del valor nominal unitario de cada acción de 10 euros a 1 euro, sin modificación de la cifra del capital social; consiguiente modificación del apartado 1 del Artículo 6 de los Estatutos Sociales y delegación de facultades.

La distribución de los beneficios de la Sociedad del ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2023, aprobada por la Junta General de Accionistas en su reunión celebrada el 18 de abril de 2024, fue la siguiente:

**Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2024**

*(Importes en miles de euros salvo otra indicación)*

	Miles de Euros
<b>Base de reparto:</b>	
Beneficio del ejercicio	1.436.264
	<b>1.436.264</b>
<b>Distribución:</b>	
A Dividendos	1.149.000
A Reservas de capitalización	15.236
A Resultados negativos de ejercicios anteriores	272.028
	<b>1.436.264</b>

Tras dicha aprobación por la Junta General de Accionistas, durante el ejercicio 2024 se ha procedido al pago del dividendo propuesto por importe de 1.149.000 miles de euros. En el ejercicio 2023 se pagaron dividendos por importe de 712.500 miles de euros.

Asimismo, en dicha Junta se aprobó una reclasificación de reservas de capitalización a reservas voluntarias por importe de 113.626 miles de euros, correspondientes a reservas de capitalización de libre disposición (Nota 19.2.2).

Las reservas de la Sociedad designadas como de libre distribución, así como el beneficio del ejercicio están sujetas a limitación para su distribución únicamente si el valor del patrimonio neto no es, o a consecuencia del reparto, no resulta inferior al capital social.

## 4. Normas de registro y valoración

Las principales normas de registro y valoración utilizadas en la elaboración de las cuentas anuales de la Sociedad, de acuerdo con lo establecido por el Plan General de Contabilidad, han sido las siguientes:

### 4.1 Inmovilizado intangible

Los elementos de inmovilizado intangible figuran contabilizados en el activo del balance a su precio de adquisición, coste de producción o valor venal de adscripción corregido por la amortización y las pérdidas por deterioro que hayan experimentado.

En el epígrafe “Aplicaciones informáticas” la Sociedad recoge los importes satisfechos en relación con la adquisición y desarrollo de programas informáticos. Los costes de mantenimiento de las aplicaciones informáticas se registran en la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio en que se incurren.

Como “Otro inmovilizado intangible” la Sociedad activa principalmente los planes directores de los aeropuertos y los estudios asociados a los mismos, que se amortizan en un periodo de 8 años. Los planes directores son recursos controlados por la Sociedad de los que se derivan derechos legales, dado que son requeridos por ley y son aprobados por el Ministerio de Fomento.

La Sociedad evalúa para cada inmovilizado intangible adquirido si la vida útil es finita o indefinida. A estos efectos se entiende que un inmovilizado intangible tiene vida útil indefinida cuando no existe un límite previsible al periodo durante el cual va a generar entrada de flujos netos de efectivo.

La Sociedad no tiene activos intangibles de vida útil indefinida. Respecto a los elementos de activo intangible con vida finita, la amortización se calcula según el método lineal en función de la vida útil de los distintos bienes utilizando los siguientes porcentajes:

	Años
Desarrollo	4
Aplicaciones informáticas	6
Otro inmovilizado intangible	4 - 8

A estos efectos se entiende por importe amortizable el coste de adquisición menos, en caso de ser aplicable, su valor residual.

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

#### **4.1.1 Acuerdo de concesión, activo regulado**

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

En los acuerdos de concesión en los que la Sociedad actúa directamente como sociedad concesionaria, ésta actúa en calidad de proveedor de servicios, concretamente por un lado servicios de construcción o mejora de la infraestructura, y, por otro, servicios de explotación y mantenimiento durante el periodo del acuerdo. La contraprestación recibida por la Sociedad por los servicios prestados consiste en el derecho a cargar un precio a los usuarios por el uso del servicio público, y éste no es incondicional sino que depende de que los usuarios efectivamente usen el servicio. Por tanto, resulta de aplicación el modelo del activo intangible registrándose la contraprestación del servicio de construcción o mejora como un activo intangible dentro de la partida de "Acuerdo de concesión, activo regulado" en el epígrafe "Inmovilizado intangible" en aplicación del modelo del activo intangible, en que el riesgo de demanda es asumido por el concesionario. En el caso de la Sociedad, el inmovilizado intangible incluye la inversión realizada en las instalaciones que la Sociedad ha recibido y que, una vez finalizada la construcción, explota en régimen de concesión administrativa.

Si se diera el caso en que se recibe el derecho incondicional a recibir de la entidad concedente (o por cuenta de éste) efectivo u otro activo financiero, y la entidad concedente tenga poca o ninguna capacidad de evitar el pago, la contraprestación del servicio de construcción o mejora se registra como un activo financiero dentro de la partida "Acuerdo de concesión, derecho de cobro" en aplicación del modelo financiero, en que el concesionario no asume el riesgo de demanda (cobra incluso en ausencia de uso de la infraestructura ya que la Entidad concedente garantiza el pago a la Concesionaria de un importe fijo o determinable o del déficit si lo hubiere).

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

Los costes posteriores incurridos en el inmovilizado intangible, se registran como gasto, salvo que aumenten los beneficios económicos futuros esperados de los activos.

#### **4.1.2 Deterioro de valor de activos intangibles y materiales**

Los activos que tienen una vida útil indefinida o los activos intangibles que no están en condiciones de poderse utilizar no están sujetos a amortización y se someten anualmente a pruebas para pérdidas por deterioro de valor. El inmovilizado material y los activos intangibles que están sujetos a amortización se someten a revisiones para pérdidas por deterioro siempre que algún suceso o cambio en las circunstancias indique que el importe en libros puede no ser recuperable. Se reconoce una pérdida por deterioro del valor por el importe en libros del activo que excede su importe recuperable. El importe recuperable se determina como el mayor importe entre el valor razonable menos los costes de venta y el valor en uso.

Aena considera que todos sus activos son generadores de flujos de efectivo. El valor recuperable es calculado para un activo individual, a menos que el activo no genere entradas de efectivo que sean, en buena medida, independientes de las correspondientes a otros activos o grupos de activos. Si este es el caso, el importe recuperable se determina para la Unidad Generadora de Efectivo (UGE) a la que pertenece. A tal efecto, a efectos del cálculo del valor recuperable, la Sociedad ha distinguido la unidad generadora de efectivo de la red nacional de aeropuertos y cada uno de los activos que forman parte del segmento inmobiliario.

La Sociedad considera la red de aeropuertos, compuesta por todos los aeropuertos españoles gestionados por la Sociedad, como una única unidad generadora de efectivo, que incluye tanto ingresos derivados de la actividad aeronáutica como de la actividad comercial de los aeropuertos, dada la alta interdependencia de los ingresos existente entre ambas y la existencia de un solo activo que comparten las dos actividades debido a la imposibilidad legal de disponer, vender o escindir los activos aeroportuarios. Por otra parte, por las mismas razones, la actividad correspondiente a la "red de aparcamientos" y salas vip forma parte de la unidad generadora de efectivo de la "red de aeropuertos", dentro de la actividad "Comercial".

Asimismo, en el caso de los activos que forman parte del segmento inmobiliario, el cálculo del importe recuperable es calculado para cada uno de los activos incluidos en el mismo.

## **Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2024**

*(Importes en miles de euros salvo otra indicación)*

En relación con el cálculo del valor recuperable de la unidad generadora de efectivo de la red nacional de aeropuertos, el procedimiento implantado por la Dirección de la Sociedad para la realización de las pruebas de deterioro a nivel de las unidades generadoras de efectivo, cuando proceda, es el siguiente:

Tradicionalmente, la Dirección prepara anualmente un plan de negocio abarcando generalmente un espacio temporal de cuatro años, incluido el ejercicio en curso.

Los principales componentes del plan de negocio, que es la base del test de deterioro, son los siguientes:

- Proyecciones de resultados.
- Proyecciones de inversiones y capital circulante.

En dichas proyecciones se tienen en cuenta las proyecciones financieras incluidas en el Documento de Regulación Aeroportuaria en vigor en cada momento (actualmente, el DORA II, para el período 2022-2026) y las posteriores revisiones de las proyecciones de negocio contenidas en el plan estratégico. Otras variables que influyen en el cálculo del valor recuperable son:

- Tipo de descuento a aplicar, entendiéndose éste como la media ponderada del coste de capital, siendo las principales variables que influyen en su cálculo el coste de los pasivos y los riesgos específicos de los activos.
- Tasa de crecimiento de los flujos de caja empleada para extrapolar las proyecciones de flujos de efectivo más allá del período cubierto por los presupuestos o previsiones.

Los planes de negocio son preparados en función de las mejores estimaciones disponibles (véase Nota 6.5).

Respecto a las inversiones inmobiliarias, la Sociedad estima los deterioros en base al valor razonable obtenido de la tasación del experto independiente. La metodología utilizada para determinar el valor razonable de los activos se detalla en la Nota 8.

### **4.2. Inmovilizado material**

Los elementos de inmovilizado material se encuentran valorados por el coste de adquisición, coste de producción o valor de la aportación no dineraria corregido por la amortización acumulada y por las pérdidas por deterioro que haya experimentado, si las hubiera, conforme al criterio mencionado en la nota anterior.

Las adiciones posteriores se valoran a su precio de adquisición que incluye todos los costes necesarios hasta poner el activo en condiciones de funcionamiento.

La Sociedad activa como mayor valor del inmovilizado, la estimación inicial de los costes de rehabilitación del lugar sobre el que se asienta, cuando constituyan obligaciones en las que incurre la Sociedad como consecuencia de utilizar el elemento.

Los intereses y otras cargas financieras incurridos directamente atribuibles a la adquisición o construcción de activos en los distintos aeropuertos, que necesariamente precisan de un período de al menos 12 meses para estar en condiciones de explotación, se consideran como mayor coste de los mismos. La capitalización de intereses se realiza a través de la partida “Ingresos financieros-Activación de gastos financieros” de la cuenta de pérdidas y ganancias.

Las sustituciones o renovaciones de elementos completos que aumentan la vida útil del bien, o su capacidad económica, se contabilizan como mayor importe del inmovilizado material, con el consiguiente retiro contable de los elementos sustituidos o renovados.

Los gastos periódicos de mantenimiento, conservación y reparación, se imputan a resultados, siguiendo el principio del devengo, como coste del ejercicio en que se incurren.

La Sociedad amortiza su inmovilizado material una vez que está en condiciones de uso siguiendo el método lineal, distribuyendo el valor contable de los activos entre los años de vida útil estimada, salvo en el caso de los terrenos que se consideran activos de vida útil indefinida y no se amortizan. La vida útil de los distintos bienes es la siguiente, desglosándose las principales categorías:

**Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2024**

*(Importes en miles de euros salvo otra indicación)*

<b>Construcciones</b>	<b>12-51 años</b>
Edificios: hangares, torres de control, terminales de pasajeros, terminales de mercancías, aparcamientos en altura, otras edificaciones	30-51 años
Acondicionamiento	12 años
Obra civil aeroportuaria: pistas de vuelo y calles de rodadura y salida, plataformas de estacionamiento y apartaderos de espera	25-44 años
Urbanización	20 años
<b>Instalaciones técnicas</b>	<b>4 -22 años</b>
Equipamiento terminales: sistemas de Información al pasajero, pasarelas telescópicas, puestos de facturación, puestos de ayuda para PMR.	4-22 años
Equipamiento de obra civil aeroportuaria: balizamiento, iluminación de pistas y plataforma, sistema visual guía de atraque y otro equipamiento de pistas y plataformas	15 años
Equipamiento de navegación aérea: equipamiento de radar, sistemas de navegación por satélite, comunicaciones aeronáuticas y meteorológicas	4-12 años
<b>Maquinaria</b>	<b>5 -25 años</b>
<b>Otras instalaciones</b>	<b>5 -20 años</b>
<b>Mobiliario</b>	<b>5 -13 años</b>
<b>Otro inmovilizado</b>	<b>5- 8 años</b>

### 4.3 Inversiones inmobiliarias

Las inversiones inmobiliarias comprenden terrenos, edificios, otras construcciones y espacios fuera de las terminales aeroportuarias en propiedad, que se mantienen para la obtención de rentas a largo plazo y no están ocupados por la Sociedad. Los elementos incluidos en este epígrafe se presentan valorados por su coste de adquisición menos su correspondiente amortización acumulada y las pérdidas por deterioro que hayan experimentado.

La Sociedad reconoce y valora las inversiones inmobiliarias siguiendo los criterios establecidos para el inmovilizado material.

Para el cálculo de la amortización de las inversiones inmobiliarias se utiliza el método lineal en función de los años de vida útil estimada para los mismos.

Edificios y naves	32-51 años
Instalaciones técnicas	15-18 años

### 4.4 Existencias

Las existencias incluyen los repuestos y materiales diversos existentes en los almacenes centrales y en el depósito de apoyo logístico. Se valoran inicialmente por el precio de adquisición (precio promedio ponderado). Los descuentos comerciales, las rebajas obtenidas, otras partidas similares y los intereses incorporados al nominal de los débitos se deducen en la determinación del precio de adquisición. El precio de adquisición se determina en función del precio histórico para los elementos identificados en los expedientes de compra. Posteriormente, si el coste de reposición de las existencias es inferior al precio de adquisición, se efectúan las correspondientes correcciones valorativas. Si las

## **Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2024**

*(Importes en miles de euros salvo otra indicación)*

circunstancias que causaron la corrección del valor de las existencias dejan de existir, el importe de la corrección es objeto de reversión.

### **4.4.1 Derechos de emisión de gases de efecto invernadero**

Los derechos de emisión de gases de efecto invernadero recibidos gratuitamente conforme a los correspondientes planes de asignación se han registrado en el epígrafe de "Existencias" del estado de situación financiera adjunto, tal y como se establece en la disposición adicional primera del RD 602/2016, de 2 de diciembre. Su valoración se realiza al precio de mercado vigente en el inicio del período para el cual se conceden, registrando como contrapartida una subvención, dentro del epígrafe "Subvenciones, donaciones y legados recibidos" del Patrimonio Neto. La imputación a resultados se realiza en función del consumo efectivo de los derechos de emisión. Siguiendo la última disposición vigente, los derechos de emisión de gases de efecto invernadero adquiridos a terceros se registran en existencias valorándose inicialmente al precio de adquisición, y evaluándose al cierre del ejercicio si el valor de mercado está por debajo del valor contable de los mismos con el fin de determinar si existe evidencia de deterioro. En su caso, se determina si esos derechos van a ser utilizados en el proceso productivo o destinados a la venta, en cuyo caso, se dotarían las oportunas correcciones valorativas. Dichas correcciones se anularán en la medida en que desaparezcan las causas que motivaron la corrección del valor de los derechos de emisión.

El gasto derivado del consumo de derechos por la emisión de gases de efecto invernadero se registra en el epígrafe "variación de existencias" de la cuenta de pérdidas y ganancias, en función de la diferencia entre el saldo final y el saldo inicial de las existencias que se produce a medida que se van emitiendo los gases de efecto invernadero.

Al cierre del ejercicio, el importe estimado de los derechos pendientes de adquirir según la mejor estimación del consumo producido en el año, se registra en "compras de aprovisionamientos" con contrapartida en una provisión para riesgos y gastos, la cual se mantendrá hasta el momento en que el Registro Nacional de Derechos de Emisión (RENADE) comunique a la entidad el consumo real, de forma que pueda entregar los derechos necesarios una vez adquiridos y aplicar la provisión.

En la Nota 17 de la presente memoria se incluye información detallada acerca de los derechos de emisión recibidos y consumidos en el ejercicio actual.

## **4.5. Arrendamientos**

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

### **4.5.1 Arrendamiento financiero**

#### **i. La Sociedad actúa como arrendatario**

En las operaciones de arrendamiento financiero en las que la Sociedad actúa como arrendatario, se presenta el coste de los activos arrendados en el balance según la naturaleza del bien objeto del contrato y, simultáneamente, un pasivo por el mismo importe. Dicho importe será el menor entre el valor razonable del bien arrendado y el valor actual al inicio del arrendamiento de las cantidades mínimas acordadas, incluida la opción de compra, cuando no existan dudas razonables sobre su ejercicio. No se incluirán en su cálculo las cuotas de carácter contingente, el coste de los servicios y los impuestos repercutibles por el arrendador. La carga financiera total del contrato se imputa a la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio en que se devenga, aplicando el método del tipo de interés efectivo. Las cuotas de carácter contingente se reconocen como gasto del ejercicio en que se incurren. Durante este ejercicio ni el anterior hay operaciones en las que la sociedad actúe como arrendatario en contratos de arrendamiento financiero.

El arrendatario aplicará a los activos que tenga que reconocer en el balance como consecuencia del arrendamiento los criterios de amortización, deterioro y baja que les correspondan según su naturaleza.

#### **ii. La Sociedad actúa como arrendador**

En las operaciones de arrendamiento financiero en las que la Sociedad actúa como arrendador, en el momento inicial de las mismas se reconoce un crédito por el valor actual de los pagos mínimos a recibir por el arrendamiento más el valor residual del activo, descontado al tipo de interés implícito del contrato. La diferencia entre el crédito registrado en el activo y la cantidad a cobrar, correspondiente a intereses no devengados, se imputa a la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio a medida que se devengan, de acuerdo con el método del tipo de interés efectivo. Las cuotas contingentes son gasto del ejercicio en que se incurre en ellas. Las correspondientes obligaciones por arrendamiento, netas de cargas financieras, se incluyen en "Acreedores por arrendamiento financiero".

## **4.5.2 Arrendamiento operativo**

### **i. La Sociedad actúa como arrendatario.**

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

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

### **ii. La Sociedad actúa como arrendador.**

Los ingresos y gastos correspondientes a los acuerdos de arrendamiento operativo se registran en la cuenta de pérdidas y ganancias en el ejercicio en que se devengan. Cualquier cobro o pago que pudiera realizarse al contratar un arrendamiento operativo, se trata como un cobro o pago anticipado que se imputa a resultados a lo largo del periodo del arrendamiento.

## **4.6 Instrumentos financieros**

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

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

### **4.6.1 Activos financieros**

Los activos financieros que posee la Sociedad se clasifican en las categorías de *Activos financieros a coste amortizado* y *Activos financieros a coste*.

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

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

Con carácter general, se incluyen en esta categoría:

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

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

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

#### **Deterioro**

El valor en libros de los activos financieros se corrige por la Sociedad con cargo a la cuenta de pérdidas y ganancias cuando existe una evidencia objetiva de que se ha producido una pérdida por deterioro como resultado de uno o más eventos que han ocurrido después del reconocimiento inicial del activo y ese evento o eventos causantes de la pérdida

tienen un impacto sobre los flujos de efectivo futuros estimados del activo o grupo de activos financieros, que puede ser estimado con fiabilidad.

## **Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2024**

*(Importes en miles de euros salvo otra indicación)*

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

Respecto a los activos a coste amortizado, existe una evidencia objetiva de deterioro cuando, después de su reconocimiento inicial, ocurre un evento que supone un impacto negativo en sus flujos de efectivo estimados futuros.

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

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

Las correcciones de valor, así como en su caso su reversión, se reconocen en la cuenta de pérdidas y ganancias. La reversión del deterioro tiene como límite el valor en libros del activo financiero que estaría registrado en la fecha de reversión si no se hubiese registrado el deterioro de valor.

### Baja

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

### Activos financieros a coste

Se incluyen en esta categoría las siguientes inversiones:

- Instrumentos de patrimonio de empresas del grupo.
- Préstamos participativos con intereses de carácter contingente.

### Inversiones en el patrimonio de empresas del grupo.

Se consideran empresas del grupo aquellas vinculadas con la Sociedad por una relación de control, directa o indirectamente a través de dependientes. Las inversiones fueron reconocidas al valor del consolidado efectuado en la fecha de la aportación no dineraria (Nota 1).

Si existiese evidencia objetiva de que el valor en libros no es recuperable, se efectuarán las oportunas correcciones valorativas por las diferencias entre su valor en libros y el importe recuperable, entendiéndose éste como el mayor importe entre su valor razonable menos los costes de ventas y el valor en uso.

En este sentido, el valor en uso se calcula en función de la participación de la Sociedad en el valor actual de los flujos de efectivo estimados de las actividades ordinarias y de la enajenación final o de los flujos estimados que se espera recibir del reparto de dividendos y de la enajenación final de la inversión.

No obstante, y en determinados casos, salvo mejor evidencia del importe recuperable de la inversión, en la estimación del deterioro de esta clase de activos se toma en consideración el patrimonio neto de la sociedad participada, ajustado, en su caso, a los principios y normas contables generalmente aceptados en la normativa española que resultan de aplicación, corregido por las plusvalías tácitas netas existentes en la fecha de la valoración. Si la sociedad participada forma un subgrupo de sociedades, se tiene en cuenta el patrimonio neto que se desprende de las cuentas anuales consolidadas, en la medida en que éstas se formulen y, en caso contrario, el patrimonio neto de las cuentas anuales individuales.

La corrección de valor y, en su caso, su reversión se registra en la cuenta de pérdidas y ganancias en el ejercicio en que se producen.

La corrección valorativa por deterioro de valor de la inversión se limita al valor de la misma, excepto en aquellos casos en los que se hubieran asumido por parte de la Sociedad obligaciones contractuales, legales o implícitas, o bien haya efectuado pagos en nombre de las sociedades. En este último caso, se reconoce una provisión de acuerdo con los criterios expuestos en el apartado 4.9 . Provisiones.

## **Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2024**

*(Importes en miles de euros salvo otra indicación)*

### Préstamos participativos:

Se considerarán préstamos participativos aquellos préstamos concedidos por la Sociedad que tengan las siguientes características:

- a) La Sociedad, como prestamista, percibe un interés variable que se determina en función de la evolución de la actividad de la empresa prestataria. El criterio para determinar dicha evolución podrá ser: el beneficio neto, el volumen de negocio, el patrimonio total o cualquier otro que libremente acuerden las partes contratantes. Adicionalmente, podría acordarse un interés fijo con independencia de la evolución de la actividad.
- b) Las partes contratantes pueden acordar una cláusula penalizadora para el caso de amortización anticipada. En todo caso, el prestatario sólo podrá amortizar anticipadamente el préstamo participativo si dicha amortización se compensa con una ampliación de igual cuantía de sus fondos propios y siempre que éste no provenga de la actualización de activos.
- c) Los préstamos participativos en orden a la prelación de créditos se sitúan después de los acreedores comunes.
- d) Los préstamos participativos se considerarán patrimonio neto a los efectos de reducción de capital y liquidación de sociedades previstas en la legislación mercantil.

Los préstamos participativos cuyos intereses tienen carácter contingente por estar referenciados a variables no financieras de la empresa prestataria como las ventas, el EBITDA, los beneficios o a la evolución de la actividad de la empresa, se valoran por su coste, que equivale al valor razonable de la contraprestación entregada o recibida, ajustado por los costes de transacción en el momento inicial, tanto para el prestatario como el prestamista. Los costes de transacción se imputan linealmente durante el plazo del préstamo y los ingresos financieros mediante el criterio de devengo.

El activo financiero, se encuentra posteriormente sujeto a los criterios de deterioro de valor generales. Dichas correcciones se calculan como la diferencia entre su valor en libros y el importe recuperable, entendido éste como el mayor importe entre su valor razonable menos los costes de venta y el valor actual de la mejor estimación de los flujos de efectivo futuros a cobrar, sean estos contingentes o no previstos, descontados a una tasa de mercado apropiada.

Con posterioridad al reconocimiento inicial, los activos financieros se reclasifican cuando se modifique el modelo de negocio para su gestión o cuando cumpla o deje de cumplir los criterios para clasificarse como una inversión en empresas del grupo, multigrupo o asociada o el valor razonable de una inversión deja o vuelve a ser fiable, salvo para los instrumentos de patrimonio clasificados a valor razonable con cambios en el patrimonio neto, que no se pueden reclasificar.

Los activos que se designan como partidas cubiertas están sujetos a los requerimientos de valoración de la contabilidad de cobertura.

### Intereses y dividendos:

Los ingresos por intereses se reconocen usando el método del tipo de interés efectivo.

Los ingresos por dividendos se reconocen cuando se establece el derecho a recibir el pago del dividendo y sea probable que la entidad reciba los beneficios económicos asociados con el dividendo.

En cualquier caso, los intereses y dividendos de activos financieros devengados con posterioridad al momento de la adquisición se reconocen como ingresos en la cuenta de pérdidas y ganancias.

En relación con los dividendos recibidos, cualquier reparto de reservas disponibles se calificará como una operación de «distribución de beneficios» y, en consecuencia, originará el reconocimiento de un ingreso en el socio, siempre y cuando, desde la fecha de adquisición, la participada o cualquier sociedad del Grupo participada por esta última haya generado beneficios por un importe superior a los fondos propios que se distribuyen. El juicio sobre si se han generado beneficios por la participada se realizará atendiendo exclusivamente a los beneficios contabilizados en la cuenta de pérdidas y ganancias individual desde la fecha de adquisición, salvo que de forma indubitada el reparto con cargo a dichos beneficios deba calificarse como una recuperación de la inversión desde la perspectiva de la entidad que recibe el dividendo.

## **Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2024**

*(Importes en miles de euros salvo otra indicación)*

### **4.6.2 Pasivos financieros**

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

Estos pasivos se valoran inicialmente al valor razonable de la contraprestación recibida, ajustada por los costes de la transacción directamente atribuibles. Con posterioridad, dichos pasivos se valoran de acuerdo con su coste amortizado. Los intereses devengados se contabilizarán en la cuenta de pérdidas y ganancias, aplicando el método del tipo de interés efectivo.

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

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

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

En el caso de producirse renegociación de deudas existentes, se considera que no existen modificaciones sustanciales del pasivo financiero cuando el prestamista del nuevo préstamo es el mismo que el que otorgó el préstamo inicial y el valor actual de los flujos de efectivo, incluyendo las comisiones netas, no difiere en más de un 10 % del valor actual de los flujos de efectivo pendientes de pagar del pasivo original, calculado bajo ese mismo método.

### **4.6.3 Instrumentos derivados**

La Sociedad utiliza instrumentos financieros derivados con el fin de mitigar los riesgos derivados principalmente de las variaciones de los tipos de interés asociados a su financiación.

La Sociedad documenta las relaciones de cobertura y verifica al cierre de cada ejercicio que la cobertura es eficaz, para lo cual se evalúa de forma prospectiva durante todo el plazo previsto las variaciones en el valor razonable o en los flujos de efectivo que se atribuyan al riesgo cubierto, de manera consistente con la estrategia de gestión del riesgo establecida, evaluando que se cumplen los siguientes requisitos:

- Existe una relación económica entre la partida cubierta y el instrumento de cobertura en la que el riesgo de crédito no ejerce un efecto dominante sobre los cambios de valor resultantes de esta relación económica.
- La ratio de cobertura de la relación de cobertura contable, entendida como la cantidad de partida cubierta entre la cantidad de elemento de cobertura, debe ser la misma que la ratio de cobertura que se emplee a efectos de gestión. Si bien esta ratio se ajusta de forma continua para reajustar la relación de cobertura.

Los instrumentos financieros derivados calificados, de acuerdo con el párrafo anterior, como de cobertura se registran como activo o pasivo, según su signo, por su valor razonable, más, en su caso, los costes de transacción que son directamente atribuibles a la contratación de los mismos, con contrapartida en la cuenta "Operaciones de cobertura" del patrimonio neto, hasta que tiene lugar su vencimiento, momento en que se imputan en la cuenta de pérdidas y ganancias a la vez que el elemento cubierto.

La relación de cobertura no se revoca hasta que el instrumento de cobertura expire, se venda o resuelva o el objetivo de gestión de riesgo haya cesado o no exista una relación económica, momento en el cual se interrumpe la contabilización de coberturas y cualquier beneficio o pérdida acumulada correspondiente al instrumento de cobertura se transfiere a los resultados del período.

### **4.6.4 Confirming**

La Sociedad tiene contratadas con diversas entidades financieras operaciones de confirming para la gestión del pago a los proveedores. Los pasivos comerciales cuya liquidación se encuentra gestionada por las entidades financieras se incluyen en el epígrafe "acreedores comerciales y otras cuentas a pagar" del balance hasta el momento en el que se ha producido su liquidación, cancelación o expiración.

Asimismo, en el caso de producirse deudas mantenidas con las entidades financieras como consecuencia de la cesión de los pasivos comerciales se reconocen en la partida de deudas comerciales anticipadas en el balance. En aquellos casos en los que tiene lugar el aplazamiento del plazo de pago de las deudas inicialmente mantenidas con los acreedores comerciales se produce la cancelación de las mismas en el plazo de vencimiento original y se reconoce un pasivo financiero en la partida "Deuda financiera" del balance. A 31 de diciembre de 2024 y 2023 no existen deudas con las

entidades financieras intermediarias como consecuencia de las operaciones de confirming realizadas sobre pasivos comerciales ni se ha producido el aplazamiento de deudas mantenidas en un inicio con acreedores comerciales.

#### **4.7 Efectivo y otros activos líquidos equivalentes**

El efectivo y otros activos líquidos equivalentes incluyen el efectivo en caja y los depósitos bancarios a la vista en entidades de crédito. También se incluyen en este concepto adquisiciones temporales de activos de gran liquidez siempre que sean fácilmente convertibles en importes determinados de efectivo y que están sujetas a un riesgo insignificante de cambios de valor. A estos efectos se incluyen las inversiones con vencimientos de menos de tres meses desde la fecha de adquisición.

La Sociedad presenta en el estado de flujos de efectivo los pagos y cobros procedentes de activos y pasivos financieros de rotación elevada por su importe neto. A estos efectos se considera que el periodo de rotación es elevado cuando el plazo entre la fecha de adquisición y la de vencimiento no supere seis meses.

#### **4.8 Subvenciones, donaciones y legados recibidos**

Las subvenciones, donaciones y legados de capital no reintegrables se contabilizan como tales cuando existe un acuerdo individualizado de concesión de la subvención, se hayan cumplido las condiciones establecidas para su concesión y no existan dudas razonables sobre su recepción. La Sociedad aplica la Orden EHA/733/2010, de 25 de marzo, por la que se aprueban aspectos contables de empresas públicas que operan en determinadas circunstancias. En el caso de subvenciones concedidas para la construcción de un activo cuya ejecución no se haya completado, la subvención se califica como no reintegrable en proporción a la obra ejecutada siempre que no existan dudas razonables de que concluirá la construcción según las condiciones establecidas en el acuerdo de concesión. Con carácter general, se valoran por el valor razonable del importe o del bien concedido y se contabilizan en el patrimonio neto, deducido el efecto fiscal, imputándose a resultados en proporción a la depreciación experimentada por los activos financiados por dichas subvenciones, salvo que se trate de activos no depreciables, en cuyo caso se imputan a resultados del ejercicio en que se produzca la enajenación o la corrección valorativa de los mismos. Las subvenciones oficiales concedidas para compensar costes se reconocen como ingresos sobre una base sistemática, a lo largo de los periodos en los que se extiendan los costes que pretenden equilibrar.

Las subvenciones, donaciones y legados que tengan carácter de reintegrables se registrarán como pasivos hasta que adquieran la condición de no reintegrables o se produzca su reintegro.

Las subvenciones de explotación se abonan a resultados en el momento en que se conceden. Si se conceden para financiar gastos específicos la imputación se realizará a medida que se devenguen los gastos financiados registrándose entre tanto como pasivo o como patrimonio neto en función de su consideración de reintegrables o no.

Tal y como se indica en la Nota 4.4, los derechos de emisión de gases de efecto invernadero recibidos de forma gratuita se registran inicialmente como un activo y una subvención dentro del Patrimonio Neto, por el valor de mercado al inicio del ejercicio en que se activan, y se imputan a la cuenta de resultados en la medida en que se consumen tales derechos.

#### **4.9 Provisiones y contingencias**

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

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

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

**Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2024***(Importes en miles de euros salvo otra indicación)*

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

**4.10 Provisiones para compromisos laborales adquiridos**

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

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

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

**4.10.1 Premios de permanencia**

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

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

**4.10.2 Premio de Jubilación Anticipada**

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

Durante el ejercicio 2004 tuvo lugar la exteriorización de los premios de jubilación anticipada, mediante la contratación el 25 de marzo de 2004 de un seguro de vida con pago único con Mapfre Vida. En la actualidad los compromisos por pensiones se encuentran asegurados a través de las pólizas de Seguro Colectivo de Vida. La Sociedad provisiona el valor actual de la mejor estimación posible de las obligaciones comprometidas a futuro, basándose en un cálculo actuarial.

**Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2024***(Importes en miles de euros salvo otra indicación)*

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

Año	2024	2023
Tipo de interés técnico:	3,43%	3,31%
Crecimiento anual de los premios:	2%	2%
Rentabilidad esperada del Fondo:	4%	4%
Tabla de mortalidad:	PERM/F 2020 NP	PERM/F 2020 NP
Sistema financiero utilizado:	Capitalización Individual	Capitalización Individual
Método de devengo:	Unidad de crédito proyectada	Unidad de crédito proyectada
Edad de jubilación:	63 años	63 años

Se observa que el tipo de descuento utilizado en la valoración a 31 de diciembre de 2024 ha sido del 3,43%, tipo que resulta ligeramente superior a los utilizados en la valoración correspondiente al ejercicio 2023, que fueron del 3,31% para los premios de permanencia y para los de jubilación anticipada.

Este menor tipo de descuento se debe principalmente a la moderación en los tipos de interés. El tipo del 3,43% utilizado en la valoración es el que se deriva de la curva IBOXX AA Corporate Bond Index, en base a los flujos futuros esperados, siendo la duración financiera de los compromisos objeto de valoración de 12,6 años (13,4 años en 2023).

#### 4.11 Indemnizaciones por despidos

De acuerdo con la reglamentación de trabajo vigente, la Sociedad está obligada al pago de indemnizaciones a los empleados con quienes rescinda sus relaciones laborales en determinadas circunstancias.

Las indemnizaciones por despidos se pagan a los empleados como consecuencia de la decisión de la Sociedad de rescindir su contrato de trabajo antes de la edad normal de jubilación o cuando el empleado acepta renunciar voluntariamente a cambio de esas prestaciones. La Sociedad reconoce estas prestaciones cuando se ha comprometido de forma demostrable a cesar en su empleo a los trabajadores de acuerdo con un plan formal detallado sin posibilidad de retirada o a proporcionar indemnizaciones por cese como consecuencia de una oferta para animar a una renuncia voluntaria. Las prestaciones que no se van a pagar en los doce meses siguientes a la fecha del balance se descuentan a su valor actual.

#### 4.12 Retribución variable

La Sociedad reconoce un pasivo y un gasto para retribución variable basándose en los resultados de la evaluación de desempeño anual de los trabajadores. La Sociedad reconoce una provisión cuando está contractualmente obligada o cuando la práctica en el pasado ha creado una obligación implícita.

#### 4.13 Impuesto sobre beneficios

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

El gasto por impuesto corriente se corresponde con la cantidad que la Sociedad satisface como consecuencia de las liquidaciones fiscales del impuesto sobre el beneficio relativo a un ejercicio.

Las deducciones y otras ventajas fiscales en la cuota del impuesto, excluidas las retenciones y pagos a cuenta, así como las pérdidas fiscales compensables de ejercicios anteriores y aplicadas efectivamente en éste, dan lugar a un menor importe del impuesto corriente.

El gasto o el ingreso por impuesto diferido se corresponden con el reconocimiento y la cancelación de los activos y pasivos por impuesto diferido. Estos incluyen las diferencias temporarias que se identifican como aquellos importes que se prevén pagaderos o recuperables derivados de las diferencias entre los importes en libros de los activos y pasivos y su valor fiscal, así como las bases imponibles negativas pendientes de compensación y los créditos por deducciones fiscales.

## **Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2024**

*(Importes en miles de euros salvo otra indicación)*

no aplicadas fiscalmente. Dichos importes se registran aplicando a la diferencia temporaria o crédito que corresponda el tipo de gravamen al que se espera recuperarlos o liquidarlos.

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

En cambio, los activos por impuestos diferidos solo se reconocen en la medida en que se considere probable que la Sociedad vaya a disponer de ganancias fiscales futuras contra las que poder hacerlos efectivos.

Los activos y pasivos por impuesto diferido se reconocen en balance como activos o pasivos no corrientes, independientemente de la fecha esperada de realización o liquidación.

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

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

El 5 de junio de 2015 la Agencia Tributaria comunicó la creación del nuevo Grupo Fiscal 471/15 compuesto por Aena S.M.E., S.A. como sociedad dominante y Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. como sociedad dependiente, pasando, por tanto, a tributar en el Impuesto de Sociedades desde el ejercicio 2015 dentro de dicho grupo fiscal. En el ejercicio 2019, se incluyó en el grupo de consolidación fiscal a la sociedad de nueva creación Aena Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia S.M.E., S.A.

En su caso, el gasto por impuesto sobre beneficios corriente de la Sociedad incluye el impuesto relacionado con la imposición efectiva mínima de los grupos de empresas multinacionales (normas modelo de la OCDE o Pilar dos, en adelante el Impuesto Complementario), por el que la Sociedad es sujeto pasivo y contribuyente del impuesto. Si la Sociedad es sustituto del contribuyente, entonces el gasto por el impuesto sobre beneficios corriente devengado, en nombre del contribuyente, se reconoce como una cuenta a cobrar con empresas del grupo.

La Sociedad ha aplicado la excepción al reconocimiento y desglose de información sobre activos y pasivos por impuesto diferido relacionados con el Impuesto Complementario.

### **4.14 Transacciones en moneda extranjera**

La moneda funcional de la Sociedad es el euro. Consecuentemente, las operaciones en otras divisas distintas del euro se consideran denominadas en “moneda extranjera” y se registran según los tipos de cambio vigentes en las fechas de las operaciones.

Las diferencias de cambio de las partidas monetarias en moneda extranjera que surgen tanto al liquidarlas como al convertirlas al tipo de cambio de cierre, se reconocen como norma general en la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio en el que se producen.

### **4.15 Ingresos y gastos**

Los ingresos y gastos se registran cuando se produce la corriente real de bienes o servicios que los mismos representan, con independencia del momento en que se produzca la corriente monetaria o financiera derivada de ellos.

Como criterio general, la Sociedad reconoce los ingresos cuando se produce la transferencia de control de los bienes o servicios comprometidos con el cliente y por el importe que se espera recibir de este último. Para llevar a cabo este criterio de contabilización de ingresos, se sigue un proceso de cinco etapas sucesivas:

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

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

Etapas 3: Determinar el precio de la transacción.

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

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

El ingreso, por tanto, se reconoce por un importe que refleje la contraprestación que la Sociedad espera tener derecho a recibir, a cambio de transferir bienes o servicios a un cliente, en el momento en que el cliente obtiene el control de los

## **Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2024**

*(Importes en miles de euros salvo otra indicación)*

bienes o servicios prestados. Dicho control se basa en la capacidad para decidir sobre el uso y obtener sustancialmente todos los beneficios económicos derivados del bien o servicio. El momento en el que se transfiere dicho control (en un punto determinado o a lo largo del tiempo), determina el reconocimiento del ingreso.

Los ingresos derivados de compromisos que se cumplen a lo largo del tiempo, por corresponder a bienes o servicios cuyo control no se transfiere en un momento determinado del tiempo, se reconocen considerando el grado de realización de la prestación a la fecha de cierre, siempre y cuando se disponga de información fiable para realizar la medición del grado de realización. En caso contrario solo se reconocerán ingresos en un importe equivalente a los costes incurridos que se espera que sean razonablemente recuperados en el futuro.

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

Los ingresos ordinarios procedentes de la venta de bienes y de la prestación de servicios se valoran por el importe monetario recibido o, en su caso, por el valor razonable de la contraprestación recibida, o que se espera recibir, y que salvo evidencia en contrario será el precio acordado deducido cualquier descuento, impuestos y los intereses incorporados al nominal de los créditos. Se incluirá en la valoración de los ingresos la mejor estimación de la contraprestación variable cuando no se considera altamente probable su reversión.

### **4.15.1 Servicios Aeronáuticos (prestaciones públicas patrimoniales)**

La mayoría de los ingresos de la Sociedad provienen de los servicios aeronáuticos prestados, los cuales corresponden principalmente al uso de la infraestructura aeroportuaria por líneas aéreas y pasajeros (incluye prestaciones públicas patrimoniales y precios privados). Para este tipo de ingresos, se considera que los clientes son las aerolíneas, con las que no existen contratos a largo plazo, y a las que se aplican las tarifas reguladas y aprobadas conforme al marco regulatorio vigente a medida que se utiliza la infraestructura, por lo que los ingresos se reconocen en ese momento de prestación del servicio aeroportuario.

En este sentido, los servicios se prestan a las compañías aéreas en función de la petición correspondiente con arreglo a los precios regulados publicados, en lugar de a través de contratos individuales de cantidad fija. Dependiendo del servicio prestado, el precio de la transacción se calcula sobre la base de un precio fijo por aterrizaje, aparcamiento, por pasajero y por peso. Cuando procede, se firman acuerdos de incentivos por separado con cada compañía aérea. Estos cargos se reconocen en el momento en que se presta y cumple el servicio.

#### **a) Prestaciones públicas patrimoniales**

La ley 18/2014 de 15 de octubre establece el marco Jurídico aplicable a la red de aeropuertos de Aena. En materia de tarifas el marco regulatorio de define en los artículos 32 a 40 de la citada Ley 18/2014, y ha ido evolucionando en los últimos años en sintonía con la normativa europea, adaptando los cambios introducidos a la Directiva 2009/12/CE sobre tasas aeroportuarias.

Conforme a dicha ley son tarifas aeronáuticas, y están por tanto sujetas a regulación, las contraprestaciones que tiene derecho a percibir Aena, S.A. por los servicios aeronáuticos básicos, siendo éstos los correspondientes a las prestaciones patrimoniales públicas que se detallan a continuación:

- Utilización de las pistas de los aeropuertos civiles y de utilización conjunta y de las bases aéreas abiertas al tráfico civil por las aeronaves y la prestación de los servicios precisos para dicha utilización, distintos de la asistencia en tierra a las aeronaves, pasajeros y mercancías.
- Servicios de tránsito aéreo de aeródromo que facilite el gestor aeroportuario, sin perjuicio de que tales servicios se presten a través de los proveedores de servicios de tránsito aéreo debidamente certificados que hubieren sido contratados por aquel y designados al efecto por el Ministerio de Fomento.
- Servicios de meteorología que facilite el gestor aeroportuario, sin perjuicio de que tales servicios se presten a través de los proveedores de servicios de meteorología debidamente certificados y, además, designados al efecto por el Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino.
- Servicios de inspección y control de pasajeros y equipajes en los recintos aeroportuarios, así como los medios, instalaciones y equipamientos necesarios, para la prestación de los servicios de control y vigilancia en las áreas de movimiento de aeronaves, zonas de libre acceso, zonas de acceso controlado y zonas restringidas de seguridad en todo el recinto aeroportuario ligados a las prestaciones patrimoniales de carácter público.
- Puesta a disposición a los pasajeros de las instalaciones aeroportuarias no accesibles a los visitantes, en terminales, plataformas y pistas necesarias para poder hacer efectivo su contrato de transporte aéreo.

## **Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2024**

*(Importes en miles de euros salvo otra indicación)*

- Servicios que permiten la movilidad general de los pasajeros y la asistencia necesaria a las personas con movilidad reducida (PMRs) para permitirles desplazarse desde un punto de llegada al aeropuerto hasta la aeronave, o desde ésta a un punto de salida, incluyendo el embarque y desembarque.
- Utilización de las zonas de estacionamiento de aeronaves habilitadas al efecto en los aeropuertos.
- Utilización de las instalaciones aeroportuarias para facilitar el servicio de embarque y desembarque de pasajeros a las compañías aéreas a través de pasarelas telescópicas o la simple utilización de una posición de plataforma que impida la utilización de la correspondiente pasarela a otros usuarios.
- Utilización del recinto aeroportuario para el transporte y suministro de combustibles y lubricantes, cualquiera que sea el modo de transporte o suministro.
- Utilización del recinto aeroportuario para la prestación de servicios de asistencia en tierra que no se encuentre gravado por otra contraprestación específica.

En relación con los ingresos a percibir por Aena, la ley establece un techo a los ingresos por pasajero, el Ingreso Máximo Anual por Pasajero (IMAP). Dicho techo debe permitir la recuperación de los costes eficientes del operador, incluyendo el coste de capital.

El IMAP se ajustará anualmente en función de las penalizaciones/bonificaciones por cumplimiento de determinados niveles de calidad de servicio y en relación a la programación anual de inversiones, estableciéndose así el Ingreso Máximo anual por Pasajero Ajustado (IMAAJ)

Adicionalmente a lo anterior, la Ley 18/2014 establece que el Documento de Regulación Aeroportuaria (en adelante, DORA) es el instrumento que debe determinar las condiciones de regulación quinquenal del conjunto de la red de aeropuertos de Aena.

El DORA fija la variación del IMAP por periodos quinquenales, estableciendo un valor inicial,  $IMAP_0$ , y un porcentaje de variación anual,  $X$ , igual para todos los años del quinquenio, que se aplicará al IMAP del año anterior en cada año del período regulatorio.

A este porcentaje de variación anual se le añade posteriormente, un porcentaje de incremento o decremento de precios de inputs fuera del control del operador (índice  $P$ ), que no se avanza en el DORA, sino que se establece en el año anterior al de aplicación de cada IMAP.

El 10 de abril de 2019 fue publicado el Real Decreto 162/2019 de 22 de marzo, que desarrolla el mecanismo de cálculo de este índice mediante una fórmula que depende de unos índices específicos aplicables para la revisión de los costes del gestor aeroportuario, así como el procedimiento para la determinación de su valor anual. La Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) es el organismo encargado de aprobar el valor del índice  $P$  de acuerdo con la normativa vigente.

El Consejo de Ministros aprobó el 28 de septiembre de 2021 el DORA para el período 2022-26 (DORA II). El valor del IMAP inicial para el período 2022-2026 fijado en el mismo es de 9,89 euros, que es el valor de los ingresos regulados requeridos por pasajero establecido para el año 2021, conforme a la Resolución de la CNMC de 11 de febrero de 2021, y se establece una congelación en las tarifas aeroportuarias de Aena durante los próximos cinco años (valor de la  $X$  o variación anual 0%).

La determinación y establecimiento de las tarifas aeroportuarias se realizará en base al siguiente esquema:

- Establecimiento del IMAP que permita la recuperación de costes de los servicios aeroportuarios básicos del quinquenio, con aplicación del índice  $P$  calculado anualmente.
- Cálculo del IMAAJ: la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) supervisa el cumplimiento anual del DORA, emitiendo informe. Aena calcula el IMAAJ contemplando los incentivos y las penalizaciones por calidad de servicio y retraso en la ejecución de inversiones.
- Cálculo tarifas: Aena propone la tarifa por servicio y aeropuerto en base al IMAAJ
- Consulta: celebración del proceso de consulta a los usuarios y negociación de posibles ajustes.
- Supervisión: supervisión y resolución de recursos por parte de la CNMC.

El 21 de diciembre de 2021 el Consejo de Administración de Aena aprobó un IMAAJ para 2022 de 9,95 euros por pasajero, que incluye 0,80€ por pasajero para la recuperación de los costes Covid incurridos por AENA en el periodo 2020 a septiembre de 2021 ambos incluidos, lo que suponía una variación tarifaria de un -3,17% con respecto al IMAAJ de 2021. El IMAAJ sin costes Covid quedó establecido en 9,14 euros por pasajero lo que suponía una variación respecto al año anterior de -10.99%.

El 17 de febrero de 2022, la CNMC emitió su resolución de supervisión de las tarifas aeroportuarias para 2022, declarando conformes y aplicables las tarifas aprobadas por el Consejo de Administración de Aena.

## **Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2024**

*(Importes en miles de euros salvo otra indicación)*

El 24 de noviembre de 2022 la CNMC emitió su Resolución de supervisión de las tarifas aeroportuarias para 2023 estableciendo que debe aplicarse una IMAAJ de 9,95 euros por pasajero que incluye 0,18 euros por pasajero para la recuperación de los costes Covid incurridos por AENA, lo que supone una variación tarifaria de 0%. El IMAAJ sin costes Covid quedó establecido en 9,75 euros por pasajero lo que suponía una variación respecto al año anterior de 6.61%.

Con fecha 25 de julio de 2023 el Consejo de Administración aprobó las tarifas aeroportuarias de 2024 sobre las que resolvió Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) el 1 de febrero de 2024. El IMAAJ para 2024 quedó fijado en 10,35 euros por pasajero lo que implicaba una variación del 4,09% respecto a las de 2023 lo que equivale a 40 céntimos de euro por pasajero de media.

El 28 de noviembre de 2024 la CNMC emitió su resolución de supervisión de las tarifas aeroportuarias para 2025 estableciendo que para dicho ejercicio el IMAAJ que debe aplicarse es de 10,35 euros por pasajero, lo que supone una variación tarifaria de 0% respecto a la tarifa de 2024. Estas tarifas entran en vigor el 1 de marzo de 2025 (Nota 28.1)

Toda esta normativa regulatoria no ha dado lugar a ningún cambio en la política de reconocimiento de ingresos de la Sociedad, que sigue sujeta a lo explicado al principio de esta Nota. En particular, los ingresos regulados en el DORA se han reconocido en 2024 de acuerdo al mismo criterio que en anteriores ejercicios, es decir, se ha registrado cuando el servicio es prestado, con base en las tarifas reguladas aprobadas.

### **b) Otros servicios aeroportuarios no regulados**

Para el resto de servicios aeronáuticos de AENA S.M.E., S.A. no regulados, se aplica el mismo principio, reconociendo los ingresos en el momento de la prestación de los mismos, a los precios y tarifas aplicables en cada caso.

### **c) Otros ingresos**

La Sociedad tiene formalizados contratos de prestación de servicios de asistencia técnica con otras empresas del Grupo que incorporan diferentes obligaciones de desempeño. Estas obligaciones de desempeño se finalizan todas de forma anual y la contraprestación, fija o variable, es también anual. El reconocimiento de ingresos se produce de forma íntegra en un mismo ejercicio por lo que no se registra ningún activo o pasivo asociados al contrato. En el ejercicio 2023 y 2024 estos ingresos no han sido significativos para la Sociedad.

## **4.15.2 Servicios comerciales**

Dentro de los ingresos aeroportuarios se encuentran los ingresos procedentes de la actividad comercial que incluyen las rentas procedentes de los contratos de arrendamiento o cesión de local de negocio formalizados entre la Sociedad y los distintos operadores privados para la realización de actividades comerciales en los aeropuertos así como los gestionados directamente por Aena (aparcamientos y salas VIP).

Los ingresos por alquileres de espacios comerciales localizados dentro de las infraestructuras aeroportuarias correspondientes a las Rentas Mínimas Garantizadas Anuales (RMGA) se reconocen linealmente, siempre y cuando otro criterio no refleje mejor la sustancia económica de los acuerdos de alquiler estipulados con las contrapartes (ver Nota 4.5). La parte contingente de los ingresos por alquileres relacionada con los niveles variables de ingresos generados por los espacios comerciales, se reconoce como ingreso en el periodo en que se devenga.

Los ingresos por aparcamientos se reconocen a medida que los servicios son prestados.

En su condición de arrendador, la Sociedad contabiliza la modificación de un arrendamiento operativo como un nuevo arrendamiento desde la fecha efectiva de la modificación.

## **4.15.3 Servicios inmobiliarios**

Los ingresos por servicios inmobiliarios corresponden a alquiler de terrenos, almacenes y hangares, y gestión y explotación de los centros de carga. Los ingresos por contratos de arrendamiento se reconocen linealmente sobre la base de los acuerdos de alquiler estipulados con las contrapartes. La parte condicional de los cobros por alquileres, se reconocen como ingreso en el periodo en que se devengan.

## **4.16 Actividades con incidencia en medioambiente**

Se considera actividad medioambiental cualquier operación cuyo propósito principal sea prevenir, reducir o reparar el daño sobre el medioambiente.

En este sentido, las inversiones derivadas de actividades medioambientales se valoran a su coste de adquisición y se activan como mayor coste del inmovilizado en el ejercicio en el que se incurren, siguiendo los criterios descritos en el apartado 4.2 de esta misma nota.

Los gastos derivados de la protección y mejora del medioambiente se imputan a resultados en el ejercicio en que se devenguen, con independencia del momento en el que se produzca la corriente monetaria o financiera derivada de ellos.

Las provisiones relativas a responsabilidades probables o ciertas, litigios en curso e indemnizaciones u obligaciones pendientes de cuantía indeterminada de naturaleza medioambiental, no cubiertas por las pólizas de seguros suscritas, se constituyen en el momento del nacimiento de la responsabilidad o de la obligación que determina la indemnización.

## **4.17 Transacciones con partes vinculadas**

Una parte se considera vinculada a otra cuando una de ellas o un conjunto que actúa en concierto, ejerce o tiene la posibilidad de ejercer directa o indirectamente o en virtud de pactos o acuerdos entre accionistas o partícipes, el control sobre otra o una influencia significativa en la toma de decisiones financieras y de explotación de la otra.

En cualquier caso, se considerarán partes vinculadas las empresas que tengan la consideración de empresa del grupo, asociada o multigrupo.

Como empresa perteneciente al sector público empresarial, Aena está exenta de incluir la información recogida en el apartado de la memoria relativo a las operaciones con partes vinculadas, cuando la otra empresa también esté controlada o influida de forma significativa por la misma Administración Pública, siempre que no existan indicios de una influencia entre ambas, o cuando las transacciones no son significativas en términos de tamaño. Se entenderá que existe dicha influencia, entre otros casos, cuando las operaciones no se realicen en condiciones normales de mercado (salvo que dichas condiciones vengan impuestas por una regulación específica).

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

Con carácter general, las operaciones entre empresas del grupo se contabilizan en el momento inicial por su valor razonable. En su caso, si el precio acordado difiere de su valor razonable, la diferencia se registra atendiendo a la realidad económica de la operación. La valoración posterior se realiza conforme con lo previsto en las correspondientes normas.

No obstante lo anterior, en las operaciones de fusión, escisión o aportación no dineraria de un negocio los elementos constitutivos del negocio adquirido se valoran por el importe que corresponde a los mismos, una vez realizada la operación, en las cuentas anuales consolidadas del grupo o subgrupo.

Cuando no intervenga la empresa dominante del grupo o subgrupo y su dependiente, las cuentas anuales a considerar a estos efectos serán las del grupo o subgrupo mayor en el que se integren los elementos patrimoniales cuya sociedad dominante sea española.

En estos casos la diferencia que se pudiera poner de manifiesto entre el valor neto de los activos y pasivos de la sociedad adquirida, ajustado por el saldo de las agrupaciones de subvenciones, donaciones y legados recibidos y ajustes por cambios de valor, y cualquier importe del capital y prima de emisión, en su caso, emitido por la sociedad absorbente se registra en reservas.

## **4.18 Negocios conjuntos**

Un negocio conjunto es una actividad económica controlada conjuntamente por dos o más personas físicas o jurídicas. A estos efectos, control conjunto es un acuerdo estatutario o contractual en virtud del cual dos o más partícipes convienen compartir el poder de dirigir las políticas financieras y de explotación sobre una actividad económica con el fin de obtener beneficios económicos, de tal manera que las decisiones estratégicas, tanto financieras como de explotación, relativas a la actividad requieran el consentimiento unánime de todos los partícipes.

## **Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2024**

*(Importes en miles de euros salvo otra indicación)*

Los negocios conjuntos pueden ser:

- Negocios conjuntos que no se manifiestan a través de la constitución de una empresa ni el establecimiento de una estructura financiera independiente de los partícipes, como son las uniones temporales de empresas y las comunidades de bienes, y entre las que se distinguen:
  - Explotaciones controladas de forma conjunta: actividades que implican el uso de activos y otros recursos propiedad de los partícipes.
  - Activos controlados de forma conjunta: activos que son propiedad o están controlados conjuntamente por los partícipes.
- Negocios conjuntos que se manifiestan a través de la constitución de una persona jurídica independiente o empresas controladas de forma conjunta.

### **4.18.1 Explotaciones y activos controlados conjuntamente (Nota 7.11)**

La Sociedad gestiona activos controlados conjuntamente con el Ministerio de Defensa (Nota 1) para la explotación de Bases Aéreas Abiertas al Tráfico Civil (BAATC) a través de un convenio con el Ministerio de Defensa que establece las claves de reparto y los criterios de compensación por la utilización de las BAATC de Villanubla, León, Albacete, Matacán, Talavera y el Aeródromo de Zaragoza de utilización conjunta por aeronaves civiles. Este convenio se fundamenta en la aplicación del Real Decreto 1167/1995, de 7 de julio, sobre el régimen de uso de los aeródromos utilizados conjuntamente por una base aérea y un aeropuerto y de las bases aéreas abiertas al tráfico civil.

En este sentido, la Sociedad reconoce en las cuentas anuales los activos y los pasivos que se derivan de este convenio como consecuencia de la utilización de las BAATC. Asimismo, en la cuenta de pérdidas y ganancias se reconoce la parte que corresponde de los ingresos generados y de los gastos incurridos por la explotación de los activos controlados conjuntamente.

## **4.19 Partidas corrientes y no corrientes**

Se consideran activos corrientes aquellos vinculados al ciclo normal de explotación que, con carácter general, se considera de un año, así como aquellos otros activos cuyo vencimiento, enajenación o realización se espera que se produzca en el corto plazo desde la fecha de cierre del ejercicio, los activos financieros mantenidos para negociar, con la excepción de los derivados financieros cuyo plazo de liquidación sea superior al año, y el efectivo y otros activos líquidos equivalentes. Los activos que no cumplen estos requisitos se califican como no corrientes.

Del mismo modo, son pasivos corrientes los vinculados al ciclo normal de explotación, los pasivos financieros mantenidos para negociar, con la excepción de los derivados financieros cuyo plazo de liquidación sea superior al año, y, en general, todas las obligaciones cuyo vencimiento o extinción se producirá en el corto plazo. En caso contrario, se clasifican como no corrientes.

## **5. Gestión de los riesgos operativos, financieros y del clima**

La red de aeropuertos españoles gestionados por Aena ha alcanzado un récord anual, con más de 309,3 millones de pasajeros frente a los 283,2 millones de 2023, lo que supone un incremento interanual del 9,22%.

En cuanto a la actividad comercial, la buena marcha de la misma va en consonancia con el crecimiento del tráfico de pasajeros, habiéndose producido durante 2024 una mejora notable respecto a 2023 en todas las líneas de negocio, incrementándose tanto el importe de las rentas variables facturadas por los aeropuertos españoles del Grupo, como de las Rentas Mínimas Garantizadas de las nuevas contrataciones adjudicadas por la expectativa de negocio. Es destacable señalar que a finales de 2024 se produjo la adjudicación del concurso de alquiler de coches “rent a car” (RAC), que mejora los ingresos de los anteriores contratos de RAC en un 23%.

Cabe recordar que, a consecuencia de la crisis sanitaria provocada por la pandemia de COVID y las medidas adoptadas por los poderes públicos que provocaron una caída en el tráfico aéreo sin precedentes, desde finales de 2020 y durante el ejercicio 2021 se alcanzaron algunos acuerdos con los operadores comerciales que operan en los aeropuertos españoles, llevándose a cabo la formalización de las correspondientes modificaciones contractuales que, principalmente, supusieron

## **Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2024**

*(Importes en miles de euros salvo otra indicación)*

reducciones de las RMGA establecidas en los contratos para los años 2020 y 2021, que se han venido formalizando en los años posteriores. Las modificaciones contractuales formalizadas durante 2024 y 2023 supusieron una minoración total de las RMGA de 2020 y 2021 por importe de 303 miles de euros y 24.340 miles de euros, respectivamente.

En otros casos, al no ser posible alcanzar un acuerdo en cuanto a la renta, se interpusieron demandas por parte de los operadores comerciales, así como de reclamación de cantidad por parte de Aena cuando los operadores comerciales no han atendido el pago de la RMGA (23.1.2).

Adicionalmente, las RMGA establecidas en los contratos de arrendamiento comercial formalizados entre la Sociedad y sus operadores comerciales, se vieron modificadas como consecuencia de la entrada en vigor, con fecha 3 de octubre de 2021, de la Disposición Final 7ª de la Ley 13/2021, de 1 de octubre, por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio,

de Ordenación de los Transportes Terrestres (en adelante, DF7). Como consecuencia, desde el 21 de junio de 2020 las RMGA contractuales quedaron automáticamente reducidas en proporción directa al menor volumen de pasajeros en el aeropuerto donde se ubique el local respecto al volumen de pasajeros que existió en ese mismo aeropuerto en 2019. Esta reducción de las rentas resulta de aplicación en todos los años posteriores hasta que el volumen anual de pasajeros del aeropuerto sea igual al que existió en 2019.

En 2024, todos los aeropuertos de la red nacional con contratos de arrendamiento afectados por la DF7 han registrado un tráfico superior al de 2019, por lo que en este ejercicio el negocio del Grupo no se ha visto afectado por los cambios contractuales que establecía esta disposición.

En 2023, un total de 42 de los 47 aeropuertos de la red nacional registraron un tráfico superior al de 2019, a excepción de los aeropuertos Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Josep Tarradellas Barcelona-El Prat, La Palma, Reus y Girona-Costa Brava.

No obstante lo expuesto, la evolución y tendencia futura tanto del tráfico como de la actividad comercial de los aeropuertos gestionados por la Sociedad, pudiera verse afectada como consecuencia de la incertidumbre asociada a los principales riesgos operativos, financieros y derivados del cambio climático descritos a continuación.

### **5.1 Descripción de los principales riesgos operativos**

#### **5.1.1 Riesgos derivados del entorno macroeconómico y geopolítico**

La consolidación observada del tráfico aéreo puede verse afectada como consecuencia de la incertidumbre actual del entorno macroeconómico y los riesgos geopolíticos.

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

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

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

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

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

- Es posible que se produzca una reestructuración del mercado, como consecuencia de la fusión de algunas compañías aéreas, así como debido al cambio en el equilibrio actual entre compañías de bandera y bajo coste, y la consolidación del mercado de la touroperación.
- También existe incertidumbre respecto a la renovación de flota de algunas compañías aéreas, debido a retrasos en la entrega de aviones por parte de los principales fabricantes, lo que podía tener repercusión en la oferta de asientos.
- La competencia con otros modos de transporte, con la entrada en servicio de nuevos corredores AVE en España ha venido afectando a las rutas domésticas.

## **Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2024**

*(Importes en miles de euros salvo otra indicación)*

- Del mismo modo, la liberalización del sector ferroviario con la entrada en servicio de nuevos operadores low cost ha supuesto una guerra de precios entre las nuevas compañías, lo que afecta al tráfico aéreo, por los principales corredores ferroviarios.
- Además, posibles cambios de hábito estructurales, como el avance tecnológico, las videoconferencias, o el teletrabajo están teniendo impacto en los viajes de negocio.
- La aparición de nuevas pandemias podría afectar negativamente al tráfico aéreo.
- Otras medidas que se están planteando en varios países europeos, también en España, sería la aplicación de nuevos impuestos a los billetes de avión, o la posible restricción de vuelos domésticos en rutas servidas por tren de alta velocidad.

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

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

### **5.1.2 Riesgos regulatorios**

AENA S.M.E., S.A. opera en un sector regulado y cambios o desarrollos futuros en la normativa aplicable pueden tener impactos negativos en los ingresos, resultados operativos y posición financiera de AENA. En particular, dicha regulación afecta a:

- Gestión de la red de aeropuertos con criterios de servicio público.
- Régimen de tarifas aeroportuarias.
- Medidas de seguridad aeroportuaria (*security*).
- Seguridad operativa (*safety*).
- Asignación de franjas horarias (*slots*).

La Ley 18/2014, de 15 de octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia (en adelante, la Ley 18/2014) desarrolla, en diversos ámbitos, el marco legal aplicable a la red de aeropuertos de interés general de Aena. La Ley 18/2014 establece que el Documento de Regulación Aeroportuaria (en adelante, DORA) es el instrumento que debe determinar las condiciones de regulación quinquenal del conjunto de la red de aeropuertos de Aena, que se configura como servicio de interés económico general.

El DORA para el período 2017-2021 fue el primer documento de regulación quinquenal aplicable desde la entrada en vigor de la Ley 18/2014. Este DORA establece obligaciones en cuanto a los estándares de calidad del servicio y puesta en servicio de inversiones estratégicas, cuyo incumplimiento puede acarrear penalizaciones al Ingreso Máximo Anual por Pasajero.

La Ley 18/2014 introdujo el mecanismo que rige la determinación de las tarifas aeroportuarias para el primer Documento de Regulación Aeroportuaria (“DORA”).

Con fecha 27 de enero de 2017, el Consejo de Ministros aprobó el DORA para el período 2017-2021 (en adelante, DORA I), en el que se establecieron las condiciones mínimas de servicio en los aeropuertos de la red de AENA en el citado periodo, proporcionando un marco de regulación predecible a medio plazo que ha posibilitado la mejora de los niveles de eficiencia y competitividad de las operaciones aeroportuarias.

El Documento de Regulación Aeroportuaria para el período 2022-2026 (en adelante DORA II) fue aprobado por Acuerdo del Consejo de Ministros de fecha 28 de septiembre de 2021, contando con el informe previo de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos (CDGAE), tal como establece el artículo 26.1 de la Ley 18/2014.

El DORA II ofrece la estabilidad necesaria para desarrollar un servicio eficiente, competitivo y sostenible a largo plazo. Se fijan los parámetros para la recuperación del sector del transporte aéreo permitiendo que la red de aeropuertos disponga de los recursos necesarios para la prestación de un servicio seguro, de calidad, sostenible. No obstante, las condiciones establecidas en el DORA 2022-2026 conllevan una serie de obligaciones en cuanto a los estándares de calidad del servicio y puesta en servicio de inversiones estratégicas, cuyo incumplimiento puede acarrear penalizaciones en las tarifas, que, al

## **Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2024**

*(Importes en miles de euros salvo otra indicación)*

igual que ocurría con el DORA I, afectarían en todo caso en ejercicios futuros. La Sociedad no espera que se produzcan incumplimientos de los compromisos asumidos en el marco del DORA.

Las condiciones establecidas en este DORA II, por un lado, obligan al operador aeroportuario a ofrecer, entre otros, un servicio de calidad y con la capacidad suficiente para atender a la demanda durante el periodo regulatorio quinquenal y, por otro, le ofrecen la predictibilidad necesaria para desarrollar un servicio eficiente, competitivo y sostenible a largo plazo.

Asimismo, como objetivos vertebradores del documento, están la recuperación del tráfico aéreo, la excelencia en el servicio y el compromiso con la seguridad, la sostenibilidad medioambiental, potenciación de la innovación y digitalización y la eficiencia en la gestión.

Los principales aspectos incluidos en el DORA 2022-2026 son, entre otros:

- Para la determinación de la inversión y las tarifas aplicables, se estima que, para todo el quinquenio, se alcancen los 1.234 millones de pasajeros. El escenario de tráfico contempla una recuperación del tráfico aéreo de 2019 a finales de 2025, principalmente por el incremento del tráfico doméstico y conforme a las proyecciones de escenario base publicadas por Eurocontrol.
- En lo relativo a descuentos comerciales, el DORA 2022-2026 flexibiliza la posibilidad de establecer incentivos comerciales al eliminar el requisito de recabar informe de la Dirección General de Aviación Civil (DGAC) con una propuesta motivada que incluya la opinión de los usuarios. Dadas las circunstancias especiales asociadas a la pandemia de la COVID-19, introduce esquemas de incentivos comerciales extraordinarios, que permitan la recuperación de tráfico y reduzcan las restricciones a la conectividad. También podrán establecerse incentivos comerciales orientados a la mejora de la sostenibilidad medioambiental en los aeropuertos de la red.
- La inversión total reconocida para el periodo del DORA asciende a 2.250 millones de euros, fomentándose y acelerándose las inversiones relativas a digitalización, innovación y sostenibilidad. El nivel medio de inversión anual programada será de unos 450 millones de euros cada año. En el caso de que AENA realice un menor volumen de inversión respecto a la inversión total reconocida en dicho periodo, se ajustará la Base de Activos Regulada inicial del siguiente periodo.
- Determinación del IMAAJ: en la determinación del IMAAJ y sus límites de cada año se tendrá en cuenta que los ajustes aplicables en ejercicios previos no impidan, en su caso, la posibilidad de alcanzar el IMAAJ previsto en el DORA 2022-2026, conforme al marco establecido en la Ley 18/2014.
- Recuperación de los gastos COVID: en la determinación del IMAAJ anual, conforme a lo dispuesto en la Disposición adicional primera de la Ley 2/2021, de 29 de marzo, de medidas urgentes de prevención, contención y coordinación para hacer frente a la crisis sanitaria ocasionada por la COVID-19, la CNMC deberá realizar un análisis y supervisión de los costes en los que se haya incurrido por este concepto en ejercicios precedentes y determinar, en caso de que no hubiese acuerdo entre Aena y las asociaciones representativas de usuarios, la modalidad de su recuperación en el marco de la función de supervisión del procedimiento de consulta anual y ajuste al IMAAJ de las tarifas aeroportuarias de Aena contemplado en el apartado 2 del artículo 10 de su Ley de creación.
- Estándares medioambientales: el ámbito de la sostenibilidad se configura como un eje estratégico de la compañía y ahora se ha visto reflejado en el DORA 2022-2026 mediante unos estándares medioambientales. En este sentido, este documento fija las condiciones para el desarrollo sostenible de la red de aeropuertos de Aena estableciendo unos estándares en materia medioambiental que se articulan a través de 6 indicadores: emisiones absolutas de CO<sub>2</sub>; eficiencia energética; neutralidad en carbono; agua consumida; niveles de ruido y residuos no peligrosos valorizados.

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

El principal accionista de AENA es el Estado Español que mantiene el control de las operaciones de AENA, y cuyos intereses podrían diferir de los de los demás accionistas.

### **5.1.3 Riesgos de explotación**

Además de los riesgos operativos mencionados anteriormente y de los riesgos financieros y derivados del cambio climático detallados en las Notas 5.2 y 5.3 , respectivamente, se indican a continuación los principales riesgos de explotación que afectan a la actividad de la Sociedad:

## **Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2024**

*(Importes en miles de euros salvo otra indicación)*

- Aena está expuesta a riesgos relacionados con la operación en los aeropuertos (seguridad operacional y física). Los impactos negativos en la seguridad de las personas o bienes, por incidentes, accidentes y actividades de interferencia ilícita (incluidas las terroristas o de cualquier otra índole) derivados de las operaciones podrían exponer a la Sociedad a potenciales responsabilidades que pudieran suponer indemnizaciones y compensaciones, así como la pérdida de reputación o la interrupción de las operaciones.
- Aena depende de las tecnologías de la información y comunicaciones, y los sistemas e infraestructuras se enfrentan a ciertos riesgos, incluidos los riesgos propios de la ciberseguridad, resultado de amenazas y explotación de vulnerabilidades tanto internas como externas, como consecuencia de ciberataques y otras amenazas a la confidencialidad, integridad, disponibilidad, trazabilidad y autenticidad de la información almacenada en los sistemas, así como a la capacidad de los mismos.
- Aena es una sociedad mercantil estatal cotizada y, como tal, su capacidad de gestión en determinados ámbitos (expansión internacional, contratación de personal y proveedores, entre otros) está afectada por la aplicación de normativa del derecho público y privado.
- Riesgo derivado del incremento de la necesidad de inversión planificada así como de incumplimientos de plazos, presupuestos o calidad de las actuaciones contratadas, que afecten a la operativa o rentabilidad de los aeropuertos, o que supongan incumplimiento de las obligaciones del marco regulatorio, consecuencia de actuaciones de terceros (adjudicatarios u organismos públicos) o derivados de la evolución de otros condicionantes externos que pudieran afectar a la ejecución de las actuaciones (regulación medioambiental y operacional, etc.). El fuerte repunte del tráfico 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.
- Aena depende de los servicios prestados por terceros en sus aeropuertos (compañías de handling, seguridad, controladores aéreos, etc.). Aspectos tales como conflictos laborales e incumplimientos en los niveles de servicio pudieran tener impacto en las operaciones, en un escenario de incrementos de costes generalizado y dificultad de captación de personal cualificado, etc.
- La actividad internacional de Aena está sujeta a riesgos asociados a la materialización de potenciales impactos que no hayan sido contemplados en la planificación y análisis de las adquisiciones, así como derivados del posterior desarrollo de operaciones en terceros países (a través de filiales y participadas) y al hecho de que las perspectivas de rentabilidad puedan no ser las esperadas debido al empeoramiento de la situación económica, cambios legales y regulatorios adversos u otros efectos sobre los contratos de concesión. En concreto, la inversión realizada en Brasil requiere de un análisis continuo de la recuperación y evolución de sus principales indicadores, que puede verse afectado por las circunstancias del mercado/país en el que opera.
- Aena está expuesta a riesgos relacionados específicamente con la evolución de la actividad comercial, estando vinculados los ingresos del negocio comercial tanto al volumen de pasajeros como a la capacidad de gasto de estos. En un contexto de crecimiento del tráfico aéreo, la evolución de la actividad comercial puede verse afectada por cambios de tendencia en el sector y en el mix de pasajeros así como por aspectos regulatorios que pudieran afectar a determinados productos del ámbito del *duty-free*. La evolución de los factores macroeconómicos y los cambios de tendencia en el consumo también afectan al negocio inmobiliario, planteando retos adicionales ligados a la estrategia de desarrollo de las ciudades aeroportuarias.
- Riesgo de perder competitividad por no desarrollar políticas de innovación y desarrollo tecnológico adecuadas a las necesidades del negocio, encaminadas a mejorar la experiencia de los pasajeros, fortalecer la seguridad del aeropuerto y mejorar la eficiencia operativa. Se incluyen en este riesgo los potenciales impactos derivados de restricciones normativas o de otra índole, que pueden originar retrasos o limitaciones en la ejecución de pruebas piloto de proyectos de innovación o en la implementación y despliegue de las innovaciones derivadas de la aparición de nuevas formas de movilidad urbana, soluciones y funcionalidades basadas en inteligencia artificial, etc..
- Impactos en la calidad del servicio percibida por los pasajeros y en relación con otros aeropuertos, que afecten a la reputación de Aena o pudieran suponer incumplimientos.
- Riesgo de que Aena sufra sanciones, pérdidas financieras o menoscabo de su reputación, o de que sea hallada responsable a causa del incumplimiento o cumplimiento defectuoso de normas legales, reglas de conducta, vulneraciones de derechos humanos y demás estándares exigibles en su funcionamiento.
- Cambios en la legislación fiscal podrían dar lugar a impuestos adicionales u otros perjuicios para la situación fiscal de Aena.
- Aena está, y podrá continuar estando en el futuro, expuesta a un riesgo de pérdida en los procedimientos judiciales o administrativos en los que está incurso.

## **Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2024**

*(Importes en miles de euros salvo otra indicación)*

- La cobertura de los seguros podría ser insuficiente.

Los órganos de gestión de la Compañía han implantado mecanismos dirigidos a la identificación, cuantificación y cobertura de situaciones de riesgo. Con independencia de lo anterior, se realiza un estrecho seguimiento de las situaciones que pudieran suponer un riesgo relevante, así como de las medidas tomadas al respecto. En las Notas 21 y 28 de la presente memoria se detallan las provisiones y contingencias derivadas de los anteriores riesgos.

### **5.2 Descripción de los principales riesgos financieros**

Las actividades de la Sociedad están expuestas a diversos riesgos financieros: riesgo de mercado (incluyendo riesgo de tipo de cambio y riesgo de valor razonable por tipo de interés), riesgo de crédito y riesgo de liquidez. El programa de gestión del riesgo global de la Sociedad se centra en la incertidumbre de los mercados financieros y trata de minimizar los efectos potenciales adversos sobre su rentabilidad financiera. La Sociedad emplea instrumentos financieros derivados para cubrir determinadas exposiciones al riesgo.

El Consejo de Administración proporciona políticas para la gestión del riesgo global, así como para áreas concretas como riesgo de tipo de cambio, riesgo de tipo de interés, riesgo de liquidez e inversión del exceso de liquidez.

Existe un contrato de reconocimiento de deuda financiera entre Aena S.M.E., S. A. y su matriz ENAIRE, con origen en la aportación no dineraria que dio lugar a la creación de Aena Aeropuertos, S. A., por el cual se asumió el 94,9 % de la deuda bancaria de la matriz ("Préstamo espejo con ENAIRE"). Con fecha 29 de julio de 2014 dicho contrato fue novado (Véase Nota 15.1).

A continuación se indican los principales riesgos de carácter financiero.

#### **5.2.1 Riesgo de mercado**

##### **Riesgo de tipo de cambio**

La Sociedad no realiza transacciones comerciales significativas en divisa distinta del euro.

##### **Riesgo de tipo de interés en los flujos de efectivo y en el valor razonable**

El riesgo de tipo de interés de la Sociedad surge de la deuda financiera. Los préstamos emitidos a tipos variables exponen a la Sociedad a riesgo de tipo de interés de los flujos de efectivo. Los préstamos a tipo de interés fijo exponen a la Sociedad a riesgos de tipo de interés de valor razonable.

El objetivo de la Sociedad en la gestión de tipo de interés es la optimización del gasto financiero dentro de los límites de riesgo establecidos, siendo la variable de riesgo el Euribor a tres y seis meses, principal referencia para la deuda a largo plazo.

Adicionalmente, se calcula el valor del riesgo de gasto financiero para el horizonte temporal de las proyecciones y se establecen escenarios de evolución de tipos para el período considerado.

La composición de deuda de la Sociedad por tipos, a 31 de diciembre de 2024 se sitúa en 77% de deuda a tipo fijo, frente a un 23% variable (a 31 de diciembre de 2023: 75% fijo y 25% variable), si se considera el efecto derivado de las permutas de tipo de interés contratadas.

Aena gestiona el riesgo de tipo de interés en los flujos de efectivo mediante permutas de cobertura de tipo de interés variable a fijo. El 10 de junio 2015 la Sociedad contrató una operación de cobertura de flujos de efectivo de tipo de interés variable a tipo fijo, por un importe nominal de 4.196 millones de euros para cubrir parte de su exposición al Préstamo Espejo con ENAIRE, de la cual quedan pendientes coberturas por un nominal de 1.215 millones de euros con vencimiento 15 de diciembre de 2026. A 31 de diciembre de 2024, el importe total del activo por estas permutas de tipo de interés asciende a 22.160 miles de euros (2023: 51.140 miles de euros) (Ver Nota 15.6).

A 31 de diciembre de 2024 si el tipo de interés de los préstamos de Aena S.M.E., S.A. a tipo variable se hubiera incrementado o hubiera disminuido en 20 puntos básicos, manteniéndose el resto de las variables constantes, el resultado antes de impuestos del año habría sido 2.890 miles de euros mayor y 2.890 miles de euros menor, respectivamente (en 2023: 3.759 miles de euros mayor y 3.759 miles de euros menor, respectivamente) y el activo por dichos derivados, que al cierre del ejercicio 2024 asciende a 22.160 miles de euros (2023: 51.140 miles de euros) habría sido 3.467 miles de euros mayor y 3.485 miles de euros menor, respectivamente (31 de diciembre de 2023: pasivo por 5.987 miles de euros menor y 6.030 miles de euros mayor, respectivamente).

**Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2024**

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

**5.2.2 Riesgo de crédito**

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

El riesgo de crédito relativo a las cuentas comerciales es reducido, puesto que los principales clientes son las compañías aéreas, y se suele disponer de garantías o, en caso contrario, cobrar por anticipado. En cuanto a los clientes comerciales e inmobiliarios, que mantienen arrendados locales y naves en los distintos aeropuertos, se gestiona el riesgo a través de la obtención de avales y fianzas. La Sociedad dispone, a 31 de diciembre de 2024, adicionalmente a las fianzas y otras garantías impuestas en metálico que figuran en el Balance, avales bancarios y otras garantías relacionadas con el curso normal del negocio aeronáutico por importe de 339.925 miles de euros (2023: 283.465 miles de euros) y del curso normal del negocio comercial por importe de 854.378 miles de euros (2023: 766.851 miles de euros).

El 5 de marzo de 2011 se publicó en el BOE la Ley 1/2011, de 4 de marzo, por la que se modifica la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea, por la que se aprueba que para la gestión, liquidación y el cobro de todas las prestaciones patrimoniales de carácter público, Aena S.M.E., S.A. o sus filiales podrán utilizar para la efectividad del cobro la vía de apremio, cuya gestión se realizará por los órganos de recaudación de la Agencia Estatal de Administración Tributaria.

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

**5.2.3 Riesgo de liquidez**

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

La política de riesgo de crédito descrita en el apartado anterior conduce a períodos medios de cobro reducidos.

En consecuencia a 31 de diciembre de 2024 la Sociedad presenta un fondo de maniobra positivo de 845.847 miles de euros (positivo en 2023: 656.052 miles de euros), tiene un EBITDA, calculado como la suma del resultado de explotación y de la amortización del inmovilizado, de 3.182.790 miles de euros (2023: 2.676.426 miles de euros), y no se considera que exista un riesgo para hacer frente a sus compromisos a corto plazo dados los flujos de caja operativos positivos que ascienden a 2.525.032 miles de euros en 2024 (2023: 2.089.390 miles de euros), conforme se refleja en el Estado de Flujos de Efectivo adjunto y que la Sociedad prevé que sigan siendo positivos a corto plazo. La Sociedad hace un seguimiento de la generación de caja para asegurarse de que es capaz de hacer frente a sus compromisos financieros.

Durante 2024, el flujo de caja de explotación se ha incrementado de forma muy significativa respecto a 2023 conforme aumentaba el tráfico aéreo. Adicionalmente a los flujos de caja generados por su actividad, la Sociedad cuenta con liquidez y facilidades crediticias disponibles que le permitirán atender los compromisos de pago de inversión de los próximos años (Nota 7.8 ) y los vencimientos de los préstamos (Nota 15). En el caso de producirse un empeoramiento en la evolución del tráfico, la Sociedad podría acceder a financiación externa adicional, paralizar su plan de inversiones e implantar medidas de reducción de costes.

El 13 de octubre de 2023 Aena realizó su primera emisión de bonos en el mercado de renta fija por un importe de 500 millones de euros y vencimiento en octubre de 2030. La operación se cerró con un cupón del 4,25%. Las agencias de rating Fitch y Moody's asignaron a la emisión una calificación "A-" y "A3" respectivamente, correspondientes con los ratings a largo plazo de emisor (*Long Term Issuer Default Rating*) otorgados a AENA S.M.E., S.A. en ese momento (Nota 15). El 19 de marzo de 2024, la agencia de rating Moody's mejoró la perspectiva de Aena S.M.E., S.A. a positiva desde estable y confirmó la calificación de largo plazo "A3" y del programa EMTN. El 25 de septiembre, en el ámbito de la revisión periódica, esta agencia ha reevaluado la idoneidad de dichas calificaciones. El 7 de mayo, Fitch Ratings mejoró la calificación de largo plazo y del programa EMTN a "A" desde "A-", así como la calificación a corto plazo a "F1" desde "F2", manteniendo la perspectiva estable.

La Sociedad cuenta con un saldo de caja a 31 de diciembre de 2024 de 1.565 millones de euros (31 de diciembre de 2023: 2.222 millones de euros). Además, la Sociedad dispone de 760 millones de euros de financiación disponible (no dispuesta) (al cierre del ejercicio 2023: 555 millones de euros) y de 2.000 millones de euros disponibles en una línea de crédito sindicada sostenible (31 de diciembre de 2023: 2.000 millones de euros disponibles en una línea de crédito sindicada sostenible) (Nota 15). Esta disponibilidad de caja y facilidades crediticias de la Sociedad a 31 de diciembre de 2024 totaliza 4.325 millones de euros.

### **5.3 Descripción de los principales riesgos derivados del cambio climático**

La Sociedad está expuesta a los efectos del cambio climático, configurándose el ámbito de la sostenibilidad ambiental como un eje estratégico de su gestión empresarial.

Los riesgos climáticos identificados son diferenciados, de acuerdo con las recomendaciones del Task Force on Climate-Related Financial Disclosures (TCFD), en riesgos físicos o de transición, y pueden conllevar una serie de impactos a nivel económico, operativo y reputacional.

Aena emplea un análisis de escenarios climáticos que incluye horizontes temporales a medio (10 años) y largo plazo (30 años) para evaluar sus riesgos físicos y de transición. Este análisis abarca tanto escenarios de altas emisiones como aquellos alineados con el Acuerdo de París, proporcionando una base sólida para la toma de decisiones estratégicas y la planificación de capital. La consideración de un abanico de escenarios climáticos le permite al Grupo adaptarse proactivamente a diferentes posibles futuros, maximizando la resiliencia de sus estrategias y operaciones frente a las variaciones climáticas.

Para analizar los riesgos de transición relacionados con la demanda del tráfico aéreo, se han utilizado los escenarios climáticos de la Agencia Internacional de Energía dado que aportan información, datos, y proyecciones relativas al tráfico aéreo en varios horizontes temporales.

A continuación, se detallan los principales riesgos relevantes que han sido identificados a través del análisis de doble materialidad:

- **Riesgos físicos**, derivados de precipitaciones y temperaturas extremas, olas de calor, el estrés hídrico o sequías, el aumento del nivel del mar y el riesgo de inundaciones fluviales o costeras, entre otros. Estos riesgos pueden tener afectación directa sobre la resiliencia de las infraestructuras aeroportuarias y su operativa, tales como daños en infraestructuras que pudieran limitar la capacidad aeroportuaria, disminución de disponibilidad de agua, incremento de gastos de climatización o energéticos, o limitación de peso de aeronaves de despegue que establecen la necesidad de acometer actuaciones de adaptación en el aeropuerto en el medio-largo plazo.
- **Riesgos de transición**, entre los riesgos tecnológicos, de mercado, reputacionales y legales destaca como material el relativo a la crisis energética en Europa que aumentó los precios de la energía, afectando la producción industrial y la calidad de vida. La inestabilidad geopolítica puede causar otra crisis energética, interrumpiendo el suministro y causando volatilidad en los mercados, lo que podría llevar a una recesión económica.

Asimismo el cambio climático también afecta la atractividad de destinos turísticos, impactando negativamente a la industria del turismo. Aena podría ver una disminución en viajeros si los destinos se vuelven menos atractivos, destacando la importancia de considerar el cambio climático en la planificación de las infraestructuras turísticas y del transporte.

La respuesta a los riesgos provocados por el cambio climático permite también a la Compañía acceder a nuevas oportunidades de mejora de sus operaciones actuales (mejoras de eficiencia de consumos) e incluso considerar el desarrollo de nuevos negocios (producción de energías renovables o tecnologías de propulsión limpia).

En la preparación de la información financiera de la Sociedad, la dirección ha tenido en cuenta el impacto del cambio climático en el reconocimiento y medición de activos y pasivos, y la evaluación del cumplimiento de los objetivos del Plan de Acción Climática de Aena S.M.E., S.A. Estas consideraciones no han tenido un impacto significativo en los juicios y estimaciones aplicados en la preparación de la información financiera del ejercicio.

## 6. Inmovilizado intangible

Los movimientos habidos en las cuentas incluidas en el inmovilizado intangible para el ejercicio 2024 y 2023 han sido los siguientes:

		2024					
Notas	Desarrollo	Activo intangible, acuerdo de concesión	Aplicaciones informáticas	Otro inmovilizado intangible	Inmovilizado intangible en curso	Total	
<b>Coste:</b>							
		818	15.803	368.598	12.187	79.235	476.641
		-	543	36.618	-	27.824	64.985
		-	(4)	(3.139)	-	(1.281)	(4.424)
		-	265	25.797	-	(24.402)	1.660
7	8	-	265	25.797	-	(24.402)	1.660
		<b>818</b>	<b>16.607</b>	<b>427.874</b>	<b>12.187</b>	<b>81.376</b>	<b>538.862</b>
<b>Amortización:</b>							
		(818)	(8.926)	(270.617)	(7.727)	-	(288.088)
		-	(782)	(49.208)	(865)	-	(50.855)
		-	2	454	-	-	456
		-	-	(1)	-	-	(1)
7	8	-	-	(1)	-	-	(1)
		<b>(818)</b>	<b>(9.706)</b>	<b>(319.372)</b>	<b>(8.592)</b>	-	<b>(338.488)</b>
		<b>-</b>	<b>6.901</b>	<b>108.502</b>	<b>3.595</b>	<b>81.376</b>	<b>200.374</b>

(\*) Las bajas correspondientes a activos que entraron a valor neto contable en la aportación no dineraria se efectúan a valor neto contable.

		2023					
Notas	Desarrollo	Activo intangible, acuerdo de concesión	Aplicaciones informáticas	Otro inmovilizado intangible	Inmovilizado intangible en curso	Total	
<b>Coste:</b>							
		818	15.709	311.639	12.716	74.102	414.984
		-	88	46.738	-	22.377	69.203
		-	-	(2.661)	(483)	(890)	(4.034)
		-	6	12.882	(46)	(16.354)	(3.512)
7	8	-	6	12.882	(46)	(16.354)	(3.512)
		<b>818</b>	<b>15.803</b>	<b>368.598</b>	<b>12.187</b>	<b>79.235</b>	<b>476.641</b>
<b>Amortización:</b>							
		(818)	(8.192)	(235.895)	(7.341)	-	(252.246)
		-	(734)	(37.393)	(916)	-	(39.043)
		-	-	2.661	483	-	3.144
		-	-	10	47	-	57
7	8	-	-	10	47	-	57
		<b>(818)</b>	<b>(8.926)</b>	<b>(270.617)</b>	<b>(7.727)</b>	-	<b>(288.088)</b>
		<b>-</b>	<b>6.877</b>	<b>97.981</b>	<b>4.460</b>	<b>79.235</b>	<b>188.553</b>

(\*) Las bajas correspondientes a activos que entraron a valor neto contable en la aportación no dineraria se efectúan a valor neto contable.

El epígrafe "Otro inmovilizado intangible" recoge, principalmente, los planes directores de los aeropuertos.

**Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2024**

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Las principales adiciones del ejercicio 2024 en el epígrafe “Aplicaciones informáticas” e “Inmovilizado intangible en curso” corresponden a adquisiciones, mejoras y desarrollos de nuevas tecnologías para aplicaciones informáticas, relativas a los aeropuertos y a los servicios centrales, la reingeniería y automatización de procesos y la ciberseguridad.

Las principales adiciones del ejercicio 2023 en el epígrafe “Aplicaciones informáticas” e “Inmovilizado intangible en curso” corresponden a adquisiciones, mejoras y desarrollos de nuevas tecnologías para aplicaciones informáticas, relativas a los aeropuertos y a los servicios centrales, destacando la inversión efectuada en la preparación de un ERP para el Grupo Aena, la actualización de Oracle y Microsoft, la reingeniería y automatización de procesos, la ciberseguridad y la estrategia e implantación de la transformación digital en el guiado y cálculo de rutas para pasajeros y PMR. También se incluye el arrendamiento financiero de licencias de soluciones de arquitectura “on cloud” (ver Nota 9.2 ).

Del total de los costes activados al 31 de diciembre de 2024 y 2023 en las distintas clases de inmovilizado intangible, se incluyen activos en curso de acuerdo con el siguiente detalle:

	2024	2023
Aplicaciones informáticas	43.412	42.419
Otro inmovilizado intangible	37.964	36.816
<b>Total</b>	<b>81.376</b>	<b>79.235</b>

**6.1 Inmovilizado intangible adquirido a empresas vinculadas**

Durante el ejercicio 2024 y 2023 la Sociedad ha adquirido a las sociedades vinculadas Ingeniería y Economía del Transporte, S.A. (INECO), Ingeniería de Sistemas para la Defensa de España (ISDEFE) y Grupo Indra, los siguientes elementos de su inmovilizado inmaterial (en miles de euros):

	31/12/2024		31/12/2023	
	Coste	Amortización acumulada	Coste	Amortización acumulada
Concesiones	4	-	-	-
Aplicaciones informáticas	7.538	(1.133)	3.853	(523)
Inmovilizado intangible en curso	8.123	-	6.526	-
<b>Total</b>	<b>15.665</b>	<b>(1.133)</b>	<b>10.379</b>	<b>(523)</b>

**6.2 Gastos financieros**

Durante el ejercicio 2024 se han activado un total de 17 miles de euros de gastos financieros asociados al inmovilizado intangible (2023: 52 miles de euros), que se encuentran registrados en el epígrafe de Ingresos financieros “Activación de gastos financieros” (ver Nota 23.6).

**6.3 Bienes totalmente amortizados**

A 31 de diciembre de 2024 y 2023 existe inmovilizado intangible totalmente amortizado y en uso según el siguiente detalle:

	2024	2023
Concesiones	133	132
Desarrollo	794	794
Aplicaciones informáticas	328.851	310.018
Otro inmovilizado intangible	86.180	86.137
<b>Total</b>	<b>415.958</b>	<b>397.081</b>

Debido a que la aportación no dineraria mencionada en la Nota 1 se efectuó a valor neto contable, en 2024 y 2023 el coste original de dicho inmovilizado es superior al coste de inmovilizado intangible que se muestra en el movimiento.

## **6.4 Acuerdo de concesión, activo regulado**

- Helipuerto de Ceuta: la Sociedad explota el helipuerto civil de Ceuta con todos sus servicios bajo un contrato de concesión administrativa efectuado con la Autoridad Portuaria de Ceuta. Esta concesión tiene fecha de inicio el 28 de marzo de 2003 con un vencimiento de 30 años. La Sociedad paga un canon anual de 39.000 euros por la ocupación del dominio público portuario. Igualmente, y de acuerdo con el artículo 69 bis de la Ley 27/92 la Sociedad abona a la Autoridad Portuaria un canon en función del movimiento que tengan con respecto al pasaje que será de 0,823386 €/pasajeros.
- Helipuerto de Algeciras: la Sociedad tiene un contrato de concesión administrativa con el Puerto Bahía de Algeciras para la ocupación de las instalaciones que se destinarán a las actividades de instalación y explotación del helipuerto de titularidad pública en el Puerto de Algeciras. Esta concesión tiene fecha de inicio el 3 de febrero de 2009 con una duración de 25 años. El contrato establece una tasa de ocupación privativa del dominio público portuario de 82.000 euros anuales y una tasa de aprovechamiento especial del dominio público de 1 euro por cada pasajero embarcado o desembarcado en las instalaciones.

## **6.5 Deterioro de activos intangibles**

Con el fin de analizar posibles indicios de deterioro, la Sociedad ha efectuado un análisis para la UGE de la Red Nacional de Aeropuertos sobre los aspectos clave de negocio o actividad, la evolución de los tipos de interés, la variación de las tasas de descuento y, en general, los diferentes condicionantes acontecidos durante 2024.

Durante el ejercicio 2024, el tráfico de la red nacional de aeropuertos ha alcanzado un récord anual de pasajeros, con más de 309,3 millones de pasajeros frente a los 283,2 millones de 2023, lo que también ha supuesto una sensible mejora en todas las líneas de negocio de la actividad comercial. Como consecuencia, los resultados económicos-financieros muestran una sustantiva mejoría, habiéndose registrado un beneficio después de impuestos del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2024 de 1.830 millones de euros, un 27% superior al registrado en el cierre del ejercicio anterior por importe de 1.436 millones de euros. Estos resultados están por encima de las proyecciones de negocio plasmadas en el plan estratégico de la Sociedad publicado el pasado 16 de noviembre de 2022, en el que se proyecta la visión de futuro de la compañía y se marcan una serie de objetivos asociados, entre otros, a la actividad aeronáutica, comercial, internacional, al desarrollo de las ciudades aeroportuarias y a la sostenibilidad.

Por otro lado, el valor de capitalización bursátil de Aena se ha incrementado durante el ejercicio 2024, el precio de cotización de las acciones de Aena en el cierre de 2024 ha sido de 197,40 €/acción frente a los 164,10 €/acción en el cierre de 2023.

Dadas las circunstancias descritas, la Sociedad considera que no existen indicios de deterioro para la UGE formada por la red nacional de aeropuertos, y por ello, no ha considerado necesaria la realización de un análisis completo de deterioro a 31 de diciembre de 2024.

La razonabilidad en el análisis de los indicadores de deterioro y las conclusiones alcanzadas, han sido revisadas favorablemente por expertos profesionales independientes de la firma Deloitte en el cierre del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2024 y a 31 de diciembre de 2023, sin existir en ningún caso discrepancias significativas entre las hipótesis consideradas por la Sociedad y las hipótesis o estimaciones de los expertos independientes.

**Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2024**

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

**7. Inmovilizado material**

Los movimientos habidos en este epígrafe durante el ejercicio 2024 y 2023 han sido los siguientes:

	Notas		2024					
			Terrenos y construcciones	Instalaciones técnicas y maquinaria	Otras instalaciones, utillaje y mobiliario	Otro inmovilizado	Inmovilizado en curso	Total
<b>Coste:</b>								
Saldo inicial			14.138.670	986.623	4.112.731	18.798	779.792	20.036.614
Altas			83.626	14.846	84.758	4.878	452.112	640.220
Bajas (*)			(29.736)	(18.988)	(40.907)	(721)	(6.543)	(96.895)
Traspasos	6	8	106.318	23.487	118.569	(1)	(254.774)	(6.401)
<b>Saldo final</b>			<b>14.298.878</b>	<b>1.005.968</b>	<b>4.275.151</b>	<b>22.954</b>	<b>970.587</b>	<b>20.573.538</b>
<b>Amortización</b>								
Saldo inicial			(4.717.877)	(615.368)	(2.904.829)	(10.762)	-	(8.248.836)
Dotación			(397.358)	(57.382)	(217.338)	(1.999)	-	(674.077)
Bajas (*)			21.026	18.541	37.006	721	-	77.294
Traspasos	6	8	1.044	(50)	(198)	59	-	855
<b>Saldo final</b>			<b>(5.093.165)</b>	<b>(654.259)</b>	<b>(3.085.359)</b>	<b>(11.981)</b>	<b>-</b>	<b>(8.844.764)</b>
<b>Valor neto contable</b>			<b>9.205.713</b>	<b>351.709</b>	<b>1.189.792</b>	<b>10.973</b>	<b>970.587</b>	<b>11.728.774</b>

(\*) Las bajas correspondientes a activos que entraron a valor neto contable en la aportación no dineraria se efectúan a valor neto contable.

	Notas		2023					
			Terrenos y construcciones	Instalaciones técnicas y maquinaria	Otras instalaciones, utillaje y mobiliario	Otro inmovilizado	Inmovilizado en curso	Total
<b>Coste:</b>								
Saldo inicial			13.999.730	982.577	3.913.165	14.786	707.438	19.617.696
Altas			68.060	27.365	69.440	3.912	410.416	579.193
Bajas (*)			(16.229)	(48.063)	(86.948)	(922)	(5.592)	(157.754)
Traspasos	6	8	87.109	24.744	217.074	1.022	(332.470)	(2.521)
<b>Saldo final</b>			<b>14.138.670</b>	<b>986.623</b>	<b>4.112.731</b>	<b>18.798</b>	<b>779.792</b>	<b>20.036.614</b>
<b>Amortización</b>								
Saldo inicial			(4.330.672)	(603.062)	(2.761.047)	(9.896)	-	(7.704.677)
Dotación			(396.841)	(59.482)	(228.871)	(1.776)	-	(686.970)
Bajas (*)			8.886	47.430	85.243	921	-	142.480
Traspasos	6	8	750	(254)	(154)	(11)	-	331
<b>Saldo final</b>			<b>(4.717.877)</b>	<b>(615.368)</b>	<b>(2.904.829)</b>	<b>(10.762)</b>	<b>-</b>	<b>(8.248.836)</b>
<b>Valor neto contable</b>			<b>9.420.793</b>	<b>371.255</b>	<b>1.207.902</b>	<b>8.036</b>	<b>779.792</b>	<b>11.787.778</b>

(\*) Las bajas correspondientes a activos que entraron a valor neto contable en la aportación no dineraria se efectúan a valor neto contable.

La Sociedad posee inmuebles cuyo valor neto por separado de la construcción y del terreno, al cierre de los ejercicios 2024 y 2023 es el siguiente:

	2024	2023
Terrenos	3.536.885	3.540.834
Construcciones	5.668.828	5.879.959
<b>Total</b>	<b>9.205.713</b>	<b>9.420.793</b>

**Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2024**

*(Importes en miles de euros salvo otra indicación)*

**7.1 Inmovilizado material adquirido a empresas vinculadas**

Durante el ejercicio 2024 y 2023 la Sociedad ha adquirido a la matriz ENAIRE y a las sociedades vinculadas Ingeniería y Economía del Transporte, S.A. (INECO), Ingeniería de Sistemas para la Defensa de España (ISDEFE) y Grupo Indra, los siguientes elementos de su inmovilizado material (en miles de euros):

	31/12/2024		31/12/2023	
	Valor contable (bruto)	Amortización acumulada	Valor contable (bruto)	Amortización acumulada
Terrenos y construcciones	868	(18)	1.159	(19)
Instalaciones técnicas y Maquinaria	98	(3)	25	(1)
Otras instalaciones, utillaje y mobiliario	93	(5)	163	(8)
Otro inmovilizado	75	(4)	53	(5)
Inmovilizado en curso	1.548	-	1.666	-
<b>Total</b>	<b>2.682</b>	<b>(30)</b>	<b>3.066</b>	<b>(33)</b>

**7.2 Gastos financieros y otros**

Durante el ejercicio 2024 se han activado un total de 10.607 miles de euros de gastos financieros devengados en el ejercicio, correspondientes a la financiación del inmovilizado en curso (2023: 10.365 miles de euros), que se encuentran registrados en el epígrafe de Ingresos financieros “Activación de gastos financieros” (Nota 23.6). Adicionalmente, se han activado 8.565 miles de euros de trabajos internos realizados por la Sociedad para su inmovilizado material, que se encuentran registrados en el epígrafe “Trabajos realizados por la empresa para su activo” de la cuenta de pérdidas y ganancias adjunta (2023: 7.272 miles de euros).

**7.3 Adiciones del inmovilizado material**

Las principales adiciones que se han registrado en el ejercicio 2024 y 2023 se detallan a continuación:

**Terrenos y construcciones**

Durante el ejercicio de 2024 las principales altas han sido las actuaciones de insonorización de viviendas en el marco del Plan de Aislamiento Acústico de los aeropuertos de Alicante, Bilbao, Lanzarote, Palma de Mallorca y Tenerife Sur; la ampliación del aparcamiento en altura del aeropuerto de Palma de Mallorca, el tratamiento superficial de la pista de vuelo del aeropuerto de Tenerife Norte, la regeneración del pavimento de varias calles de rodaje del aeropuerto de Madrid Barajas, las actuaciones en la pista de vuelo 06-24 del aeropuerto de Ibiza y la ampliación de edificio terminal del aeropuerto de Córdoba.

Las actuaciones puestas en servicio más importantes han sido la adaptación del Sistema de Inspección de Equipajes en Bodega (SIEB) a nuevas EDS estándar 3 en los aeropuertos de Madrid-Barajas, Barcelona, Las Palmas, Vigo, Reus; la remodelación de los aseos públicos en T4 y T4S en Madrid-Barajas; la ampliación del aparcamiento de empleados en Tenerife Sur, la instalación de pasarelas de embarque en Sevilla; la regeneración de la pista de vuelo en La Palma; la instalación de estaciones de recarga de vehículos eléctricos en la red de aeropuertos; las actuaciones de mejora de diversos sistemas eléctricos en Tenerife Norte; la construcción de una rotonda en el acceso al polígono industrial en Bilbao; la ampliación del aparcamiento del edificio de servicios y la regeneración de la calle de rodadura en Palma de Mallorca; la sustitución del suelo del edificio terminal, la ampliación del aparcamiento P1 y la construcción de un parking express en Ibiza.

Durante el ejercicio de 2023 las principales altas han sido las actuaciones de insonorización de viviendas en el marco del Plan de Aislamiento Acústico de los aeropuertos de A Coruña, Palma de Mallorca, Valencia, Tenerife Norte, Tenerife Sur, Madrid-Barajas, Lanzarote y Bilbao; la ampliación de la franja del aeropuerto de Vigo; renovación de los falsos techos del Terminal T2 del aeropuerto de Barcelona; mejoras funcionales en el edificio terminal del aeropuerto de Tenerife Sur; nuevo camino perimetral del aeropuerto de Reus y el tratamiento superficial de la pista de vuelo y nivelación RESA 22 en el aeropuerto de Burgos.

Las actuaciones puestas en servicio más importantes fueron la adaptación del Sistema de Inspección de Equipaje en Bodega (SIEB) a nuevas EDS estándar 3 en los aeropuertos de Madrid-Barajas, Málaga, Gran Canaria, Barcelona, Fuerteventura y Tenerife Sur; acondicionamiento del sistema eléctrico del aeropuerto de Palma de Mallorca; el recricido de pista y adecuación de las calles de rodaje en los aeropuertos de A Coruña y Tenerife Norte; la regeneración de la pista

## **Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2024**

*(Importes en miles de euros salvo otra indicación)*

13-31 en el aeropuerto de Málaga; el acondicionamiento de la central eléctrica y mejoras funcionales en el edificio terminal en el aeropuerto de Sevilla y la adecuación de la instalación en la franja de la pista 07L-25R y la regeneración de la pista 06L-24R en el aeropuerto de Barcelona-El Prat Josep Tarradellas.

### **Instalaciones técnicas, maquinaria, mobiliario y Otro inmovilizado**

Durante el ejercicio de 2024 las adiciones más importantes han sido:

- Instalación de estaciones de recarga para vehículos eléctricos de operadores de handling en la práctica totalidad de la red de Aena.
- Equipamiento de equipos automáticos de detección de explosivos para equipajes de mano y sistemas automatizados para filtros de seguridad en los aeropuertos de Madrid-Barajas y Barcelona.
- Equipamiento EDS Norma 3 del sistema de tratamiento e inspección de equipajes de mano en los aeropuertos de Alicante, Asturias, Ibiza, Jerez, Lanzarote, La Palma, Reus y Santiago de Compostela.
- Grupo de continuidad dinámica 1750 KVA en el aeropuerto de Madrid-Barajas.
- Renovación de la señalización al pasajero en el aeropuerto de Tenerife Sur.
- Señalética de evacuación en galerías de servicio en Madrid.
- Adquisiciones de furgones de servicios en los aeropuertos de Lanzarote, Málaga, Melilla y Tenerife Sur.
- Adquisición de 4 camiones contra incendios y un camión con grúa en Vitoria

Durante el ejercicio de 2023 las adiciones más importantes fueron las siguientes:

- Adquisiciones de Terminales de Monitorado del Ruido (TMR) en los aeropuertos de Madrid- Barajas y Lanzarote; así como terminales telefónicos móviles en Servicios Centrales.
- Equipamiento EDS Norma 3 del sistema de tratamiento e inspección de equipajes en los aeropuertos de Madrid-Barajas, Alicante, Gran Canaria y Fuerteventura.
- Fresadora, vehículo 4x4 con cuchilla quitanieves y equipo de limpieza de pista, en el aeropuerto de Madrid-Barajas.
- Balizamiento, barredora con cuchilla quitanieves y grupo electrógeno de emergencia, en el aeropuerto de Barcelona.
- Pasarelas de embarque y equipos de asistencia a aeronaves en el aeropuerto de Palma de Mallorca.

### **Inmovilizado en curso**

Durante el ejercicio 2024 las principales actuaciones que se encuentran en curso consisten en la adecuación de las instalaciones de varios aeropuertos de la red para incorporar equipos de detección de explosivos, la sustitución y/o adaptación de las puertas de acceso conforme a la normativa Entry Exit recogida en el Reglamento (UE) 2017/2226 que tiene por objeto mejorar la eficacia y eficiencia de los controles en las fronteras exteriores del espacio Schengen creando un Sistema de Entradas y Salidas (SES) centralizado para los nacionales de terceros países que crucen las fronteras de la Unión Europea (UE) cuando se trata de estancias de corta duración; en el aeropuerto de Madrid destacan además las actuaciones que se están realizando en la nueva central eléctrica, los trabajos de mantenimiento y actualización en el sistema automatizado de transporte de pasajeros intra-terminales, y las actuaciones relacionadas con la regeneración del pavimento de la pista 14R-32L y de su calle asociada; en Jerez cabe señalar la adecuación de la pista de vuelo y franjas; en Palma de Mallorca destaca la remodelación del edificio procesador y el módulo A del área terminal; y en Vigo se está ejecutando la pavimentación de la pista de vuelo.

Durante el ejercicio 2023 en cuanto a las actuaciones en curso destacaron la adecuación de las instalaciones de varios aeropuertos de la red para incorporar equipos de detección de explosivos (EDS) adaptados a la Norma 3 al sistema de tratamiento de equipaje, con el objetivo de adaptarse a los cambios normativos establecidos por la UE en la materia; en el aeropuerto de Palma de Mallorca destacan la remodelación del edificio procesador, módulos A y D y zonas comerciales en el área terminal, la regeneración de la rodadura North, South y calles asociadas, la ampliación del aparcamiento del edificio de servicios, y el nuevo SEI norte; en el aeropuerto de Madrid-Barajas continúan los trabajos en la plataforma de remotos de la T4S y la nueva central eléctrica; en Tenerife Sur la ampliación del aparcamiento de empleados; en Alicante,

## **Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2024**

*(Importes en miles de euros salvo otra indicación)*

la instalación de nuevas pérgolas, la impermeabilización del aparcamiento y la regeneración del pavimento de las calles de rodaje; en Girona la adecuación de las franjas del campo de vuelo y las RESAS; en Ibiza la ampliación del aparcamiento P1 y la construcción del parking express; y en varios aeropuertos el plan de implantación de puntos de recarga para vehículos eléctricos.

### **7.4 Bajas y resultados por enajenaciones del inmovilizado material**

Activos de inmovilizado material con un valor neto de 19.601 miles de euros fueron dados de baja durante el ejercicio 2024 (durante el ejercicio 2023: 15.274 miles de euros).

Las bajas de inmovilizado material más representativas se derivan de la sustitución de equipos de detección de explosivos integrados en el sistema automatizado de tratamiento de equipajes por nuevos modelos ajustados a la Norma 3 establecida por la CEAC (Conferencia Europea de Aviación Civil); la retirada de quioscos de facturación en el aeropuerto de Barcelona; la sustitución del pavimento de varias calles de rodaje y de los aseos en T4 y T4S en el aeropuerto de Madrid-Barajas; la sustitución de los sistemas de transporte de equipajes de bodega en Reus; la sustitución del pavimento en calle de rodaje y pasillos móviles, la sustitución de un sistema de almacenamiento relacionado con la dirección de Sistemas y la retirada de hipódromos en el aeropuerto de Palma de Mallorca; la sustitución de pavimento de la pista de vuelo en Vigo y la retirada de un vehículo auto extintor en Melilla.

Las bajas y resultados por enajenaciones de inmovilizado material producidas durante el ejercicio 2024 con imputación a resultados han dado lugar a un resultado negativo total de 159 miles de euros. Adicionalmente, dentro de las bajas se incluyen los siguientes conceptos que no han generado resultado alguno en la cuenta de pérdida y ganancias:

- Reversiones de provisiones dotadas en ejercicios anteriores por inversiones medioambientales estimadas para cumplir con la normativa vigente, por diferencias de justiprecio originadas, fundamentalmente, en procesos expropiatorios de terrenos y por litigios relacionados con obras, que han sido realizadas con cargo a cuentas de provisiones de riesgos y gastos (véase Nota 21) por importe total de 4.590 miles de euros.
- Abonos de proveedores de inmovilizado sobre importes activados en ejercicios anteriores, por importe de 6.416 miles de euros.

Durante el ejercicio 2023 las bajas de inmovilizado material más representativas se derivaron de la sustitución de equipos de detección de explosivos integrados en el sistema de tratamiento de equipajes en varios aeropuertos de la red por nuevos modelos ajustados a la Norma 3 establecida por la CEAC (Conferencia Europea de Aviación Civil); en el aeropuerto de Madrid-Barajas, la retirada de Monitores SIP de los edificios terminales T2, T3, T4 y T4S y el equipamiento complementario de comunicaciones; en el aeropuerto de Palma de Mallorca la baja de equipos de tomografía; y la retirada de conjunto de equipamiento y cableado de balizas en los aeropuertos de Barcelona, Madrid-Barajas y Tenerife Sur.

Las bajas y resultados por enajenaciones de inmovilizado material producidas durante el ejercicio 2023 con imputación a resultados dieron lugar a un resultado negativo total de 4.395 miles de euros. Adicionalmente, dentro de las bajas se incluían los siguientes conceptos que no generaron resultado alguno en la cuenta de pérdida y ganancias:

- Reversiones de provisiones dotadas en ejercicios anteriores por inversiones medioambientales estimadas para cumplir con la normativa vigente, por diferencias de justiprecio originadas, fundamentalmente, en procesos expropiatorios de terrenos y por litigios relacionados con obras, que han sido realizadas con cargo a cuentas de provisiones de riesgos y gastos (véase Nota 21) por importe total de 4.215 miles de euros.
- Abonos de proveedores de inmovilizado sobre importes activados en ejercicios anteriores, por importe de 6.202 miles de euros.

### **7.5 Subvenciones de capital**

A 31 de diciembre de 2024, la Sociedad tiene subvenciones afectas al inmovilizado por importe de 261.198 miles de euros netos de impuestos (2023: 278.700 miles de euros) (ver Nota 19.4). El coste bruto de los activos en uso afectos a estas subvenciones es de 2.378 millones de euros, que corresponden a inmovilizado material y 1 millón de euros a intangible (2023: 2.365,5 millones de euros de inmovilizado material y 0,3 millones de euros a intangible).

De la cantidad anterior, permanece tan sólo un saldo deudor por este concepto a 31 de diciembre de 2024 de 8.709 miles de euros (2023: 3.976 miles de euros) (ver Nota 22).

**Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2024**

*(Importes en miles de euros salvo otra indicación)*

**7.6 Limitaciones**

Los terrenos, edificios y construcciones aportados (véase Nota 1) han perdido la condición de bienes de dominio público por efecto de la desafectación realizada por el artículo 9 del Real Decreto-ley 13/2011, de 3 de diciembre, en el que se establece que todos los bienes de dominio público estatal adscritos a la entidad pública empresarial ENAIRE que no estén afectos a los servicios de navegación aérea, incluidos los destinados a los servicios de tránsito aéreo de aeródromo, dejarán de tener naturaleza de bienes de dominio público, sin que por ello se entienda alterado el fin expropiatorio, por lo que no procederá su reversión.

Existen determinadas limitaciones a la venta de activos aeroportuarios (ver Nota 15).

**7.7 Bienes totalmente amortizados**

A 31 de diciembre de 2024 y 2023 existe inmovilizado material que está totalmente amortizado y que sigue en uso, de acuerdo con el siguiente detalle:

	2024 <sup>1</sup>	2023 <sup>1</sup>
Construcciones	1.745.041	1.573.442
Instalaciones técnicas y maquinaria	684.203	636.486
Otras instalaciones, utillaje y mobiliario	2.638.962	2.223.363
Otro inmovilizado	328.212	275.773
<b>Total</b>	<b>5.396.418</b>	<b>4.709.064</b>

<sup>1</sup> Estos importes se refieren al coste original de los activos (la aportación no dineraria se realizó a valor neto contable).

**7.8 Compromisos**

Los compromisos por inversiones pendientes de ejecutar al 31 de diciembre de 2024 ascienden a 1.226 millones de euros aproximadamente (2023: 1.725,2 millones de euros), entre las que se encuentran las inversiones adjudicadas pendientes de formalizar contractualmente y las inversiones firmes pendientes de ejecutar. A continuación, se indica el detalle de los ejercicios de pago de los compromisos de compra de activos fijos:

Vencimiento	31 de diciembre de 2024
	<i>(millones de euros)</i>
2025	701
2026	358
2027	138
2028	23
2029	5
Siguientes	1
<b>Total</b>	<b>1.226</b>

La inversión regulada de Aena para el periodo 2022-2026 reconocida en el DORA II asciende a 2.250 millones de euros. Esta inversión regulada no está formalizada ni es exigible en el cierre del ejercicio 2024, con excepción de 448,51 millones de euros correspondientes a la anualidad 2022, 459,79 millones de euros de la anualidad 2023 y 447,87 millones de euros de la anualidad 2024, si bien el DORA II establece que Aena podrá modificar el patrón de inversión anual con respecto a la programada y contempla los mecanismos de corrección si se producen desviaciones en la ejecución anual de inversiones respecto a los importes reconocidos.

**Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2024**

*(Importes en miles de euros salvo otra indicación)*

El desglose por tipología de inversión incluida en el DORA para el periodo 2022-2026 es el siguiente:

Tipología de inversión	Total período	2022-2026
<i>(millones de euros)</i>		
Estratégicas	479	21,3%
Normativas	616	27,4%
Relevantes	335	14,8%
Otras inversiones	697	31,0%
Dotación presupuestaria reposición	123	5,5%
<b>Total Período DORA</b>	<b>2.250</b>	<b>100 %</b>

El DORA 2022-2026 identifica como inversiones estratégicas aquellas necesarias para cumplir con los estándares de capacidad establecidos, así como aquellas que por su alcance tienen un impacto extraordinario en las líneas estratégicas para el segundo quinquenio regulado en materia de sostenibilidad, innovación y eficiencia económica y de procesos. Se consideran especialmente relevantes las actuaciones que en materia de capacidad serán necesarias en futuros periodos regulados pero que es necesario comenzar a lo largo del quinquenio 2022-2026.

Las inversiones reguladas previstas para el próximo quinquenio se centran, en gran medida, en llevar a cabo las actuaciones exigidas por la normativa aplicable, así como en realizar el adecuado mantenimiento de la red de aeropuertos y contribuir a la mejora de la sostenibilidad medioambiental. A la fecha de formulación de las presentes Cuentas Anuales, no se identifican dificultades para poder ejecutar las inversiones requeridas.

### 7.9 Pólizas de seguro

La política de la Sociedad es formalizar pólizas de seguro para cubrir adecuadamente los posibles riesgos a que están sujetos los diversos elementos de su inmovilizado material. Al cierre de los ejercicios 2024 y 2023 se considera que no existe déficit de cobertura.

### 7.10 Arrendamientos

La Sociedad arrienda parte de su inmovilizado material a terceros para la explotación comercial e inmobiliaria. Los arrendamientos operativos y financieros de la Sociedad se detallan en la Nota 9 y los ingresos generados por esta línea de negocio aparecen detallados en la Nota 23.1. El importe aproximado de los elementos de inmovilizado material que son objeto de arrendamiento operativo a 31 de diciembre de 2024 asciende aproximadamente a 1.161 millones de euros (2023: 1.138 millones de euros).

### 7.11 Activos controlados conjuntamente

La Sociedad tiene un convenio con el Ministerio de Defensa para establecer las claves de reparto de costes y los criterios de compensación por la utilización de las Bases Aéreas Abiertas al Tráfico Civil de Villanubla, León, Albacete, Matacán, Talavera, y el Aeródromo de utilización conjunta de Zaragoza por aeronaves civiles. Dicho convenio se fundamenta en la aplicación del Real Decreto 1167/1995, de 7 de julio, sobre el régimen de uso de los aeródromos utilizados conjuntamente por una base aérea y un aeropuerto y de las bases aéreas abiertas al tráfico civil.

Los importes que se muestran a continuación representan las participaciones de la Sociedad en los activos y pasivos, sin incluir la imputación de costes indirectos, que se han incluido en el balance (en miles de euros):

	2024	2023
- Activos no corrientes	156.371	161.560
<b>Activos netos</b>	<b>156.371</b>	<b>161.560</b>
- Ingresos	16.282	14.733
- Gastos	(41.569)	(41.195)
<b>Beneficio/ (pérdidas) después de impuestos</b>	<b>(25.287)</b>	<b>(26.462)</b>

No hay pasivos contingentes correspondientes a la participación de la Sociedad en los negocios conjuntos, ni tampoco pasivos contingentes propios de los negocios conjuntos.

**Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2024**

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

**7.12 Costes de rehabilitación**

Conforme a la política contable descrita en la Nota 4.2, la Sociedad activa como mayor valor del inmovilizado, la estimación inicial de los costes de rehabilitación del lugar sobre el que se asienta, cuando constituyan obligaciones en las que incurre Aena como consecuencia de utilizar el elemento. Así, se capitalizan como mayor valor de los activos aeroportuarios todas las obligaciones previstas para llevar a cabo las obras de aislamiento acústico e insonorización de zonas residenciales para cumplir con la normativa vigente en materia de ruidos generados por las infraestructuras aeroportuarias (véase Nota 21).

**8. Inversiones Inmobiliarias**

El movimiento de las inversiones inmobiliarias durante los ejercicios 2024 y 2023 es el siguiente:

	Notas		2024		
			Terrenos inmobiliarios y construcciones	Otras instalaciones	Total
<b>Coste:</b>					
Saldo inicial			208.001	3.533	211.534
Altas			2.175	7	2.182
Bajas			(61)	(7)	(68)
Traspasos	6	7	4.742	-	4.742
Saldo final			<b>214.857</b>	<b>3.533</b>	<b>218.390</b>
<b>Amortización:</b>					
Saldo inicial			(67.743)	(3.530)	(71.273)
Dotación			(5.547)	(1)	(5.548)
Bajas			26	7	33
Traspasos	6	7	(855)	-	(855)
Saldo final			<b>(74.119)</b>	<b>(3.524)</b>	<b>(77.643)</b>
<b>Deterioro:</b>					
Saldo inicial			(5.307)	-	(5.307)
Dotación			(474)	-	(474)
Reversión			417	-	417
Saldo final			<b>(5.364)</b>	<b>-</b>	<b>(5.364)</b>
<b>Neto:</b>			<b>135.374</b>	<b>9</b>	<b>135.383</b>

**Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2024**

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

	Notas		2023		
			Terrenos inmobiliarios y construcciones	Otras instalaciones	Total
<b>Coste:</b>					
Saldo inicial			201.299	3.465	204.764
Altas			1.546	83	1.629
Bajas			(878)	(15)	(893)
Trasposos	6	7	6.034	-	6.034
Saldo final			<b>208.001</b>	<b>3.533</b>	<b>211.534</b>
<b>Amortización:</b>					
Saldo inicial			(62.610)	(3.439)	(66.049)
Dotación			(5.602)	(106)	(5.708)
Bajas de dotación			858	15	873
Trasposos	6	7	(389)	-	(389)
Saldo final			<b>(67.743)</b>	<b>(3.530)</b>	<b>(71.273)</b>
<b>Deterioro:</b>					
Saldo inicial			(4.862)	-	(4.862)
Dotación			(460)	-	(460)
Reversión			15	-	15
Saldo final			<b>(5.307)</b>	<b>-</b>	<b>(5.307)</b>
<b>Neto:</b>			<b>134.951</b>	<b>3</b>	<b>134.954</b>

Este epígrafe recoge, principalmente, inmuebles destinados a su explotación en régimen de arrendamiento o cesión de uso (terrenos, oficinas, hangares, naves). En los casos de inmuebles donde una parte de los mismos generan rentas, y otra parte se emplea en la producción, suministro de bienes y servicios o fines administrativos, tales inmuebles se consideran inversiones inmobiliarias cuando el uso correspondiente a la producción, suministro de bienes y servicios o fines administrativos, sea una proporción insignificante de los mismos.

Al cierre de los ejercicios 2024 y 2023 no existen elementos de inversiones inmobiliarias sujetos a garantías.

La política de la Sociedad es formalizar pólizas de seguros para cubrir posibles riesgos a que están sujetos los diversos elementos de sus inversiones inmobiliarias. Al cierre de los ejercicios 2024 y 2023 la Sociedad tiene razonablemente cubiertos estos riesgos.

En el ejercicio 2024 y 2023, las principales altas en inversiones inmobiliarias se correspondieron con mejoras realizadas en las construcciones inmobiliarias y los trasposos por cambios de uso de distintas edificaciones y terrenos.

Durante el ejercicio 2024 y 2023 la Sociedad ha adquirido a empresas vinculadas los siguientes elementos de su inversiones inmobiliarias (en miles de euros):

	2024		2023	
	Valor contable (bruto)	Amortización acumulada	Valor contable (bruto)	Amortización acumulada
Terrenos y construcciones	3	-	5	-
<b>Total</b>	<b>3</b>	<b>-</b>	<b>5</b>	<b>-</b>

A 31 de diciembre de 2024 y 2023 existen inversiones inmobiliarias que están totalmente amortizadas y que siguen en uso, de acuerdo con el siguiente detalle:

	2024 <sup>1</sup>	2023 <sup>1</sup>
Construcciones inmobiliarias	21.543	15.948
Instalaciones inmobiliarias	3.343	3.351
<b>Total</b>	<b>24.886</b>	<b>19.299</b>

<sup>1</sup> Estos importes se refieren al coste original de los activos (la aportación no dineraria se realizó a valor neto contable).

**Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2024**

*(Importes en miles de euros salvo otra indicación)*

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

	2024	2023
Terrenos	403.319	399.134
Construcciones	615.883	545.133
<b>Total</b>	<b>1.019.202</b>	<b>944.267</b>

La Sociedad ha encargado a una empresa de tasación independiente (Gloval Valuation, S.A.U.) la revisión y valoración del portafolio inmobiliario a 31 de diciembre de 2024, tal y como se hizo también para el 31 de diciembre de 2023, con objeto de determinar el valor razonable de sus inversiones inmobiliarias, conforme al contexto macroeconómico actual y la evolución del mercado inmobiliario.

En lo que respecta al método de valoración, se ha realizado aplicando un enfoque de capitalización, que proporciona una indicación de valor mediante la conversión de flujos de efectivo futuros en un único valor de capital actual. Este enfoque, asimilado a un modelo de Descuento de Flujos de Caja (DFC), es generalmente utilizado para la estimación de valor de unidades de explotación generadoras de efectivo, reconociendo de forma explícita el valor temporal de flujos de fondos que generará el activo en sí.

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

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

Los principales aspectos inmobiliarios que tienen impacto en la valoración se corresponden con la descripción y caracterización del conjunto de activos inmobiliarios y el estudio del mercado inmobiliario, caracterizando el área de influencia del aeropuerto. Como resultado de análisis se ha determinado una renta de mercado, en función de factores de ubicación y entorno y tipología constructiva. A este valor de renta se aplica un segundo ajuste de homogeneización para determinar la renta de mercado aplicable a cada uno de los activos en función de sus características individuales. En inmuebles sujetos a rentas variables vinculadas a su actividad comercial (estaciones de servicio, FBO, etc.), esta se ha proyectado a futuro de acuerdo con sus ratios históricas así como a la racionalidad de su aplicación.

Para la determinación de los ingresos previstos durante la vida útil del activo, se tiene en cuenta, entre otros, el periodo explícito de proyección de flujos de caja durante la vida útil del activo; durante el periodo de vigencia de los contratos de arrendamiento se consideran las cuantías correspondientes a los ingresos calculadas en función de las cláusulas contractuales; una vez finalizado el periodo contractual, se considera la hipótesis de alquiler del activo de acuerdo con la renta de Mercado que se proyecta hasta el fin de la vida útil del inmueble.

Para obtener los gastos previstos durante la vida útil del inmueble, se tienen en cuenta los gastos vinculados a la propiedad del activo (comercialización, gestión de administración, impuesto de bienes inmuebles, etc.).

Con respecto a la inversión en el inmovilizado, se considera un coste anualizado de mantenimiento del activo.

La vida útil de los activos se ha determinado en 42, 50 ó 75 años, en función de las características constructivas predominantes de los activos.

El valor de reversión del inmueble se asume como el equivalente a la suma del coste de reposición neto aplicando la depreciación funcional previsible en función de las características del activo más el valor del terreno. El valor del terreno se ha obtenido generalmente aplicando el método residual estático, salvo en los casos en los que el terreno tiene una repercusión relevante en el valor, en cuyo caso se ha realizado un contraste con el valor obtenido a partir de la renta perpetua actualizada de acuerdo a tarifas vigentes.

La tasa de descuento utilizada refleja la rentabilidad que exigiría un inversor de acuerdo con el riesgo específico de cada proyecto inmobiliario. Este tipo porcentual es acorde con la rentabilidad media del sector y resulta del rendimiento interno en el mercado de la deuda pública, incrementado con un diferencial (prima de riesgo), atendiendo al volumen de la inversión, tipología edificatoria, características físicas y factor ubicación, así como corregido por el efecto inflacionista. Las tasas aplicadas por aeropuertos a 31 de diciembre de 2024 oscilan entre el 6,15% y el 8,17% (2023: entre 6,3% y 8,25%).

Como resultado de la comparación entre el valor razonable menos los costes de venta a 31 de diciembre de 2024 y el valor en libros de las diferentes Unidades Generadoras de Efectivo incluidas en el segmento inmobiliario, ha resultado una dotación de deterioro por un importe de 474 miles de euros (2023: 460 miles de euros), así como una reversión parcial de los deterioros de edificaciones y terrenos inmobiliarios por un total de 417 miles de euros (2023: 15 miles de euros), por lo que se ha obtenido un resultado negativo de 57 miles de euros (2023: resultado negativo de 445 miles de euros).

## 9. Arrendamientos

### 9.1 Arrendamientos operativos

#### 9.1.1 Arrendatario

La Sociedad utiliza, en régimen de arrendamiento operativo a terceros, diversos activos entre el que destaca el detallado a continuación que fue novado en diciembre de 2023, ampliándose el plazo y las cuotas, junto con las principales características del contrato correspondiente:

Activo	Localización	Fecha de vencimiento	Renta anual sin IVA (miles de euros)	Observaciones
Edificio Piovera	Madrid	31/01/2029	3.893	Renta en función de las condiciones del contrato

Los pagos mínimos totales futuros por los arrendamientos operativos no cancelables (hasta la fecha de vencimiento de los contratos) son los siguientes (en miles de euros):

	2024	2023
Menos de un año	4.224	4.183
Entre uno y cinco años	12.707	16.987
Más de cinco años	132	138
<b>Total</b>	<b>17.063</b>	<b>21.308</b>

#### 9.1.2 Arrendador

La Sociedad cede en alquiler varios espacios comerciales, superficies dentro y fuera de terminal, hangares, terrenos y almacenes, entre otros, bajo contratos no cancelables de arrendamiento operativo. Estos contratos, en su mayoría, suelen tener una duración de entre cinco y diez años.

Los cobros mínimos totales, para los plazos señalados, por los arrendamientos operativos no cancelables son los siguientes (en miles de euros):

	2024	2023
Menos de un año	1.213.406	1.025.207
Entre uno y cinco años	4.094.444	3.326.205
Más de cinco años	3.837.350	4.261.847
<b>Total</b>	<b>9.145.200</b>	<b>8.613.259</b>

Al cierre del ejercicio 2024 el importe de los cobros mínimos totales por arrendamientos operativos no cancelables ha aumentado de forma significativa como consecuencia de la recuperación del tráfico aéreo en la totalidad de los aeropuertos de la Red nacional donde existían contratos afectos a la DF7, para los que vuelven a resultar de aplicación las

RMGAs contractuales (Nota 5.), así como a la formalización durante 2024 de nuevas contrataciones de arrendamiento comercial e inmobiliario, destacando la formalización de los contratos de RAC (*Rent A Car*) durante el pasado mes de noviembre de 2024, que supone la mayor parte del incremento de los cobros mínimos futuros.

**Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2024**

*(Importes en miles de euros salvo otra indicación)*

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

Vencimiento	A 31 de diciembre de 2024
	<i>(miles de euros)</i>
2025	1.213.406
2026	1.132.655
2027	1.091.215
2028	998.585
2029	871.989
Siguientes	3.837.350
<b>Total</b>	<b>9.145.200</b>

**9.2 Arrendamientos financieros**

La Sociedad presenta, en su inmovilizado intangible, diversas licencias de SaaS (software como un servicio en la nube), encontrándose dichos activos bajo contrato de arrendamiento financiero en los que la Sociedad actúa como arrendatario.

El importe por el que se reconocieron inicialmente los activos ascendió a 18.370 miles de euros, correspondiente a su valor razonable estimado. Los importes se muestran a continuación en miles de euros:

	2024	2023
Coste – arrendamientos financieros capitalizados	18.370	37.380
Amortización acumulada	(7.144)	(17.131)
<b>Importe neto en libros</b>	<b>11.226</b>	<b>20.249</b>

A 31 de diciembre de 2024 ha finalizado el arrendamiento de la central de cogeneración eléctrica del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid Barajas y de determinado equipamiento informático, encontrándose totalmente amortizados en el inmovilizado material.

A 31 de diciembre de 2024 y 2023 el valor actual de las cuotas mínimas de arrendamiento a pagar en el futuro, sin incluir incrementos de inflación u otras cuotas contingentes, derivado de dichos contratos de arrendamiento financiero es el siguiente (en miles de euros):

	2024	2023
Menos de un año	6.181	4.616
Entre uno y cinco años	5.848	14.070
Más de cinco años	-	-
	<b>12.029</b>	<b>18.686</b>

En los anteriores acuerdos de arrendamiento financiero, no se establecen restricciones a la Sociedad para el endeudamiento o la formalización de nuevos arrendamientos.

## 10. Instrumentos financieros

### 10.1 Análisis por categorías

El valor en libros a 31 de diciembre de 2024 y 2023 de cada una de las categorías de instrumentos financieros establecidas en la norma de registro y valoración de "Instrumentos financieros", excepto las inversiones en el patrimonio de empresas del grupo, multigrupo y asociadas (Nota 11), es el siguiente (en miles de euros):

	Activos financieros a largo plazo										
	Instrumentos de patrimonio		Créditos a empresas		Derivados		Otros instrumentos (*)		Total		
	2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023	
Activos Financieros a Coste Amortizado	-	-	-	-	-	-	295.108	96.328	295.108	96.328	
Activos Financieros a Coste	12	11	57	564.516	1.021.758	-	-	-	564.516	1.021.815	
Derivados de cobertura	15.6	-	-	-	8.578	19.436	-	-	8.578	19.436	
<b>Total</b>			<b>57</b>	<b>564.516</b>	<b>1.021.758</b>	<b>8.578</b>	<b>19.436</b>	<b>295.108</b>	<b>96.328</b>	<b>868.202</b>	<b>1.137.579</b>

(\*) La partida "Otros instrumentos" contiene, principalmente, depósitos consignados por mandato legal en diferentes instituciones públicas de Comunidades Autónomas, correspondientes a fianzas previamente recibidas de arrendatarios de los espacios comerciales de AENA S.M.E., S.A., en cumplimiento de la Ley 29/1994, de 24 de noviembre, de Arrendamientos Urbanos.

	Activos financieros a corto plazo							
	Créditos a empresas		Derivados		Otros instrumentos financieros (*)		Total	
	2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023
Activos Financieros a Coste Amortizado	1.425	15.310	-	-	761.269	660.398	762.694	675.708
Activos financieros a coste (Nota 12)	480.273	16.344	-	-	-	-	480.273	16.344
Derivados de cobertura (Nota 15.6)	-	-	13.582	31.704	-	-	13.582	31.704
<b>Total</b>	<b>481.698</b>	<b>31.654</b>	<b>13.582</b>	<b>31.704</b>	<b>761.269</b>	<b>660.398</b>	<b>1.256.549</b>	<b>723.756</b>

(\*) La partida "Otros instrumentos financieros" contiene, principalmente, el total del epígrafe "Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar", excluidos "Otros créditos con Administraciones Públicas" y "Activos por impuesto corriente".

En el epígrafe de "Créditos a empresas" del activo no corriente y corriente se recogen la financiación a las filiales ADI y AIRM, cuyas principales características se describen con más detalle en la Nota 12.1:

- La Sociedad mantiene con AIRM:
  - Dos préstamos participativos, uno de 3 millones de euros, firmado el 10 de febrero de 2022 con vencimiento inicial el 15 de diciembre de 2025, con la posibilidad de una prórroga de dos años y otro de 2,5 millones de euros, firmado el 11 de diciembre de 2023 y con vencimiento también el 15 de diciembre de 2025. En 2024 el vencimiento de ambos préstamos ha sido prorrogado hasta el 15 de diciembre de 2027 clasificándose a largo plazo a cierre del ejercicio 2024.
  - Una línea de crédito, firmada el 10 de febrero de 2022, por importe de 12 millones de euros, de los que hay dispuestos 1,5 millones de euros a 31 de diciembre de 2024 (1,5 millones de euros a 31 de diciembre de 2023). La línea ha sido prorrogada hasta el 15 de diciembre de 2027. (Nota 12.1.3).
- La Sociedad mantiene con ADI (Nota 12.1.2):
  - Un préstamo participativo de 250 millones de euros firmado en diciembre de 2023, con vencimiento en marzo de 2025 (con la posibilidad de tres prórrogas de un año cada una). En diciembre de 2024 se ha formalizado la primera prórroga hasta el 15 de marzo de 2026.

**Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2024**

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

- Dos préstamos concedidos para la financiación de la concesión de la sociedad brasileña BOAB, por los siguientes importes: 458,7 millones de euros firmados en enero de 2023 con vencimiento inicial el 16 de marzo de 2025 posteriormente extendido hasta el 15 de diciembre de 2025 en su novación en abril de 2024, por lo que a cierre del ejercicio 2024 se ha clasificado al corto plazo; y 307,5 millones de euros firmados en noviembre de 2022 pero cuyo desembolso se efectuó el 24 de enero de 2023, con vencimiento 24 de enero de 2028 y la posibilidad de dos prórrogas de dos años cada una. Los intereses a corto plazo pendientes de cobro con Aena Internacional por importe de 21.528 miles de euros (14.841 miles de euros a 31 de diciembre de 2023).

	Pasivos financieros a largo plazo									
	Deudas con entidades de crédito (*)		Deudas con empresas grupo (**)		Valores Negociables (***)		Otros pasivos financieros (****)		Total	
	2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023
Pasivos Financieros a Coste Amortizado	2.649.171	3.029.211	1.949.031	2.345.453	497.048	496.538	226.406	257.538	5.321.656	6.128.740
<b>Total</b>	<b>2.649.171</b>	<b>3.029.211</b>	<b>1.949.031</b>	<b>2.345.453</b>	<b>497.048</b>	<b>496.538</b>	<b>226.406</b>	<b>257.538</b>	<b>5.321.656</b>	<b>6.128.740</b>

(\*) Incluyendo el efecto de las comisiones y gastos de novación contabilizados a criterio de coste amortizado por importe total de 1.113 miles de euros (2023: 1.061 miles de euros) (véase Nota 15).

(\*\*) En el epígrafe “Deudas con empresas del grupo” se incluye el efecto de las comisiones y gastos de novación contabilizados a criterio de coste amortizado por importe total de 863 miles de euros (2023: 1.152 miles de euros) (véase Nota 15).

(\*\*\*) En el apartado de valores negociables, se incluye el efecto de la emisión de bonos explicada en la Nota 15.4.

(\*\*\*\*) Principalmente se corresponde con las fianzas y garantías impuestas por los arrendatarios de los espacios comerciales, así como los depósitos constituidos por compañías aéreas y agentes de handling.

	Pasivos financieros a corto plazo							
	Deudas con entidades de crédito (*)		Deudas con empresas del grupo (**)		Otros pasivos financieros (***)		Total	
	2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023
Pasivos Financieros a Coste Amortizado	791.568	893.500	431.602	787.193	696.103	710.048	1.919.273	2.390.741
<b>Total</b>	<b>791.568</b>	<b>893.500</b>	<b>431.602</b>	<b>787.193</b>	<b>696.103</b>	<b>710.048</b>	<b>1.919.273</b>	<b>2.390.741</b>

(\*) Incluyendo el efecto de las comisiones y gastos de novación contabilizados a criterio de coste amortizado por importe total de 3.650 miles de euros (2023: 5.003 miles de euros (Nota 20)) (véase Nota 15).

(\*\*) El epígrafe “Deudas” se refiere a “Deudas con empresas del grupo” e incluye el efecto de las comisiones y gastos de novación contabilizados a criterio de coste amortizado por importe total de 147 miles de euros (2023: 231 miles de euros) (véase Nota 15).

(\*\*\*) Incluye, principalmente, deudas a Proveedores de inmovilizado, por importe de 260.099 miles de euros (2023: 352.043 miles de euros), 4.657 miles de euros asociados a la emisión de los valores negociables por intereses y comisiones (Nota 15.4) (2023: 4.569 miles de euros), así como el epígrafe “Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar” excluido “Otras deudas con Administraciones Públicas”.

Las ganancias y pérdidas netas de los activos y pasivos financieros a 31 de diciembre de 2024 y 2023 se muestran en la Nota 23.6.

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

**Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2024**

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

**10.2 Valor razonable**

Al cierre del ejercicio 2024 y 2023, el valor en libros de los activos y pasivos financieros no difiere significativamente de su valor razonable.

La tabla que se muestra a continuación incluye un análisis de los instrumentos financieros que se valoran contablemente a valor razonable, clasificados por método de valoración. Se establece una jerarquía del valor razonable que clasifica en tres niveles los datos de entrada de técnicas de valoración utilizadas para medir el valor razonable, como sigue:

- Nivel 1: precios de cotización (no ajustados) en mercados activos para activos y pasivos idénticos.
- Nivel 2: datos distintos a los precios de cotización incluidos dentro del nivel 1 que sean observables para el activo o el pasivo, tanto directamente (esto es, los precios), como indirectamente (esto es, derivados de los precios).
- Nivel 3: datos para el activo o el pasivo que no están basados en datos observables de mercado (esto es, datos no observables).

La siguiente tabla presenta los activos y pasivos de la Sociedad valorados a valor razonable a 31 de diciembre de 2024:

	Nota	Nivel 1	Nivel 2	Nivel 3	Saldo total
<b>Activos</b>					
Derivados	13	-	22.160	-	22.160
<b>Total activos</b>		-	<b>22.160</b>	-	<b>22.160</b>

La siguiente tabla presenta los activos y pasivos de la Sociedad valorados a valor razonable a 31 de diciembre de 2023:

	Nota	Nivel 1	Nivel 2	Nivel 3	Saldo total
<b>Activos</b>					
Derivados	13	-	51.140	-	51.140
<b>Total activos</b>		-	<b>51.140</b>	-	<b>51.140</b>

Los instrumentos financieros que se incluyen en el Nivel 2 son los derivados de tipo de interés (*swaps*) para cubrir los préstamos a tipo variable. Su valor razonable se determina empleando técnicas de valoración que maximizan el uso de datos observables de mercado que estén disponibles y se basan, en la menor medida posible, en estimaciones específicas de las entidades. Todos los datos significativos requeridos para calcular el valor razonable de estos instrumentos son observables.

No se han producido transferencias entre los instrumentos financieros de Nivel 1 y de Nivel 2 durante el período.

**Instrumentos financieros en Nivel 1**

El valor razonable de los instrumentos financieros que se negocian en mercados activos se basa en los precios de cotización de mercado en la fecha de balance. Un mercado se considera activo cuando los precios de cotización están fácil y regularmente disponibles a través de una bolsa, de intermediarios financieros, de una institución sectorial, de un servicio de precios o de un organismo regulador, y esos precios reflejan transacciones de mercado actuales que se producen regularmente entre partes que actúan en condiciones de independencia mutua. En su caso, el precio de cotización de mercado usado para los activos financieros mantenidos por la Sociedad es el precio corriente comprador. Estos instrumentos se incluyen en el Nivel 1. No existen instrumentos financieros en el Nivel 1 en ninguna de las fechas.

**Instrumentos financieros en Nivel 2**

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

**Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2024**

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

**Instrumentos financieros en Nivel 3**

Si uno o más datos de los significativos no se basan en datos de mercado observables, el instrumento se incluye en el Nivel 3. No existen instrumentos financieros en el Nivel 3 en ninguna de las fechas.

Las técnicas específicas de valoración de instrumentos financieros incluyen:

- Precios de cotización de mercado o precios establecidos por intermediarios financieros para instrumentos similares.
- El valor razonable de permutas de tipo de interés se calcula como el valor actual de los flujos de efectivo futuros estimados basados en curvas de tipos de interés estimadas.
- Otras técnicas, como el análisis de los flujos de efectivos descontados, se usan para analizar el valor razonable del resto de instrumentos financieros.

**10.3 Análisis por vencimientos**

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

Activos financieros	2025	2026	2027	2028	2029	2030 y siguientes	Total
Activos financieros a coste amortizado	762.694	24.416	33.186	53.520	41.318	142.668	<b>1.057.802</b>
Activos financieros a coste (Nota 12)	480.273	250.000	7.000	307.516	-	-	<b>1.044.789</b>
Derivados de cobertura	13.582	8.578	-	-	-	-	<b>22.160</b>
<b>Total</b>	<b>1.256.549</b>	<b>282.994</b>	<b>40.186</b>	<b>361.036</b>	<b>41.318</b>	<b>142.668</b>	<b>2.124.751</b>

Pasivos financieros	Notas	2025	2026	2027	2028	2029	2030 y siguientes	Total
Préstamo con Sociedad dominante última y otras empresas del grupo(*)	15	424.056	376.402	345.492	318.887	248.405	659.845	<b>2.373.087</b>
Intereses devengados préstamo pendientes de pago		7.546	-	-	-	-	-	<b>7.546</b>
Deudas con entidades de crédito (**)	15	776.392	306.708	546.708	26.713	347.380	1.421.662	<b>3.425.563</b>
Intereses Deudas con entidades de crédito	15	15.176	-	-	-	-	-	<b>15.176</b>
Valores negociables	15.4	-	-	-	-	-	497.048	<b>497.048</b>
Intereses valores negociables		4.658	-	-	-	-	-	<b>4.658</b>
Fianzas recibidas		84.872	25.645	27.567	74.956	48.258	43.994	<b>305.292</b>
Acreedores arrendamiento financiero		6.181	3.388	2.459	1	-	-	<b>12.029</b>
Otras deudas a largo plazo		137	37	35	33	31	2	<b>275</b>
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar		600.255	-	-	-	-	-	<b>600.255</b>
Derivados de cobertura	15	-	-	-	-	-	-	<b>-</b>
<b>Total</b>		<b>1.919.273</b>	<b>712.180</b>	<b>922.261</b>	<b>420.590</b>	<b>644.074</b>	<b>2.622.551</b>	<b>7.240.929</b>

(\*) Incluyendo el efecto de las comisiones y gastos de novación contabilizados a criterio de coste amortizado por importe total de 1.010 miles de euros de los que un importe de 863 miles de euros corresponde al largo plazo y 147 miles de euros a corto plazo (2023: 1.383 miles de euros de los que 1.152 miles de euros son a largo plazo y 231 miles de euros a corto plazo) (véase Nota 15), al no suponer estos conceptos salida de efectivo. Adicionalmente incluye el saldo a pagar con empresas del grupo por la matriz del grupo fiscal por importe de 27.494 miles de euros (10.860 miles de euros a 31 de diciembre de 2023) Ver nota 12

(\*\*) Incluyendo el efecto de las comisiones y gastos de novación contabilizados a criterio de coste amortizado por importe total de 4.763 miles de euros de los que 1.113 miles de euros son a largo plazo y 3.650 miles de euros a corto plazo (2023: 6.064 miles de euros, de los que 1.061 miles de euros son a largo y 5.003 miles de euros son a corto plazo) (véase Nota 15, al no suponer estos conceptos salida de efectivo.

**Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2024**

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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

Activos financieros	2024	2025	2026	2027	2028	2029 y siguientes	Total
Activos financieros a coste amortizado	675.708	13.915	15.162	11.206	9.284	46.761	772.036
Activos financieros a coste	16.344	714.242	-	-	307.516	57	1.038.159
Derivados de Cobertura	31.704	11.520	7.916	-	-	-	51.140
<b>Total</b>	<b>723.756</b>	<b>739.677</b>	<b>23.078</b>	<b>11.206</b>	<b>316.800</b>	<b>46.818</b>	<b>1.861.335</b>

Pasivos financieros	Notas	2024	2025	2026	2027	2028	2029 y siguientes	Total
Préstamo con Sociedad dominante última y otras empresas del grupo(*)	15	776.336	396.710	376.402	345.492	318.887	907.962	3.121.789
Intereses devengados préstamo pendientes de pago		10.857	-	-	-	-	-	10.857
Deudas con entidades de crédito (**)	15	875.039	780.042	406.708	546.708	26.708	1.269.045	3.904.250
Intereses Deudas con entidades de crédito	15	18.461	-	-	-	-	-	18.461
Valores negociables	15	-	-	-	-	-	496.538	496.538
Intereses valores negociables		4.512	-	-	-	-	-	4.512
Fianzas recibidas		70.180	68.197	22.908	10.732	35.926	105.528	313.471
Acreedores arrendamiento financiero		4.616	8.077	3.404	2.586	3	-	18.686
Otras deudas a largo plazo		121	26	24	23	21	83	298
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar		630.619	-	-	-	-	-	630.619
Derivados de cobertura	15	-	-	-	-	-	-	-
<b>Total</b>		<b>2.390.741</b>	<b>1.253.052</b>	<b>809.446</b>	<b>905.541</b>	<b>381.545</b>	<b>2.779.156</b>	<b>8.519.481</b>

## 11. Inversiones en empresas del grupo, asociadas, multigrupo y otras participaciones

### 11.1 Instrumentos de patrimonio

El movimiento de las inversiones en instrumentos de patrimonio de empresas del grupo habido en el ejercicio es como sigue:

Sociedades dependientes	Miles de euros			2024
	2023	Altas	Bajas	
Aena, Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia S.M.E., S.A. ("SCAIRM")	16.192	-	-	16.192
Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. ("ADI")	165.032	-	-	165.032
<b>Coste</b>	<b>181.224</b>	-	-	<b>181.224</b>
<b>Total instrumentos de patrimonio</b>	<b>181.224</b>	-	-	<b>181.224</b>

**Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2024**

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Sociedades dependientes	Miles de euros			
	2022	Altas	Bajas	2023
Aena, Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia S.M.E., S.A. ("SCAIRM")	16.192	-	-	16.192
Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. ("ADI")	165.032	-	-	165.032
<b>Coste</b>	<b>181.224</b>	-	-	<b>181.224</b>
<b>Total instrumentos de patrimonio</b>	<b>181.224</b>	-	-	<b>181.224</b>

Los principales datos de las participaciones en empresas del grupo y asociadas, así como de otras participaciones, ninguna de las cuales cotiza en bolsa a 31 de diciembre de 2024 y 2023, se exponen a continuación.

**11.2 Participaciones en empresas del grupo**

El detalle de sociedades dependientes del Grupo a 31 de diciembre de 2024 y 2023, todas ellas consolidadas por el método de integración global en las cuentas anuales consolidadas del grupo del que la Sociedad es dominante, es el siguiente:

Sociedades dependientes	Domicilio	Actividad	%		Titular de la participación
			Directo	Indirecto	
Aena, Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia S.M.E., S.A. ("SCAIRM") (1)	Murcia	Sociedad titular de la concesión de la explotación del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia.	100	-	AENA S.M.E., S.A.
Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. ("ADI") (1)	Madrid	Explotación, conservación, gestión y administración de infraestructuras aeroportuarias, así como los servicios complementarios.	100	-	AENA S.M.E., S.A.
London Luton Airport Holdings III Limited ("LLAH III") (3)	Luton (Reino Unido)	Tenencia de participaciones en la sociedad que ostenta la concesión de la explotación del Aeropuerto de Luton.	-	51	Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S. A.
London Luton Airport Holdings II Limited ("LLAH II") (3)	Luton (Reino Unido)	Tenencia de participaciones en la sociedad que ostenta la concesión de la explotación del Aeropuerto de Luton.	-	51	London Luton Airport Holdings III Limited (LLAH III)
London Luton Airport Holdings I Limited ("LLAH I") (3)	Luton (Reino Unido)	Tenencia de participaciones en la sociedad que ostenta la concesión de la explotación del Aeropuerto de Luton.	-	51	London Luton Airport Holdings II Limited (LLAH II)
London Luton Airport Group Limited ("LLAGL") (3)	Luton (Reino Unido)	Sociedad garante de la adquisición de la concesión de la explotación del Aeropuerto de Luton.	-	51	London Luton Airport Holdings I Limited (LLAH I)
London Luton Airport Operations Limited ("LLAOL") (3)	Luton (Reino Unido)	Sociedad titular de la concesión de la explotación del Aeropuerto de Luton.	-	51	London Luton Airport Group Limited ("LLAGL")
Bloco do Onze Aeroportos do Brasil SA (BOAB) (2)	Sao Paulo (Brasil)	Prestación de servicios públicos para la ampliación, conservación y explotación de la infraestructura aeroportuaria de los complejos aeroportuarios que integran el Grupo SP/MS/PA/MGI.	-	100	Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S. A.
Aeroportos do Nordeste do Brasil S.A. (ANB) (2)	Sao Paulo (Brasil)	Prestación de servicios públicos para la ampliación, conservación y explotación de la infraestructura aeroportuaria de los complejos aeroportuarios integrantes del bloque Nordeste de Brasil.	-	100	Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S. A.

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

(2) Sociedades auditadas por la red KPMG

(3) Sociedades auditadas en 2024 por Grant Thornton UK y en 2023 por la red KPMG

Los principales importes de capital, patrimonio, resultados y valor en libros relacionados con las empresas del grupo al cierre de los ejercicios 2024 y 2023 son los siguientes:

**11.2.1 Sociedades con participación directa de Aena**

**a) Aena, Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia S.M.E., S.A. (“SCAIRM”)**

<b>Denominación:</b>	<b>Aena Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia S.M.E., S.A.</b>								
<b>Domicilio:</b>	Avenida España 101, Valladolides y Lo Jurado (Murcia)								
<b>Actividad:</b>	Concesión Administrativa para la Gestión, Explotación y Mantenimiento del Aeropuerto de la Región de Murcia.								
	<b>(miles de euros) (*)</b>								
	<b>Fracción del Capital directo (%)</b>	<b>Beneficio/(Pérdidas)</b>						<b>Total Patrimonio</b>	<b>Valor en libros</b>
		<b>Capital</b>	<b>Explotación</b>	<b>Ejercicio(**)</b>	<b>Reservas</b>	<b>Resto de Patrimonio</b>			
<b>31 de diciembre de 2024</b>	100 %	8.500	(1.875)	(1.430)	1.698	(7.742)		<b>1.026</b>	<b>16.192</b>
<b>31 de diciembre de 2023</b>	100 %	8.500	(1.669)	(1.273)	1.697	(6.468)		<b>2.456</b>	<b>16.192</b>

*(\*) Datos obtenidos de las cuentas anuales individuales del ejercicio 2024 y 2023.*

*(\*\*) El resultado del ejercicio procede íntegramente de operaciones continuadas.*

Con fecha 25 de enero de 2018, Aena constituyó “Aena, Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia S.M.E., S.A.” (en adelante, SCAIRM), sociedad concesionaria titular del contrato de gestión, explotación, mantenimiento y conservación del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia (SCAIRM) en la modalidad de concesión de dicho aeropuerto y de su zona de actividades complementarias durante un plazo de 25 años, formalizándose el contrato de adjudicación con fecha 24 de febrero de 2019.

Como consecuencia de la situación originada por la pandemia, el tráfico aéreo de este aeropuerto se vio fuertemente impactado con reducciones relevantes de los tráficos, lo que afectó de forma significativa a la actividad y, por tanto, a la cifra de negocio y los resultados durante 2020, 2021 y comienzos de 2022. Adicionalmente, las previsiones arrojaban escenarios futuros totalmente alejados de los previstos en el momento en que se formuló la oferta del contrato de concesión.

Dada la situación de desequilibrio de la concesión, el 27 de diciembre de 2021 se formalizó la adenda al contrato de concesión conforme a lo establecido en la Orden de la Consejería de Fomento e Infraestructuras de la Región de Murcia de 17 de noviembre de 2021, por la que se resuelven las solicitudes de reequilibrio del Contrato de Concesión para la “Gestión, explotación, Mantenimiento y conservación del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia”, quedando modificados parte de los términos relevantes del acuerdo en base a los cuales se establecen mecanismos de compensación basados, principalmente, en una transformación de los cánones fijos a pagar en variables en función del tráfico aéreo que serán revisables periódicamente. A cierre de 2024, el tráfico del aeropuerto se incrementó un 3,4% respecto al registrado en 2023 (4,6 % de aumento en el ejercicio anterior). Sin embargo, los niveles de tráfico aún se encuentran un 16,8% por debajo del alcanzado en 2019, no estando prevista la total recuperación de los volúmenes pre-covid hasta 2027.

A cierre del ejercicio 2024, la Sociedad concesionaria ha procedido a actualizar las proyecciones de tráfico para el periodo concesional remanente, resultando una disminución del 8,6% con respecto a las proyecciones anteriores que habían sido actualizadas a finales del año anterior. Adicionalmente, en el cierre del ejercicio 2024, se ha producido un incremento de las tasas de descuento, por lo que todo ello se ha considerado un indicio de deterioro.

Por ello, se ha llevado a cabo una estimación de su importe recuperable, a partir de proyecciones de flujos de efectivo hasta la finalización del periodo concesional, que requieren de la aplicación de juicio por parte de la dirección y los administradores de la Sociedad y la realización de hipótesis y asunciones de aspectos como la evolución de los tráficos de pasajeros en el aeropuerto durante el periodo concesional restante, los costes necesarios para llevar a cabo la actividad principal de la Sociedad concesionaria en ese periodo, la evolución prevista del IPC o tasas de descuento.

Las estimaciones del importe recuperable están sujetas habitualmente a incertidumbre respecto de las hipótesis y asunciones a considerar. Como resultado del test practicado sobre el escenario base, a 31 de diciembre de 2024, no ha resultado necesario registrar deterioro.

**Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2024**

*(Importes en miles de euros salvo otra indicación)*

La razonabilidad de las hipótesis clave asumidas, así como de los análisis de sensibilidad efectuados, los resultados y las conclusiones alcanzadas sobre las pruebas de deterioro efectuadas, han sido revisadas favorablemente por expertos profesionales independientes.

**b) Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. ("ADI")**

<b>Denominación:</b>	<b>Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A.</b>							
<b>Domicilio:</b>	Peonías, 12. Madrid							
<b>Actividad:</b>	Explotación, conservación, gestión y administración de infraestructuras aeroportuarias.							
	(miles de euros) (*)							
	Fracción del Capital directo (%)	Beneficio/(Pérdidas)				Resto de Patrimonio	Total Patrimonio	Valor en libros
		Capital	Explotación	Ejercicio(**)	Reservas			
<b>31 de diciembre de 2024</b>	100 %	161.182	57.117	27.268	307.168	685	<b>496.303</b>	<b>165.032</b>
<b>31 de diciembre de 2023</b>	100 %	161.182	370.237	343.853	238.019	(274.703)	<b>468.351</b>	<b>165.032</b>

*(\*) Datos obtenidos de las cuentas anuales individuales del ejercicio 2024 y 2023.*

*(\*\*) El resultado del ejercicio procede íntegramente de operaciones continuadas.*

La Sociedad "Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. (Sociedad Unipersonal)" (en adelante ADI) se constituyó el 13 de noviembre de 1991 con la denominación social de Empresa de Mantenimiento Aeronáutico, S.A. y su único accionista es la sociedad Aena S.M.E., S.A.. ADI es una sociedad holding tenedora de acciones o participaciones del negocio internacional del grupo AENA a través de inversiones en sociedades domiciliadas fuera de España, siendo ésta su actividad actual.

En los ejercicios 2024 y 2023 Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. no ha repartido dividendos.

En línea con el ejercicio realizado por Aena, al cierre del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2024, Aena Desarrollo Internacional ha procedido a realizar el cálculo del importe recuperable de sus participaciones, así como de los préstamos concedidos a sus filiales LLAHL II y LLAH III, ANB y BOAB, mediante la estimación de su participación en los flujos de efectivo que se espera sean generados por la empresa participada, procedentes tanto de sus actividades ordinarias como de su enajenación o baja en cuentas. Estos cálculos usan proyecciones de flujos de efectivo basadas en presupuestos financieros aprobados por la Dirección que cubren el período de duración de las concesiones de explotación de los aeropuertos de Luton (Londres, Reino Unido) y de Brasil. Los flujos consideran la experiencia pasada y representan la mejor estimación de la Dirección sobre la evolución futura del mercado. Como consecuencia de dichos test, al cierre del ejercicio 2024 ADI ha registrado las siguientes variaciones en el deterioro de sus participaciones:

- Reversión de deterioro en su participación en LLAHL III por importe de 6.974 miles de euros (2023: reversión de deterioro de 8.981 miles de euros);
- Reversión de deterioro por importe de 12.699 miles de euros en su participación en ANB (2023: dotación de deterioro de 245.705 miles de euros);
- Dotación de deterioro en su participación en BOAB por importe de 18.793 miles de euros (2023: no se dotó ni revirtió deterioro).

Por otra parte, es importante mencionar que la dirección y los administradores de ADI estiman que la valoración de la inversión de esta sociedad en Aeropuertos Mexicanos del Pacífico (AMP) a 31 de diciembre de 2024, realizada a partir del valor recuperable a esa fecha, ascendería a 631.997 miles de euros (2023: 528.613 miles de euros), mientras que el valor neto contable de la inversión de ADI en AMP a 31 de diciembre de 2024 y 31 de diciembre de 2023 asciende a 50.555 miles de euros por lo que se pone de manifiesto una plusvalía tácita relevante en dicha participada en ambos ejercicios. El valor de la cotización a 31 de diciembre de 2024 fue de 366,64 MXN (2023: 296,43 MXN) y la cotización media del último trimestre fue de 360,48 MXN en 2024 (2023: 251,74 MXN).

Basándose en todo ello, la dirección de la Sociedad considera que el importe recuperable de la inversión en ADI, calculado a 31 de diciembre de 2024 y 2023, es superior a su coste de adquisición, teniendo en cuenta su patrimonio neto más las plusvalías tácitas existentes en la fecha de cierre que surgen en la valoración de la participación que ADI mantiene en AMP.

**11.2.2 Sociedades con participación indirecta de Aena**

**Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2024**

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

**a) London Luton Airport**

La Sociedad AENA S.M.E., S.A. posee el control de London Luton Airport Holding III Limited (en adelante, "LLAH III") y todas sus participadas a través de ADI. Todas las sociedades del Grupo Luton tienen su domicilio en Reino Unido, en Percival House, 134, Percival, Way London, Luton Airport Luton Bedfordshire LU2 9NU. La actividad principal de este Grupo es gestionar la concesión de la explotación del Aeropuerto de Luton.

Los principales importes de capital, patrimonio, resultados y valor en libros, expresados en moneda local y bajo principios contables locales e incluyendo la valoración de los activos identificables adquiridos y los pasivos asumidos a la fecha de adquisición, relacionados con esta empresa al cierre de los ejercicios 2024 y 2023 son los siguientes (expresados en miles):

Denominación / Domicilio / Actividad	31 de diciembre de 2024						
	% Partic.	Capital	Resultado de explotación	Resultado del ejercicio (***)	Reservas	Resto Patrimonio	Total de Patrimonio
<i>Miles GBP</i>							
London Luton Airport Holdings III Limited (*)	51%	986	105.249	65.315	3.313	(184.995)	(115.381)
London Luton Airport Holdings II Limited (*)	51%	986	88.302	68.127	3.313	(201.998)	(129.572)
London Luton Airport Holdings I Limited (*)	51%	1.930	88.303	75.749	3.313	(115.549)	(34.557)
London Luton Airport Group Limited (*)	51%	5.274	108.448	105.416	44.279	-	154.969
London Luton Airport Operations Limited (**)	51%	5.274	108.448	105.416	44.279	-	154.969

(\*) Datos obtenidos de los estados financieros consolidados a 31 de diciembre de 2024 preparados por la dirección de la filial y pendientes de formulación.

(\*\*) Datos obtenidos de los estados financieros individuales a 31 de diciembre de 2024 preparados por la dirección de la filial y pendientes de formulación.

(\*\*\*) El resultado del ejercicio procede íntegramente de operaciones continuadas.

Denominación / Domicilio / Actividad	31 de diciembre de 2023						
	% Partic.	Capital	Resultado de explotación	Resultado del ejercicio (***)	Reservas	Resto Patrimonio	Total de Patrimonio
<i>Miles GBP</i>							
London Luton Airport Holdings III Limited (*)	51%	986	56.568	25.302	101.744	(250.610)	(122.578)
London Luton Airport Holdings II Limited (*)	51%	986	60.283	28.125	101.744	(269.986)	(139.131)
London Luton Airport Holdings I Limited (*)	51%	1.930	60.285	38.590	195.211	(279.668)	(43.937)
London Luton Airport Group Limited (*)	51%	5.274	82.681	67.779	52.651	-	125.704
London Luton Airport Operations Limited (**)	51%	5.274	82.681	67.779	52.651	-	125.704

(\*) Datos obtenidos de las cuentas anuales consolidadas a 31 de diciembre de 2023.

(\*\*) Datos obtenidos de las cuentas anuales individuales a 31 de diciembre de 2023.

(\*\*\*) El resultado del ejercicio procede íntegramente de operaciones continuadas.

El valor en libros de ADI de su participación en la matriz última del Grupo Luton asciende a 63.016 miles de euros a 31 de diciembre de 2024 (31 de diciembre de 2023: 56.042 miles de euros).

LLAHL III es una sociedad instrumental creada con el objetivo, a través de su subsidiaria al 100 % London Luton Airport Holdings II Limited (LLAHL II), quien a su vez posee al 100 % de London Luton Airport Holdings I Limited (LLAHL I), de llevar a cabo la adquisición, con fecha 27 de noviembre de 2013, de London Luton Airport Group Limited y de su subsidiaria London Luton Airport Operations Limited, sociedad gestora del aeropuerto de Luton en el Reino Unido.

London Luton Airport Operations Limited ("LLA") y London Luton Airport Limited ("LLAL") celebraron un Acuerdo de Concesión el 20 de agosto de 1998, en virtud del cual LLA acordó administrar y operar el Aeropuerto de London Luton conforme a los términos del Contrato de Concesión vigente inicialmente hasta el 31 de marzo de 2031 y ampliado posteriormente hasta el 4 de septiembre de 2032, como parte de las medidas compensatorias de las negativas consecuencias que la pandemia de COVID-19 tuvo sobre el tráfico aéreo del aeropuerto.

En abril de 2024 fue ampliada la capacidad máxima regulatoria del aeropuerto de Luton en un millón, quedando establecida en 19 millones de pasajeros.

## **Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2024**

*(Importes en miles de euros salvo otra indicación)*

A 31 de diciembre de 2024, ADI ha recibido dividendos procedentes de LLAH III por importe de 35.218 miles de euros. (5.993 miles de euros a 31 de diciembre de 2023).

### **b) Aeropuertos do Nordeste do Brasil (ANB)**

El 15 de marzo de 2019, ADI resultó declarada ganadora por la Agencia Nacional de Aviación Civil brasileña (ANAC) en la subasta celebrada en relación con la concesión para la explotación y mantenimiento de los aeropuertos de Recife, Maceió, Aracajú, Campina Grande, João Pessoa y Juazeiro do Norte en Brasil, agrupados en el denominado Grupo Aeroportuario del Nordeste de Brasil. El contrato de concesión de servicios de 30 años de duración fue firmado por la dependiente Aeroportos do Nordeste do Brasil S.A. (en adelante, "ANB"), en octubre de 2019, y el inicio de la operación de los 6 aeropuertos dio comienzo entre enero y marzo de 2020.

De acuerdo con la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, el Consejo de Ministros aprobó, en su reunión de 12 de abril de 2019, autorizar a ADI la creación en Brasil de la sociedad mercantil estatal Aeroportos do Nordeste do Brasil S.A. (en adelante, "ANB") como entidad concesionaria de la gestión aeroportuaria de los citados aeropuertos. Con fecha 30 de mayo de 2019 se constituyó la nueva sociedad brasileña, participada en su totalidad por Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A., con un capital social de 10.000 reales brasileños y cuyo objeto social específico y exclusivo es la prestación de servicios públicos para la ampliación, conservación y explotación de la infraestructura aeroportuaria de los complejos aeroportuarios integrantes del bloque Nordeste de Brasil. El Consejo de Administración de la sociedad brasileña, en su reunión celebrada el 1 de julio de 2019, aprobó una ampliación de capital social por importe de 2.388.990.000 reales brasileños totalmente suscrita por su accionista único.

Dadas las características del pliego de la licitación, cabe calificar este contrato como un contrato de gestión de servicios públicos en la modalidad de concesión, debiendo su adjudicatario prestar todos los servicios que a un gestor aeroportuario le correspondiere, si bien no incluye los servicios ATC (Air Traffic Control). Las líneas principales resumidas de este acuerdo son las siguientes:

- La concesión, que tiene un período de 30 años ampliable 5 años adicionales, es del tipo BOT (construir, operar y transferir). Una vez finalizado el plazo total de la concesión, la plena e ilimitada posesión de los terrenos y la totalidad de las instalaciones existentes (incluidos los gastos útiles realizados por el concesionario y las mejoras que hayan podido ser incorporadas por éste) revertirán a la Agencia Nacional de Aviación Civil de Brasil sin que exista derecho a indemnización alguna a favor del Concesionario.
- Los ingresos de la actividad aeronáutica están regulados bajo un modelo dual-till.
- La nueva Sociedad Concesionaria tendrá derecho a percibir una retribución en concepto de precio por la utilización de las instalaciones y por la prestación de servicios vinculadas con la gestión del aeropuerto.
- Por su parte, la Administración recibe un canon fijo de 1.900 millones de BRL (aproximadamente, 427,7 millones de euros) en la fecha de firma del contrato y un canon variable a partir del quinto año en función de los ingresos brutos del acuerdo de concesión. La contraprestación económica variable se fija en el 8,16 % sobre los ingresos brutos, con 5 años iniciales de carencia y 5 años progresivos que comenzarían en 2025 al 1,63 % y se incrementan gradualmente a 3,26 % en 2026, 4,90 % en 2027, 6,53 % en 2028, llegando al 8,16 % contractual aplicable en 2029 y en años sucesivos. No obstante, para mitigar los efectos de la pandemia ANAC ha aprobado reequilibrios económico-financieros correspondientes a los ejercicios 2020 a 2022, que serán compensados con la contribución variable, retrasándose así, previsiblemente su pago.
- La Agencia Nacional de Aviación Civil (ANAC) estimó en el pliego de licitación un importe de inversión de 2.153 millones de reales brasileños (equivalente a 486,6 millones de euros al tipo de cambio 4,4239 EUR/BRL) distribuido entre inversiones destinadas a adecuar las infraestructuras al tráfico (el 25,6% del total estimado por la autoridad brasileña); inversiones discrecionales (31,7%) no obligatorias, principalmente destinadas a las áreas comerciales; y de mantenimiento de infraestructuras, pistas y equipamientos (42,7%).

La totalidad de las acciones representativas del capital de ANB están pignoradas en garantía del cumplimiento por esta sociedad de los compromisos adquiridos frente a sus bancos financiadores Banco do Nordeste do Brasil S/A y Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social S/A.

Los principales importes de capital, patrimonio, resultados y valor en libros, expresados en moneda local y bajo principios contables locales e incluyendo la valoración de los activos identificables adquiridos y los pasivos asumidos a la fecha de adquisición, relacionados con esta empresa al cierre de los ejercicios 2024 y 2023 son los siguientes (expresados en miles):

**Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2024**

*(Importes en miles de euros salvo otra indicación)*

<b>Denominación:</b>	<b>Aeroportos do Nordeste do Brasil S.A. (ANB)</b>								
<b>Domicilio:</b>	Estado de Recife, Pernambuco (Brasil)								
<b>Actividad:</b>	Prestación de servicios públicos para la ampliación, conservación y explotación de la infraestructura aeroportuaria de los complejos aeroportuarios integrantes del bloque Nordeste de Brasil.								
	<b>miles de BRL (*)</b>							<b>(miles de euros)</b>	
	<b>Fracción del Capital directo (%)</b>	<b>Beneficio/(Pérdidas)</b>					<b>Resto de Patrimonio</b>	<b>Total Patrimonio</b>	<b>Valor en libros</b>
		<b>Capital</b>	<b>Explotación</b>	<b>Ejercicio(**)</b>	<b>Reservas</b>				
<b>31 de diciembre de 2024</b>	100 %	2.389.000	144.185	28.903	126.598		<b>2.544.501</b>	<b>536.546</b>	
<b>31 de diciembre de 2023</b>	100 %	2.389.000	950.172	617.673	0	(491.075)	<b>2.515.598</b>	<b>523.840</b>	

*(\*) Datos obtenidos de las cuentas anuales individuales del ejercicio 2024 y 2023.*

*(\*\*) El resultado del ejercicio procede íntegramente de operaciones continuadas.*

**c) Bloco do Onze Aeroportos do Brasil S.A.**

En el ámbito de los objetivos del Plan Estratégico 2018-2021 y en la visión estratégica para el período 2022-2026, el 18 de agosto de 2022 la Agencia Nacional de Aviación Civil brasileña (ANAC) declaró a ADI ganadora en la subasta celebrada para la firma de un contrato de concesión para la ampliación, mantenimiento y explotación de los siguientes del Bloque SP/MS/PA/MG: Congonhas - São Paulo, Campo Grande, Corumbá, Ponta Porã, Maestro Wilson Fonseca – Santarém, João Corrêa da Rocha – Marabá, Carajás – Parauapebas, Altamira, Ten. Cel. Aviador César Bombonato – Uberlândia, Mário Ribeiro - Montes Claros, Mario de Almeida Franco – Uberaba (en adelante, la Licitación).

De acuerdo con lo establecido en la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, el 18 de octubre de 2022 el Consejo de Ministros aprobó autorizar a Aena Internacional la creación en Brasil de la sociedad mercantil estatal Bloco do Onze Aeroportos do Brasil S.A. (en adelante, “BOAB”), para ser la futura sociedad concesionaria de los aeropuertos del Bloque SP/MS/PA/MG. Con fecha 16 de noviembre de 2022 se constituyó BOAB como sociedad participada en su totalidad por Aena Internacional, cuyo objeto social es la prestación de servicios públicos para la ampliación, mantenimiento y explotación de la infraestructura aeroportuaria de los complejos aeroportuarios integrantes del bloque SP/MS/PA/MG. La Sociedad BOAB se constituyó con un capital social inicial de 10 miles de Reales Brasileños, que fueron suscritos íntegramente por Aena Internacional y del que se desembolsaron 1.000 Reales Brasileños. El Consejo de Administración de BOAB, en reunión celebrada el 28 de noviembre de 2022, aprobó una ampliación de capital social por importe de 4.124 millones de Reales brasileños, el cual fue suscrito íntegramente por Aena Internacional. El 26 de enero de 2023, Aena Internacional desembolsó el importe de 1.639 millones de Reales Brasileños del capital social, dando cumplimiento al importe mínimo a desembolsar de acuerdo con el Pliego de la Licitación.

Con fecha 28 de marzo de 2023 se suscribió el contrato de concesión para la prestación de servicios públicos relacionados con la ampliación, mantenimiento y explotación de la infraestructura aeroportuaria de 11 aeropuertos en Brasil, ubicados en cuatro estados (São Paulo, Mato Grosso del Sur, Minas Gerais y Pará). El contrato de concesión ha entrado en vigor el pasado 5 de junio de 2023 y tiene una duración de treinta años. BOAB comenzó a gestionar los 11 aeropuertos, de forma escalonada, durante el segundo semestre de 2023 (octubre y noviembre), una vez han sido aprobados por el regulador los Planes de Transición Operacional.

Dadas las características del pliego de la licitación, cabe calificar este contrato como un contrato de gestión de servicios públicos en la modalidad de concesión, debiendo su adjudicatario prestar todos los servicios que a un gestor aeroportuario le correspondiere, si bien no incluye los servicios ATC (Air Traffic Control). Las líneas principales resumidas de este acuerdo son las siguientes:

- La concesión, que tiene un período de 30 años ampliable 5 años adicionales, es del tipo BOT (construir, operar y transferir). Una vez finalizado el plazo total de la concesión, la plena e ilimitada posesión de los terrenos y la totalidad de las instalaciones existentes (incluidos los gastos útiles realizados por el concesionario y las mejoras que hayan podido ser incorporadas por éste) revertirán a la Agencia Nacional de Aviación Civil de Brasil sin que exista derecho a indemnización alguna a favor del Concesionario.
- Los ingresos de la actividad aeronáutica están regulados bajo un modelo dual- till.
- La nueva Sociedad Concesionaria tendrá derecho a percibir una retribución en concepto de precio por la utilización de las instalaciones y por la prestación de servicios vinculadas con la gestión del aeropuerto.
- Por su parte, la Administración recibe un canon fijo de 2.450 millones de BRL (aproximadamente, 457,5 millones de euros) en la fecha de firma del contrato y un canon variable a partir del quinto año en función de los ingresos brutos del acuerdo de concesión. La contraprestación del quinto año es del 3,23% y aumenta progresivamente

**Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2024**

*(Importes en miles de euros salvo otra indicación)*

(6,46% en el sexto, 9,69% en el séptimo y 12,92% en el octavo) hasta el 16,15% anual en el noveno año y sucesivos hasta la finalización de la concesión.

- La Agencia Nacional de Aviación Civil (ANAC) estimó en el pliego de licitación un importe de inversión de 5.808 millones de reales brasileños (precios constantes de octubre 2020. Sólo en el aeropuerto de Congonhas, se preveía invertir un total de 3.350 millones de BRL a lo largo de los 30 años de concesión, de los cuales el 75,4% (2.530 millones de BRL) se invertían en la ampliación de las infraestructuras en los cinco primeros años del contrato.

El 20 de enero de 2023, ADI firmó con BOAB un préstamo por importe de 2.450.000.000 reales brasileño, para el pago a la ANAC de la Contribución Inicial derivado de la suscripción del contrato de concesión firmado. La fecha de vencimiento del préstamo es el 16 de diciembre de 2025. El tipo de interés nominal aplicable será igual a la variación acumulada del cien por cien de las tarifas medias diarias del Depósito Interfinanciero (“Tasa DI”) de un día, expresado en porcentaje anual, base doscientos cincuenta y dos (252) días hábiles, calculados y divulgados diariamente por la Bolsa de Brasil. A 31 de diciembre de 2024, este préstamo presenta un saldo de 380.653 miles de euros a corto plazo (456.936 miles de euros a largo plazo a 31 de diciembre de 2023) un saldo de 16.220 miles de euros de intereses a c/p ( 21.754 miles de euros de intereses a c/p a 31 de diciembre de 2023), así como 7.456 miles de euros reconocidos como deuda a c/p por el impuesto de renta del cobro de los intereses del préstamo (5.237 miles de euros a 31 de diciembre de 2023), y ha generado en el ejercicio 2024 unos intereses a favor de ADI de 26.534 miles de euros reconocidos como ingresos financieros (51.301 miles de euros en el ejercicio anterior).

Los principales importes de capital, patrimonio, resultados y valor en libros, expresados en moneda local y bajo principios contables locales e incluyendo la valoración de los activos identificables adquiridos y los pasivos asumidos a la fecha de adquisición, relacionados con esta empresa al cierre del ejercicio 2024 son los siguientes (expresados en miles):

<b>Denominación:</b>	<b>Bloco do Onze Aeroportos do Brasil S.A. (BOAB)</b>							
<b>Domicilio:</b>	Estado de Sao Paulo-Brasil							
<b>Actividad:</b>	Prestación de servicios públicos para la ampliación, conservación y explotación de la infraestructura aeroportuaria de los complejos aeroportuarios que integran el Grupo SP/MS/PA/MGI.							
	<b>miles de BRL (*)</b>							<b>(miles de euros)</b>
	<b>Fracción del Capital directo (%)</b>	<b>Capital</b>	<b>Beneficio/(Pérdidas)</b>			<b>Resto de Patrimonio</b>	<b>Total Patrimonio</b>	<b>Valor en libros</b>
			<b>Explotación</b>	<b>Ejercicio(**)</b>	<b>Reservas</b>			
<b>31 de diciembre de 2024</b>	100 %	1.639.250	462.125	173.826	0	(54.579)	<b>1.758.497</b>	<b>274.103</b>
<b>31 de diciembre de 2023</b>	100 %	1.639.250	(39.458)	(54.218)	0	(362)	<b>1.584.670</b>	<b>292.895</b>

*(\*) Datos obtenidos de las cuentas anuales individuales del ejercicio 2024 y 2023.*

*(\*\*) El resultado del ejercicio procede íntegramente de operaciones continuadas.*

Al cierre del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2024 se ha procedido a realizar el test de deterioro de la inversión que ADI mantiene en BOAB. El cálculo del valor recuperable de la inversión se ha efectuado de acuerdo con el valor en uso estimado mediante la valoración de los flujos de efectivo que se espera sean generados por esta sociedad dependiente, convertidos al tipo de cambio en la fecha de determinación de ese valor (tipo de cambio de cierre: 31 de diciembre de 2024: 6,4363 RB\$/EUR). Estos cálculos se fundamentan en proyecciones de flujos de efectivo basadas en presupuestos financieros aprobados por la Dirección, y que cubren el período de duración de su contrato de concesión. Dichos flujos representan la mejor estimación de la Dirección sobre la evolución futura del mercado. Como resultado de dicho test, a cierre de 2024 la Sociedad ha contabilizado un deterioro por importe de 18.792 miles de euros.

**Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2024**

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

**11.3 Participaciones en empresas asociadas y de control conjunto**

Por otro lado, la Sociedad participa indirectamente en otras Sociedades a través de la filial ADI. Los principales importes de capital, patrimonio, resultados y valor en libros expresados en moneda local y bajo principios contables locales, relacionados con estas empresas al cierre del ejercicio 2024 y 2023 son los siguientes (expresado en miles):

Denominación / Domicilio / Actividad	31 de diciembre de 2024						
	% Partic.	Capital	Resultado de explotación	Resultado del ejercicio	Reservas	Resto Patrimonio	Total de Patrimonio
<i>Miles COP</i>							
<b>Sociedad Aeroportuaria de la Costa S.A. (SACSA)</b>							
Aeropuerto Rafael Núñez. Cartagena de Indias-Colombia. Explotación Aeropuerto de Cartagena (*)	37,89 %	3.698.728	(1.560.879)	5.999.221	4.367.609	-	14.065.558
<i>Miles MXN</i>							
<b>Aeropuertos Mexicanos del Pacífico, S.A. de CV (AMP)</b>							
México DF Operador de 12 aeropuertos en México (*)	33,33 %	1.484.705	2.383.801	2.388.636	3.507.988	162.957	7.544.286
<i>Miles COP</i>							
<b>Aerocali, S.A.</b>							
Aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón Cali-Colombia Explotación Aeropuerto de Cali (*)	50,00 %	3.800.000	74.887.280	53.563.312	19.039.171	-	76.402.483

(\*) Datos obtenidos de estados financieros provisionales a 31 de diciembre de 2024.

Denominación / Domicilio / Actividad	31 de diciembre de 2023						
	% Partic.	Capital	Resultado de explotación	Resultado del ejercicio	Reservas	Resto Patrimonio	Total de Patrimonio
<i>Miles COP</i>							
<b>Sociedad Aeroportuaria de la Costa S.A. (SACSA)</b>							
Aeropuerto Rafael Núñez. Cartagena de Indias-Colombia. Explotación Aeropuerto de Cartagena (*)	37,89 %	3.698.728	8.000.949	9.171.232	31.491.632	-	44.361.592
<i>Miles MXN</i>							
<b>Aeropuertos Mexicanos del Pacífico, S.A. de CV (AMP)</b>							
México DF Operador de 12 aeropuertos en México (*)	33,33 %	1.484.705	1.667.953	1.629.695	207.973	137.134	3.459.507
<i>Miles COP</i>							
<b>Aerocali, S.A.</b>							
Aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón Cali-Colombia Explotación Aeropuerto de Cali (*)	50,00 %	3.800.000	63.436.523	45.372.919	3.666.252	-	52.839.171

(\*) Datos obtenidos de las cuentas anuales a 31 de diciembre de 2023.

El patrimonio neto de las Sociedades participadas en Colombia y México incluye la partida de ajustes por inflación, siguiendo las normas establecidas al efecto en el país respectivo.

El plazo inicial de explotación de la concesión del aeropuerto internacional Rafael Núñez de la ciudad de Cartagena de Indias, gestionado por la Sociedad Aeroportuaria de la Costa S.A, finalizaba el 25 de septiembre de 2020. El contrato fue prorrogado posteriormente en varias ocasiones por acuerdos alcanzados con la entidad concedente finalizando definitivamente el 29 de febrero de 2024. Considerando que la Sociedad no tiene previsto continuar realizando operaciones, en Asamblea de Accionistas celebrada el 26 de agosto de 2024 se acordó la disolución y liquidación de SACSA. Por tanto, la sociedad se encuentra actualmente en proceso de liquidación, pudiendo estar en esta situación por tiempo indefinido, durante el cual su capacidad está limitada a realizar únicamente los actos tendientes a su liquidación

## **Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2024**

*(Importes en miles de euros salvo otra indicación)*

A 31 de diciembre de 2024, ADI ha recibido dividendos procedentes de Aerocali por importe de 3.598 miles de euros (2023: 5.599 miles de euros) y de AMP por importe de 689 miles de euros (2023: 25.035 miles de euros). SACSA, en proceso de liquidación desde el ejercicio 2024, ha repartido dividendos por importe de 2.993 miles de euros. (2023: no repartió dividendos).

A 31 de diciembre de 2024, ADI ha realizado un test de deterioro que permite determinar la recuperación del importe de sus participaciones en asociadas y control conjunto, no resultando necesario registrar deterioro de valor en ningún caso.

### **11.3.1 Aerocali**

El 29 de mayo de 2014 la Sociedad dependiente Aena Desarrollo Internacional S.M.E, S.A., efectuó la compra de 63.335 acciones ordinarias adicionales de Aerocali, S.A., un 16,67 %. Con esta adquisición Aena Desarrollo Internacional S.M.E, S.A. pasó a tener el 50 % de participación sobre esta empresa. El importe pagado por esta adquisición ascendió a 2.036 miles de euros. De acuerdo con el análisis efectuado por la dirección de Aena Desarrollo Internacional S.M.E, S.A., con esta adquisición no se pasaría a tener control de la participada ya que existe control conjunto, por lo que a 31 de diciembre de 2024 y 31 de diciembre de 2023 se continúa registrando en las cuentas anuales consolidadas por el método de puesta en equivalencia con el cambio en el porcentaje de participación desde la adquisición de las nuevas acciones.

El plazo de la concesión del aeropuerto internacional Alfonso Bonilla Aragón, Cali, gestionado por la Sociedad Aerocali S.A. finalizaba el pasado 1 de septiembre de 2020, habiendo sido prorrogado con posterioridad en varias ocasiones como consecuencia de acuerdos alcanzados con la Agencia Nacional de Infraestructuras (ANI) de Colombia, estando actualmente vigente hasta el 31 de agosto de 2025.

### **11.3.2 Aeropuertos Mexicanos del Pacífico (AMP)**

Con fecha 24 de febrero de 2006, Grupo Aeroportuario del Pacífico, S.A. (compañía participada por AMP) comenzó a cotizar en la bolsa de México y de Nueva York a través de una OPV realizada por el Gobierno Mexicano (propietario anterior del 85 % restante del capital). Adicionalmente, Aeropuertos Mexicanos del Pacífico adquirió en la Bolsa un 2,296 % de Grupo Aeroportuario del Pacífico, S.A. por importe de 286.297.895 pesos mexicanos (MXN), hasta alcanzar el 17,296 % de su capital. En el mes de mayo de 2008 se adquirieron en la bolsa 640.000 acciones por un importe de 26.229.376 pesos mexicanos (MXN), un 0,11396 %, alcanzando un 17,40996 % de Grupo Aeroportuario del Pacífico, S.A. El día 19 de diciembre de 2019, en cumplimiento de lo determinado en el consejo, AMP realizó la venta de 250.000 acciones de la serie B que representó el 1,85% del 2.41% que se tenía de estas acciones, por lo cual, se vendió el 0,04% manteniendo el 17,4% (17,36996% vs 17,40996%) de GAP con un resultado de 29,6 millones de pesos mexicanos.

Como consecuencia de diversas operaciones de amortización de autocartera realizadas por GAP, el porcentaje de participación de AMP en esta sociedad se incrementó hasta alcanzar un 19,02% a 31 de diciembre de 2023 y un 19,28% a 31 de diciembre de 2024, ya reflejado en la Comisión Nacional Bancaria y de Valores de México.

## 12. Operaciones y saldos con partes vinculadas

El detalle de los saldos deudores y acreedores mantenidos con empresas del grupo y vinculadas al cierre del ejercicio 2024 y 2023 es el siguiente:

Ejercicio 2024

Nota	Deudor c/p	Créditos a largo plazo	Créditos a corto plazo	Otros activos financieros corto plazo	Deudas a largo plazo	Otros pasivos a largo plazo (fianzas)	Periodific. a largo plazo	Deudas a corto plazo	Deudas a corto plazo (Impuestos)	Otros pasivos a corto plazo (fianzas)	Periodificaciones a corto plazo	Proveedor Inmovilizado	Anticipo de clientes	Acreedores
	13				15	10		15	15	10		15	16	16
<b>Entidad dominante:</b>														
ENAIRE	82	-	-	-	(1.949.031)	(568)	-	(404.108)	-	-	-	-	-	(10.087)
<b>Operaciones con empresas del grupo y asociadas:</b>														
Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. (ADI)	-	557.516	480.270	-	-	-	-	-	(26.998)	-	-	-	-	(193)
Aena, Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia S.M.E., S.A. (AIRM)	595	7.000	3	1.314	-	-	-	-	(496)	-	-	-	-	-
Aeroportos do Nordeste do Brasil, S.A.(ANB)	4.562	-	-	-	-	-	(1.549)	-	-	-	(774)	-	-	-
Bloco do Onze Aeroportos do Brasil S.A. (BOAB)	7.484	-	-	-	-	-	(1.261)	-	-	-	(631)	-	-	-
<b>Operaciones con vinculadas:</b>														
Servicios y Estudios para la Navegación Aérea y la Seguridad Aeronáutica, S.A.U. (SENASA)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(2)
Agencia Estatal de Meteorología (AEMET)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(1.263)
Ingeniería de Sistemas para la Defensa de España, S.A. (ISDEFE)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(206)	-	(449)
Ingeniería y Economía del Transporte, S.A. (INECO)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(341)	-	(554)
Otras partes vinculadas	740	-	-	-	-	(209)	-	-	-	(21)	-	(4.252)	(1)	(1.685)
	<b>13.463</b>	<b>564.516</b>	<b>480.273</b>	<b>1.314</b>	<b>(1.949.031)</b>	<b>(777)</b>	<b>(2.810)</b>	<b>(404.108)</b>	<b>(27.494)</b>	<b>(21)</b>	<b>(1.405)</b>	<b>(4.799)</b>	<b>(1)</b>	<b>(14.233)</b>

**Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2024**

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

**Ejercicio 2023**

	Deudor c/p	Créditos a largo plazo	Créditos a corto plazo	Créditos a corto plazo (Impuestos)	Otros activos financieros corto plazo	Deudas a largo plazo	Otros pasivos a largo plazo (fianzas)	Periodific. a largo plazo	Deudas a corto plazo	Deudas a corto plazo (Impuestos)	Otros pasivos a corto plazo (fianzas)	Periodificaciones a corto plazo	Proveedor Inmovilizado	Anticipo de clientes	Acreedores
Nota	13					15	10		15	15	10		15	16	16
<b>Entidad dominante:</b>															
ENAI RE	90	-	-	-	-	(2.345.453)	(553)	-	(776.333)	-	-	-	-	-	(10.417)
<b>Operaciones con empresas del grupo y asociadas:</b>															
Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. (ADI)	10	1.016.258	14.841	13.322	-	-	-	-	-	(10.011)	-	-	-	-	-
Aena, Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia S.M.E., S.A. (AIRM)	1.618	5.500	1.503	-	1.838	-	-	-	-	(849)	-	-	-	-	-
Aeroportos do Nordeste do Brasil, S.A.(ANB)	5.201	-	-	-	-	-	-	(2.323)	-	-	-	(774)	-	-	-
Bloco do Onze Aeroportos do Brasil S.A. (BOAB)	7.489	-	-	-	-	-	-	(1.892)	-	-	-	(631)	-	-	-
<b>Operaciones con vinculadas:</b>															
Servicios y Estudios para la Navegación Aérea y la Seguridad Aeronáutica, S.A.U. (SENASA)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agencia Estatal de Meteorología (AEMET)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(1.241)
Ingeniería de Sistemas para la Defensa de España, S.A. (ISDEFE)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(869)	-	(263)
Ingeniería y Economía del Transporte, S.A. (INECO)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(623)	-	(623)
Otras partes vinculadas	1.065	-	-	-	-	-	(210)	-	-	-	(27)	-	(2.306)	(1)	(1.186)
	<b>15.473</b>	<b>1.021.758</b>	<b>16.344</b>	<b>13.322</b>	<b>1.838</b>	<b>(2.345.453)</b>	<b>(763)</b>	<b>(4.215)</b>	<b>(776.333)</b>	<b>(10.860)</b>	<b>(27)</b>	<b>(1.405)</b>	<b>(3.798)</b>	<b>(1)</b>	<b>(13.730)</b>

**Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2024**

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

El detalle de las transacciones realizadas con empresas del grupo y vinculadas durante el ejercicio 2024 es el siguiente (en miles de euros):

	Notas	ENAIRES (Ente Público)	ADI	AIRM	BOAB	ANB	SENASA	AEMET	ISDEFE	INECO	Otras partes vinculadas
Ingresos por prestación de servicios		(642)	(314)	(980)	(715)	(1.557)	(4)	-	(5)	-	(4.723)
Servicios recibidos		65	401	-	-	-	9	-	1.790	2.847	3.447
Aprovisionamientos: Trabajos realizados por otras empresas	23.2	119.969	-	-	-	-	-	12.419	-	-	61
Adquisiciones de inmovilizado	6 7 8	177	-	-	-	-	-	-	1.558	950	15.665
Reservas voluntarias		68	-	-	-	-	-	-	-	-	-
(Ingresos)/gastos financieros	23.6	89.183	(42.399)	(72)	-	-	-	-	-	-	-

El detalle de las transacciones realizadas con empresas del grupo y vinculadas durante el ejercicio 2023 es el siguiente (en miles de euros):

	Notas	ENAIRES (Ente Público)	ADI	AIRM	BOAB	ANB	SENASA	AEMET	ISDEFE	INECO	Otras partes vinculadas
Ingresos por prestación de servicios		(662)	(289)	(980)	(4.966)	(537)	(13)	-	(3)	(1)	(5.016)
Servicios recibidos		51	-	-	-	-	9	-	1.215	2.772	2.839
Aprovisionamientos: Trabajos realizados por otras empresas	23.1	121.223	-	-	-	-	-	12.205	-	-	-
Adquisiciones de inmovilizado	6 7 8	35	-	-	-	-	-	-	2.898	938	9.579
Reservas voluntarias		53	-	-	-	-	-	-	-	-	-
(Ingresos)/gastos financieros	23.6	93.560	(43.311)	(40)	-	-	-	-	-	-	-

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

## 12.1 Principales contratos

A continuación, se enumeran los contratos formalizados por la Sociedad con su accionista mayoritario, la entidad pública empresarial “ENAIRES”, y el resto de empresas del grupo y vinculadas para el ejercicio 2024 y 2023:

### 12.1.1 ENAIRES

Con fecha 20 de diciembre de 2016 fue aprobado por el Consejo de Administración de AENA S.M.E., S.A. el Acuerdo de ATM (Air Traffic Management) y CNS (Communication, Navigation, Surveillance) “Acuerdo de prestación de servicios de navegación aérea entre ENAIRES y Aena”, que fue asimismo aprobado por el Consejo de Administración de ENAIRES con fecha 23 de diciembre de 2016. Dicho acuerdo se extiende al periodo 2017-2021, por un importe total de 662.367 miles de euros. Al vencimiento del mismo, se firmó un nuevo acuerdo que entró en vigor el 1 de enero de 2022 y finaliza el 31 de diciembre de 2026.

Con fecha 31 de diciembre de 2021, Aena firmó con ENAIRES el contrato de prestación del servicio de verificación en vuelo con una duración de 5 años.

## **Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2024**

*(Importes en miles de euros salvo otra indicación)*

Con fecha 31 de octubre de 2017, Aena y ENAIRE firmaron un contrato de prestación de servicios de aparcamiento de la red de Aena para el uso gratuito del aparcamiento durante 15 días al año por parte de los empleados de ENAIRE. Derivado de este contrato las prestaciones económicas entre las partes durante 2024 han ascendido a 178 miles de euros

(2023: 140 miles de euros) registrados a valor de mercado, si bien el importe satisfecho por ENAIRE ha ascendido a 45 miles de euros (2023: 35 miles de euros).

### **12.1.2 Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A.**

Con fecha 28 de julio de 1999, Aena Desarrollo Internacional y Aena firmaron un Convenio Marco de Colaboración cuyo objeto es la prestación de la colaboración necesaria entre ambas partes para llevar a cabo proyectos de desarrollo y gestión de infraestructuras aeroportuarias.

El 1 de octubre de 2014 y con efectos desde 1 de abril de 2012 Aena suscribió un contrato con la dependiente Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. por un periodo de 3 años y prórrogas anuales salvo denuncia expresa, en la que ésta prestaba a Aena servicios de verificación en vuelo, empleando para ello una aeronave y equipamiento de su propiedad. Para la operación de la aeronave ADI recurría a una encomienda de servicio firmada con la sociedad mercantil estatal Servicios y Estudios para la Navegación Aérea y la Seguridad Aeronáutica (SENASA). Al no renovarse el acuerdo con SENASA, Aena licitó mediante un procedimiento abierto la contratación de los servicios de verificación en vuelo, incluyendo en el objeto del expediente la necesaria adquisición a ADI, por parte del adjudicatario, de la aeronave con que se presta el servicio. El precio de compra de la misma se estableció en 1.425 miles de euros, correspondiente a la valoración realizada por un perito tasador, resultando adjudicatario ENAIRE al presentar la oferta más económica. El beneficio para ADI de esta operación fue de 922 miles de euros. La compra a ADI por parte de ENAIRE de la aeronave tuvo lugar el 30 de marzo de 2022.

Con fecha 1 de diciembre de 2017, con el objeto de realizar una eficiente y adecuada implantación de las políticas del Grupo y para una mejor eficiencia en la gestión de la sociedad, Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A., procedió a contratar con Aena S.M.E., S.A la prestación de determinados servicios de asesoramiento y apoyo a la gestión que se determinan en el Acuerdo firmado al efecto. El periodo de vigencia del Acuerdo era de tres años con prórrogas anuales hasta un máximo de cuatro, siempre que existiese acuerdo entre las partes. El precio de los servicios prestados se fijaba anualmente y era revisado en función del volumen de los servicios prestados.

El 20 de diciembre de 2023, con efectos de 31 de diciembre de 2023, se acordó resolver el Acuerdo Marco de Colaboración de 28 de julio de 1999 y el Acuerdo de Prestación de Servicios de Apoyo a la Gestión de 1 de diciembre de 2017, firmándose un nuevo Acuerdo de Prestación de Servicios de Apoyo a la Gestión con entrada en vigor el 1 de enero de 2024 y duración de 3 años, con prórrogas automáticas de 1 año hasta un máximo de 2 años. En el Acuerdo se detallan los servicios que se comprometen a prestarse recíprocamente. En 2024 los servicios prestados por Aena alcanzan el importe de 314 miles de euros (2023: 289 miles de euros).

A efectos de reforzar los fondos propios de Aena Desarrollo Internacional, con fecha 23 de diciembre de 2021 se formalizó un préstamo participativo por 370 millones de euros, en los términos del artículo 20 del Real Decreto-Ley 7/1996, de 7 de junio, sobre Medidas Urgentes de carácter Fiscal y de Fomento y Liberalización de la Actividad Económica. El principal devengaba un interés variable de Euribor +100 puntos básicos. Este préstamo participativo se canceló a su vencimiento, el 23 de diciembre de 2023, liquidándose también los intereses correspondientes.

El 23 de diciembre de 2023 se otorgó a ADI un nuevo préstamo participativo por importe de 250 millones de euros, con vencimiento el 15 de marzo de 2025 y prórrogas de 12 meses (hasta un máximo de 3 prórrogas). El principal devengará un interés variable de Euribor 12 meses +1%, siempre que, en la fecha de inicio del periodo de interés ADI haya obtenido un EBITDA positivo en el último ejercicio cerrado anual. En diciembre de 2024 se ha formalizado la primera prórroga hasta el 15 de marzo de 2026.

Por su parte, con la constitución de Bloco do Onze Aeroportos do Brasil S.A. (BOAB) Aena Internacional aportó un capital social de 1.639.249.656 reales brasileños. Posteriormente, una vez que se suscribió el contrato de concesión, BOAB realizó el pago de la oferta económica a ANAC por importe 2.450 millones de reales brasileños, ajustado al IPCA, financiado por Aena Internacional. Para poder hacer frente a estos pagos se firmaron las siguientes operaciones de financiación intragrupo:

- El 28 de noviembre de 2022, se firmó un Préstamo Intragrupo entre AENA y Aena Internacional, por importe de 307.515.981 euros, dicho préstamo fue desembolsado el día 26 de enero de 2023 (Nota 10.1).
- El 24 de enero de 2023, se firmó un Préstamo Intragrupo entre AENA y Aena Internacional, por importe de 458.742.061 euros, dicho préstamo fue desembolsado el día 3 de febrero de 2023. Este préstamo fue novado el 8 de abril de 2024 extendiendo el vencimiento hasta el 15 de diciembre de 2025 y modificando el tipo de interés a tipo fijo de 3,41% (Nota 10.1).

## **Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2024**

*(Importes en miles de euros salvo otra indicación)*

- Conforme a lo indicado en la Nota 11.2.c) El 24 de enero de 2023, se firmó un Préstamo Intragrupa entre Aena Internacional y BOAB, por importe de 2.450.000.000 reales brasileños, dicho préstamo fue desembolsado el día 6 de febrero de 2023.

### **12.1.3 Aena, Sociedad Concesionaria del Aeropuerto de la Región Internacional de Murcia S.M.E., S.A.**

Con fecha 25 de abril de 2018, se firmó un acuerdo por el cual Aena, Sociedad Concesionaria del Aeropuerto de la Región Internacional de Murcia S.M.E., S.A. contrata a Aena, S.M.E., S.A. para la prestación de servicios de asesoramiento y asistencia en la planificación, organización, coordinación y gestión de las áreas de actividad empresarial, por una duración de 3 años desde la firma del mismo.

Con fecha 26 de abril de 2021, se firma un nuevo Acuerdo con una duración de 3 años prorrogable hasta un máximo de 1 año, destacando los siguientes servicios prestados por Aena:

- Dirección General de Aeropuertos.
- Dirección General Comercial e Inmobiliario.
- Dirección de Oficina de Presidencia, Regulación y Políticas Públicas.
- Dirección Económico Financiera.
- Secretaría General Corporativa.
- Dirección de Organización y Recursos Humanos.
- Dirección de Comunicación.
- Dirección de innovación, Sostenibilidad y Experiencia a Clientes.
- Dirección de Auditoría Interna.

En abril de 2024 se ha formalizado la prórroga de un año hasta abril de 2025. En 2024 los servicios prestados derivados de este acuerdo alcanzan el importe de 980 miles de euros (2023: 980 miles de euros).

Con la finalidad de fortalecer los fondos propios de AIRM y dotarla de los recursos financieros que le permitan llevar a cabo su actividad, con fecha 10 de febrero de 2022 Aena otorgó un préstamo participativo de 3.000 miles de euros en los términos del artículo 20 del Real Decreto-Ley 7/1996, de 7 de junio, sobre Medidas Urgentes de carácter Fiscal y de Fomento y Liberalización de la Actividad Económica. El principal devengará un interés variable de Euribor incrementado en un diferencial del 1%, siempre que en alguno de los ejercicios que transcurran hasta la fecha de vencimiento, AIRM obtenga un EBITDA de los últimos 12 meses cerrados y auditados a la fecha de pago de Intereses que sea superior al interés variable devengado sobre el Principal.

El préstamo participativo, que vencía el 15 de diciembre de 2023, se prorrogó por 2 años, hasta el día 15 de diciembre de 2025. En diciembre de 2024 se ha formalizado una nueva y última prórroga de 2 años, hasta el 15 de diciembre de 2027.

Adicionalmente, el 10 de febrero de 2022, Aena concedió una línea de crédito de 12.000 miles de euros a AIRM a un interés variable de Euribor incrementado en un diferencial del 1%. La línea de crédito, que vencía el 15 de diciembre de 2023, fue prorrogada por 2 años, hasta el día 15 de diciembre de 2025, quedando la posibilidad de una prórroga adicional de 2 años más. En diciembre de 2024 se ha formalizado una nueva y última prórroga de 2 años, hasta el 15 de diciembre de 2027. A 31 de diciembre de 2024, AIRM ha dispuesto de 1.500 miles de euros (31 de diciembre de 2023: 1.500 miles de euros).

Con objeto de seguir reforzando los fondos propios de AIRM, Aena concedió un segundo préstamo participativo el 15 de diciembre de 2023 por importe de 2.500 miles de euros, con vencimiento el 15 de diciembre de 2025 y posibilidad de prórroga por 2 años adicionales. El principal devengará un interés variable de Euribor 12 meses + 100 puntos básicos, siempre que, en la fecha de inicio del periodo de interés, AIRM haya obtenido un EBITDA positivo en el último ejercicio cerrado anual. En diciembre de 2024 se ha formalizado la primera prórroga de 2 años, hasta el 15 de diciembre de 2027.

## **Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2024**

*(Importes en miles de euros salvo otra indicación)*

### **12.1.4 Aeroportos do Nordeste do Brasil S.A. (ANB)**

Con fecha 1 de septiembre de 2020, se formalizó un acuerdo por el cual Aeroportos do Nordeste do Brasil S.A. contrata a Aena, S.M.E., S.A. y Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. para la prestación de servicios de asesoramiento y asistencia en la planificación, organización, coordinación y gestión de las áreas de actividad empresarial. El contrato tiene una duración de 2 años desde la firma del mismo con prórrogas anuales de 1 año de duración hasta un máximo de 4, acordándose una suspensión de facturación y cobro durante 2022 y 2023 a causa de la pandemia.

El 10 de julio de 2024, con efectos de 1 de mayo de 2023, Aena y ANB firman un contrato de licenciamiento y prestación de servicios de tecnologías de la información con el objetivo de que ANB disponga de sistemas de información adaptados a la especificidad de la operativa aeronáutica. Estos sistemas cubren tanto las necesidades de tecnologías de la información para dar soporte a la Gestión Operativa como los Sistemas de Gestión Empresarial necesarios para garantizar el funcionamiento y operatividad de ANB. El contrato estará vigente hasta el 31 de diciembre de 2027.

En 2024 los servicios prestados derivados de estos acuerdos alcanzan el importe de 1.557 miles de euros (2023: 537 miles de euros).

### **12.1.5 Bloco de Onze Aeroportos do Brasil (BOAB)**

Con fecha 23 de abril de 2024, con efectos desde el 1 de enero de 2023, se formalizó un acuerdo por el cual Bloco de Onze Aeroportos do Brasil S.A. contrata a Aena, S.M.E., S.A. y Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. para la prestación de servicios de asesoramiento y asistencia en la planificación, organización, coordinación y gestión de las áreas de actividad empresarial. El contrato tiene una duración de 2 años desde la firma del mismo con prórrogas anuales de 1 año de duración hasta un máximo de 2 años.

El 10 de julio de 2024, con efectos de 1 de mayo de 2023, Aena y BOAB firman un contrato de licenciamiento y prestación de servicios de tecnologías de la información con el objetivo de que BOAB disponga de sistemas de información adaptados a la especificidad de la operativa aeronáutica. Estos sistemas cubren tanto las necesidades de tecnologías de la información para dar soporte a la Gestión Operativa como los Sistemas de Gestión Empresarial necesarios para garantizar el funcionamiento y operatividad de BOAB. El contrato estará vigente hasta el 31 de diciembre de 2027.

En 2024 los servicios prestados derivados de estos acuerdos alcanzan el importe de 715 miles de euros.

### **12.1.6 INECO**

Existe un acuerdo de colaboración con Ingeniería y Economía del Transporte, S.A. (INECO) para la redacción y revisión de proyectos, dirección de obra y asistencia técnica de control de vigilancia, ingeniería para la certificación, mantenimiento y operación de instalaciones y procesos aeroportuarios, planificación, desarrollo aeroportuario y medioambiente, desarrollo comercial aeroportuario y estudios y diseños logísticos en edificios terminales para mejorar la eficiencia operativa y conseguir una mayor reducción de costes, cuyo anexo de actuaciones se viene renovando con carácter anual.

### **12.1.7 ISDEFE**

La sociedad vinculada ISDEFE viene prestando a Aena una serie de servicios, que se enmarcan en alguna de las actividades de su objeto social, entre las que se encuentran las siguientes actividades de conformidad con el contrato firmado en diciembre de 2016 y que sustituyó al anteriormente en vigor de fecha 8 de noviembre de 2013, cuyo anexo de actuaciones se viene renovando con carácter anual:

- Coordinación general de Tecnologías de la Información y de la Comunicación, en adelante TIC.
- Definición de sistemas e infraestructuras TIC.
- Gestión del ciclo de vida de aplicaciones informáticas.
- Gestión de oficinas de proyectos TIC.
- Calidad y pruebas de aplicaciones informáticas e infraestructuras TIC.
- Integración de sistemas y apoyo a la puesta en explotación.

**Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2024**

*(Importes en miles de euros salvo otra indicación)*

**12.1.8. AEMET**

La Agencia Estatal de Meteorología (AEMET), en su condición de autoridad meteorológica del Estado y como proveedor de servicios certificado, es el único organismo oficialmente designado en España para proporcionar los servicios meteorológicos a la actividad aeronáutica. Para que se produzca la designación de más proveedores de este servicio es necesario un desarrollo normativo previo. AEMET también proporciona los servicios de meteorología al resto de los aeropuertos españoles no gestionados por AENA S.M.E., S.A.

Adicionalmente, AEMET es propietaria de las instalaciones y equipamiento básico para prestar los servicios meteorológicos para la navegación aérea.

Motivado por la necesidad de dichos servicios Aena y AEMET firmaron en 2014 un Convenio que regulaba dicha prestación de servicios. Actualmente, el contrato, firmado por un importe total de 60,2 millones de euros, finaliza el 27 de junio de 2025. Aena ha retribuido los servicios prestados por AEMET con un importe mensual de 1.008 miles de euros desde julio de 2022 hasta julio de 2023, fecha en la que pasa a ser de 1.026 miles de euros. En julio de 2024 ascendió a 1.043 miles de euros.

**13. Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar**

El saldo del epígrafe “Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar” del balance adjunto al cierre del ejercicio 2024 y 2023 se desglosa de la siguiente manera:

	Notas	2024	2023
Clientes por prestación de servicios		749.602	650.191
Clientes de dudoso cobro		138.130	141.389
Menos: provisión por deterioro		(176.533)	(174.219)
Clientes, empresas del grupo, y asociadas	12	12.723	14.408
Deudores varios		1	1
Personal		1.141	1.025
Activos por impuesto corriente	22	92	146.107
Otros créditos con las Administraciones Públicas	22	17.500	7.478
		<b>742.656</b>	<b>786.380</b>

El 5 de marzo de 2011 se publicó en el BOE la Ley 1/2011 de 4 de marzo, por la que se modifica la Ley 21/2003 de 7 de julio, de Seguridad Aérea, por la que se aprueba que, para la gestión, liquidación y el cobro de todas las prestaciones patrimoniales de carácter público de AENA S.M.E., S.A., o sus filiales, podrán utilizar para la efectividad del cobro la vía de apremio, cuya gestión se realizará por los órganos de recaudación de la Agencia Estatal de Administración Tributaria.

**13.1 Concentración del riesgo de crédito**

Una parte significativa de los saldos recogidos en el epígrafe “Clientes por prestación de servicios”, aprox. un 57 % (2023: un 51 %), pertenecen a las siguientes empresas:

	(miles de euros)	2024		(miles de euros)	2023
Ciente 1		237.584	Ciente 1		153.472
Ciente 2		72.618	Ciente 2		64.868
Ciente 3		69.391	Ciente 3		64.008
Ciente 4		26.283	Ciente 4		28.193
Ciente 5		22.909	Ciente 5		20.348
Resto clientes		320.817	Resto clientes		319.302
		<b>749.602</b>			<b>650.191</b>

## 13.2 Correcciones por deterioro del valor originadas por el riesgo de crédito

La Sociedad ha analizado de manera individual la totalidad de la exposición al riesgo de crédito, resultando que, al cierre del ejercicio, el mismo se ve atenuado prácticamente en su totalidad, en un 93,73% (2023: 87,23%), gracias a las garantías y mejoras crediticias de las que dispone la Sociedad.

En los casos en los que la pérdida por deterioro ya se considera incurrida, se ha estimado el deterioro en base a la mejor información disponible con respecto al importe recuperable.

El movimiento de la cuenta de provisiones por operaciones comerciales en los ejercicios 2024 y 2023 ha sido el siguiente:

	Miles de euros	
	2024	2023
<b>Saldo inicial</b>	<b>174.219</b>	<b>148.532</b>
Dotación deterioro por operaciones comerciales	19.579	38.445
Reversión deterioro por operaciones comerciales	(17.265)	(12.758)
<b>Saldo final</b>	<b>176.533</b>	<b>174.219</b>

Adicionalmente a la variación de 2.314 miles de euros (2023: 25.687 miles de euros) en la provisión de deterioro por operaciones comerciales, durante el ejercicio 2024 se han registrado, en el epígrafe "Pérdidas, deterioro y variación provisiones por operaciones" de la cuenta de pérdidas y ganancias, pérdidas por importe de 593 miles de euros (2023: 16 miles de euros), de créditos incobrables de diversos clientes.

## 13.3 Modificaciones o reestructuraciones de crédito

No se han realizado durante el ejercicio aplazamientos de factura u otro tipo de reestructuración de crédito.

Durante el ejercicio, la Sociedad ha obtenido activos financieros convertibles en efectivo, mediante la incautación de fianzas y avales bancarios que aseguraban el cobro, por un importe en libros de 3.296 miles de euros. (2023: 10.042 miles de euros)

## 13.4 Otra información

A 31 de diciembre de 2024 y de 2023 no existen saldos a cobrar en moneda distinta al euro.

## 14. Inversiones financieras a corto plazo

El saldo de las cuentas del epígrafe "Inversiones financieras a corto plazo" al cierre de los ejercicios 2024 y 2023 es el siguiente:

	Notas	Miles de euros	
		2024	2023
Créditos a empresas		111	150
Derivados	15.6	13.582	31.704
Fianzas y depósitos a corto plazo		36.205	27.603
		<b>49.898</b>	<b>59.457</b>

## 15. Deudas financieras

La financiación de la Sociedad está formalizada en un 77% a tipos de interés fijos y, el porcentaje restante, está formalizado a tipos variables referenciados al Euribor (2023: 75% a tipos de interés fijos y el porcentaje restante está formalizado a tipos variables referenciados al Euribor). El tipo medio de la deuda durante 2024 ha sido del 2,54% (2023: 2,23%).

### 15.1 Deudas con empresas del grupo y asociadas

Con motivo de la aportación no dineraria descrita en la Nota 1, la Sociedad y su accionista único en aquel momento firmaron el 1 de julio de 2011 un contrato de reconocimiento de deuda, por el cual las deudas, correspondientes a la rama de la actividad aportada en la ampliación de capital, se traspasaban de la entidad pública empresarial “Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea” a la Sociedad AENA S.M.E., S.A. En dicho contrato entre ambas partes se reconocía la deuda inicial y las condiciones de cancelación futuras de dicha deuda, así como el procedimiento para la liquidación de los intereses y repago de la deuda. También se especificaba que la titularidad ante las instituciones financieras prestamistas le correspondía a la entidad pública empresarial “Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea”, aun cuando se reconocía que AENA S.M.E., S.A. asumía una deuda de 11.672.857 miles de euros, equivalente al 94,90% del saldo vivo de la deuda con las entidades financieras derivados de los acuerdos de financiación. El tipo medio de dicha deuda durante 2024 ha sido del 1,80% (2023: 1,74%), si se considera el efecto derivado de las permutas de tipo de interés contratadas.

Posteriormente, en Consejo de Ministros de 11 de julio de 2014, se autoriza a la entidad pública empresarial “Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea” a iniciar los trámites para el proceso de venta del capital social de AENA S.M.E., S.A. y a enajenar hasta un 49 % de su capital.

En dicho marco del proceso de apertura del capital social de la Sociedad a inversores privados, y con la finalidad de hacer compatibles con dicho proceso los acuerdos de financiación y acuerdos de cobertura suscritos con la totalidad de las entidades financieras, con fecha de 29 de julio de 2014, la entidad pública empresarial “ENAIRES”, AENA S.M.E., S.A. y las respectivas entidades financieras acordaron la novación modificativa y no extintiva de los correspondientes acuerdos de financiación.

En virtud de dicha novación, las Partes acordaron modificar determinados aspectos del contrato de reconocimiento de deuda con efectos meramente novatorios y en ningún caso extintivos. Las cláusulas principales que fueron objeto de modificación se resumen a continuación:

- El importe actualizado del endeudamiento reconocido.
- El carácter solidario de las prestatarias, la entidad pública empresarial “ENAIRES” y AENA S.M.E., S.A., que se obligan solidariamente entre sí frente al banco con respecto a la obligación de reembolsar el importe del préstamo que hubiera sido dispuesto por cualquiera de ellos y de pagar intereses, comisiones, costes, gastos y cualquier otro concepto adeudado por cualquiera de ellas directamente al banco en virtud de los contratos. Los bancos reconocen expresamente que el pago que por cualquier concepto reciba efectivamente de cualquiera de las prestatarias de conformidad con lo previsto en los contratos, tendrá plenos efectos liberatorios por dicho concepto e importe.
- La eliminación de las cláusulas que imponían limitaciones sobre la transmisión de acciones de AENA S.M.E., S.A. y la venta de un porcentaje de acciones superior al 49 %.
- La obligatoriedad del cumplimiento de ciertas ratios financieras, sobre la base de las cuentas anuales consolidadas del Grupo Aena, que se certificará mediante la entrega de un certificado acreditando el cumplimiento de dichas ratios de forma semestral y anual con los siguientes límites:

Ratio	2024	2025	2026 y siguientes
Deuda Financiera Neta/EBITDA Menor o igual a:	7,00x	7,00x	7,00x
EBITDA / Gastos Financieros Mayor o igual a:	3,00x	3,00x	3,00x

Al cierre del presente ejercicio, la Sociedad cumple con las ratios mencionadas.

En el proceso de novación de la deuda las partes convinieron expresamente que, sin perjuicio de su condición de co-deudores y responsables solidarios del cumplimiento de las obligaciones previstas en los acuerdos de financiación, los

**Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2024**

*(Importes en miles de euros salvo otra indicación)*

pagos que por cualquier concepto se debieran hacer al amparo de dichos acuerdos de financiación, serían hechos por la entidad pública empresarial “ENAIRE”, y, por tanto, se mantiene la relación contractual entre AENA S.M.E., S.A. y la entidad pública empresarial “ENAIRE” a través del contrato de reconocimiento de deuda.

Sin perjuicio de la responsabilidad solidaria y principal que AENA S.M.E., S.A. y la entidad pública empresarial “ENAIRE” asumen frente a las entidades financieras bajo los acuerdos de la financiación, los pagos hechos por AENA S.M.E., S.A. reducirán proporcionalmente, frente a la entidad pública empresarial “ENAIRE”, sus obligaciones de pago derivadas de la aportación.

En todo caso, el impago por AENA S.M.E., S.A. de sus obligaciones derivadas del contrato de reconocimiento de deuda, no liberará a la entidad pública empresarial “ENAIRE” de cumplir con sus compromisos de pago en virtud de lo previsto en los acuerdos de financiación.

Mediante estas novaciones, no se alteraron las condiciones financieras de las operaciones de los préstamos concedidos en su momento a la entidad pública empresarial “ENAIRE” ni, por tanto, los reflejados en los préstamos espejo en su momento suscritos con AENA S.M.E., S.A. (entre otros: amortización de principal, fechas de vencimiento, régimen de tipos de intereses, plazos de amortización, etc.).

Por todo ello, las modificaciones acordadas en los contratos de financiación con las entidades bancarias y con la entidad pública empresarial “ENAIRE”, no modificaron el tratamiento contable de la deuda financiera de la Sociedad con la Sociedad dominante última, la entidad pública empresarial “ENAIRE”.

El desglose del total de la “**Deuda financiera en la que la Sociedad figura como acreedor solidario en ENAIRE**” (en adelante, “Deuda co-acreditada”) con las entidades financieras a 31 de diciembre de 2024, es el siguiente (en miles de euros):

Entidades Financieras	Importe
Entidad 1	1.562.756
Entidad 4	775.475
<b>TOTAL Co-acreditada</b>	<b>2.338.231</b>

De estos 2.338.231 miles de euros que se muestran en la tabla anterior (2023: 3.104.878 miles de euros), AENA S.M.E., S.A. adeuda a la entidad pública “ENAIRE” a 31 de diciembre de 2024 un total de 2.328.395 miles de euros (2023: 3.090.343 miles de euros) que se corresponde con la deuda derivada de la aportación de la actividad aeroportuaria tras la escisión (Nota 1). Adicionalmente a ese importe, AENA S.M.E., S.A. adeuda a la entidad pública “ENAIRE” en concepto de otros préstamos 18.210 miles de euros (2023: 21.969 miles de euros).

En cuanto a las causas de declaración de vencimiento anticipado, AENA como titular de los contratos de financiación no incumple ninguna de las condiciones de vencimiento anticipado, por lo que no afectaría al balance al 31 de diciembre de 2024 y 31 de diciembre de 2023 de la Sociedad.

El calendario de vencimiento de las cuotas pendientes del principal de la deuda a corto y largo plazo con la entidad pública ENAIRE por la financiación de los aeropuertos (Nota 10) al cierre del ejercicio 2024 y 2023, es el siguiente:

Cuotas con Vencimiento	Miles de euros (*) 2024
2025	396.710
2026	376.402
2027	345.492
2028	318.887
2029	248.405
Siguientes	660.709
<b>Total</b>	<b>2.346.605</b>

Cuotas con Vencimiento	Miles de euros (*) 2023
2024	765.707
2025	396.710
2026	376.402
2027	345.492
2028	318.887
Siguientes	909.114
<b>Total</b>	<b>3.112.312</b>

**Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2024**

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

(\* Las cuotas mostradas en el detalle del calendario de vencimientos no incluyen el importe de las comisiones tanto para el ejercicio 2024 como para el 2023.

El detalle de los epígrafes “Deudas a largo plazo con empresas del grupo y asociadas” y “Deudas a corto plazo con empresas del grupo y asociadas” del pasivo del balance al 31 de diciembre de 2024 y 2023 se muestra a continuación:

Deudas con empresas del grupo y asociadas	Nota	Miles de euros					
		2024			2023		
		Largo Plazo	Corto Plazo	Total	Largo Plazo	Corto Plazo	Total
Deudas con ENAIRE		1.949.895	396.710	2.346.605	2.346.605	765.707	3.112.312
Ajuste coste efectivo		(864)	(147)	(1.011)	(1.152)	(231)	(1.383)
Intereses devengados		-	7.545	7.545	-	10.857	10.857
Deudas por efecto impositivo		-	27.494	27.494	-	10.860	10.860
Proveedor de inmovilizado		-	-	-	-	-	-
<b>Total</b>		<b>1.949.031</b>	<b>431.602</b>	<b>2.380.633</b>	<b>2.345.453</b>	<b>787.193</b>	<b>3.132.646</b>

A 31 de diciembre de 2024 y 2023 las deudas a largo y corto plazo están denominadas en euros.

Las variaciones en el saldo del préstamo de ENAIRE, producidas durante el ejercicio 2024 y 2023, corresponden, principalmente, a amortización de principal por importe de 765.707 miles de euros y 514.364 miles de euros respectivamente, tal y como ha sido indicado anteriormente.

La conciliación entre los saldos iniciales y finales en el Balance de los componentes de la Deuda financiera con Enaire es la siguiente:

	31 de diciembre de 2023	Flujos de efectivo				Traspasos corto/largo plazo	Devengo intereses y comisiones	31 de diciembre de 2024
		Actividades financiación Cobros	Actividades financiación Pagos	Actividades explotación Pagos intereses				
<b>No corriente</b>								
Préstamo de AENA S.M.E., S.A. con ENAIRE	2.346.605	-	-	-	(396.710)	-	1.949.895	
Ajuste saldo préstamo con ENAIRE por criterio coste efectivo	(1.152)	-	-	-	288	-	(864)	
<b>Subtotal deuda a largo plazo de AENA S.M.E., S.A. con ENAIRE</b>	<b>2.345.453</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>(396.422)</b>	<b>-</b>	<b>1.949.031</b>	
<b>Corriente</b>								
Préstamo con ENAIRE	765.707	-	(765.707)	-	396.710	-	396.710	
Ajuste saldo préstamo con ENAIRE por criterio coste efectivo	(231)	-	-	-	(288)	372	(147)	
Intereses devengados por préstamos con ENAIRE	10.857	-	-	(92.123)	-	88.811	7.545	
<b>Subtotal deuda a corto plazo de AENA S.M.E., S.A. con ENAIRE</b>	<b>776.333</b>	<b>-</b>	<b>(765.707)</b>	<b>(92.123)</b>	<b>396.422</b>	<b>89.183</b>	<b>404.108</b>	
<b>Total</b>	<b>3.121.786</b>	<b>-</b>	<b>(765.707)</b>	<b>(92.123)</b>	<b>-</b>	<b>89.183</b>	<b>2.353.139</b>	

**Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2024**

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

La conciliación entre los saldos iniciales y finales en el balance de los componentes de la Deuda financiera con matriz a cierre del ejercicio 2023 es la siguiente:

	31 de diciembre de 2022	Flujos de efectivo			Traspasos corto/largo plazo	Devengo intereses	31 de diciembre de 2023
		Actividades financiación Cobros	Actividades financiación Pagos	Actividades explotación Pagos intereses			
<b>No corriente</b>							
Préstamo de AENA S.M.E., S.A. con ENAIRE	3.112.312	-	-	-	(765.707)	-	2.346.605
Ajuste saldo préstamo con ENAIRE por criterio coste efectivo	(1.594)	-	-	-	442	-	(1.152)
<b>Subtotal deuda a largo plazo de AENA S.M.E., S.A. con ENAIRE</b>	<b>3.110.718</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>(765.265)</b>	<b>-</b>	<b>2.345.453</b>
<b>Corriente</b>							
Préstamo con ENAIRE	514.364	-	(514.364)	-	765.707	-	765.707
Ajuste saldo préstamo con ENAIRE por criterio coste efectivo	(231)	-	-	-	(442)	442	(231)
Intereses devengados por préstamos con ENAIRE	11.153	-	-	(93.415)	-	93.119	10.857
<b>Subtotal deuda a corto plazo de AENA S.M.E., S.A. con ENAIRE</b>	<b>525.286</b>	<b>-</b>	<b>(514.364)</b>	<b>(93.415)</b>	<b>765.265</b>	<b>93.561</b>	<b>776.333</b>
<b>Total</b>	<b>3.636.004</b>	<b>-</b>	<b>(514.364)</b>	<b>(93.415)</b>	<b>-</b>	<b>93.561</b>	<b>3.121.786</b>

Los valores contables y los valores razonables de las deudas con ENAIRE no corrientes son los siguientes:

	Nota	Importe en libros		Valor razonable	
		31 de diciembre de		31 de diciembre de	
		2024	2023	2024	2023
Deuda con ENAIRE	12	1.949.031	2.345.453	1.885.794	2.276.355
<b>Total</b>		<b>1.949.031</b>	<b>2.345.453</b>	<b>1.885.794</b>	<b>2.276.355</b>

El valor razonable de los recursos ajenos corrientes no difiere significativamente de su valor en libros, ya que el impacto de aplicar el descuento no es significativo. Los valores razonables para la deuda con un plazo superior a un año se basan en los flujos de efectivo descontados a los tipos libres de riesgo (curva OIS) más un *spread* igual al CDS de Aena de 5 años modelizado por Bloomberg (38 pbs) (2023: a los tipos libre de riesgo (curva OIS) más un *spread* igual al CDS de Aena de 5 años modelizado por Bloomberg (74 pbs)).

**Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2024**

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

**15.2 Deudas con entidades de crédito**

El detalle de las deudas con entidades de crédito al cierre del ejercicio actual y anterior es como sigue:

Entidad financiera	Saldo a 31/12/2024				Saldo a 31/12/2023			
	No corriente	Corriente	Total	Tasa Media	No corriente	Corriente	Total	Tasa Media
Entidad 1	800.000	-	800.000	3,13	800.000	-	800.000	3,04
Entidad 2	-	400.000	400.000	4,02	400.000	-	400.000	3,49
Entidad 3	60.000	110.000	170.000	0,33	170.000	60.000	230.000	0,32
Entidad 4	550.000	-	550.000	2,40	550.000	-	550.000	1,80
Entidad 5	300.000	-	300.000	3,82	300.000	-	300.000	2,40
Entidad 6	340.000	120.000	460.000	2,62	360.000	20.000	380.000	2,06
Entidad 7	200.000	-	200.000	4,46	200.000	-	200.000	3,91
Entidad 8	200.000	150.000	350.000	0,37	150.000	-	150.000	0,00
Entidad 9	-	-	-	-	-	300.000	300.000	3,21
Entidad 10	200.000	-	200.000	4,20	100.000	-	100.000	3,75
Entidad 11	-	-	-	-	-	500.000	500.000	2,90
Entidad 12	284	42	326	0,09	272	42	314	-
<b>TOTAL Principal</b>	<b>2.650.284</b>	<b>780.042</b>	<b>3.430.326</b>	<b>2,89</b>	<b>3.030.272</b>	<b>880.042</b>	<b>3.910.314</b>	<b>2,55</b>
Ajuste por criterio coste efectivo	(1.113)	(3.650)	(4.763)		(1.061)	(5.003)	(6.064)	
Intereses devengados	-	15.176	15.176		-	18.461	18.461	
<b>TOTAL Deuda entidades de crédito</b>	<b>2.649.171</b>	<b>791.568</b>	<b>3.440.739</b>	<b>2,89</b>	<b>3.029.211</b>	<b>893.500</b>	<b>3.922.711</b>	<b>2,55</b>

A 31 de diciembre de 2024 el importe de las comisiones asociadas a estos préstamos registradas contablemente como menor valor de los mismos y pendientes de imputar al resultado asciende a 1.113 miles de euros (2023: 1.061 miles de euros) (véase Nota 10).

Del importe anterior, los saldos correspondientes a la entidad 1, 3 y 4 están sujetos a los mismos covenants establecidos para el préstamo con ENAIRE. A 31 de diciembre de 2024 la Sociedad cumple con estas ratios.

A 31 de diciembre de 2024 los importes de los préstamos a largo plazo con un vencimiento determinado o determinable clasificados por año de vencimiento son los siguientes:

	2026	2027	2028	2029	2030 y siguientes	Total
Entidad 1	26.667	26.667	26.667	47.333	672.666	800.000
Entidad 3	60.000	-	-	-	-	60.000
Entidad 4	-	-	-	300.000	250.000	550.000
Entidad 5	-	300.000	-	-	-	300.000
Entidad 6	20.000	220.000	-	-	100.000	340.000
Entidad 7	200.000	-	-	-	-	200.000
Entidad 8	-	-	-	-	200.000	200.000
Entidad 10	-	-	-	-	200.000	200.000
Entidad 12	42	42	46	46	108	284
<b>TOTAL</b>	<b>306.709</b>	<b>546.709</b>	<b>26.713</b>	<b>347.379</b>	<b>1.422.774</b>	<b>2.650.284</b>

**Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2024**

*(Importes en miles de euros salvo otra indicación)*

Durante el ejercicio 2024, la Sociedad ha realizado amortizaciones de préstamos con entidades de crédito por importe de 980 millones de euros. Este importe incluye la amortización anticipada de un préstamo bilateral de 100 millones de euros, que ha sido sustituido por uno nuevo de 200 millones de euros, que ha supuesto una extensión en los plazos de vencimiento.

	Importe (miles de euros)	Fecha de Amortización	Tipo de Amortización	Vencimiento Final
Entidad 3	60.000	16/12/2024	Amortizable	15/12/2026
Entidad 6	20.000	16/12/2024	Amortizable	15/12/2026
Entidad 9	300.000	09/04/2024	Bullet	09/04/2024
Entidad 10	100.000	20/12/2024	Amort. Anticipada	09/04/2026
Entidad 11	500.000	16/12/2024	Bullet	15/12/2024
Entidad 12	42	10/06 y 10/12/2024	Amortizable	10/06/2031
<b>Total</b>	<b>980.042</b>			

Aena ha dispuesto durante el 2024 de 500 millones de euros correspondientes a préstamos bilaterales, incluidos los 200 millones de euros refinanciados.

Durante el ejercicio 2023, la Sociedad amortizó dos préstamos bilaterales de 100 y 250 millones de euros y contrató un nuevo préstamo por importe de 300 millones de euros, que supuso una extensión en los plazos de vencimiento.

Aena dispuso durante el 2023 de 960 millones de euros correspondientes a préstamos bilaterales, incluidos los 300 millones de euros refinanciados comentados anteriormente.

En febrero de 2023, Aena tenía dispuesta la totalidad de una de las líneas de crédito por 650 millones de euros. El 26 de junio de 2023 este importe fue reembolsado.

**Financiación disponible**

El resumen de la financiación disponible (no utilizada) es como sigue:

Entidad	Importe (Millones de euros)	Vencimiento
Entidad 1	600	Máximo 20 años desde desembolso
Entidad 1	160	Máximo 18 años desde desembolso
Línea de crédito sindicado	2.000	29 de junio de 2029 + 1 prórroga de 1 año
<b>TOTAL</b>	<b>2.760</b>	

El detalle de los préstamos de Aena S.M.E., S.A. por tipo de interés aplicable y el tipo de interés medio anual al 31 de diciembre de 2024 y 31 de diciembre de 2023, teniendo en cuenta la cobertura derivada de las permutas de tipo de interés contratadas es el siguiente:

	31 de diciembre de 2024		31 de diciembre de 2023	
	Saldo	Tasa media	Saldo	Tasa media
Variable	1.445.150	4,10	1.879.477	3,64
Fijo	4.331.781	1,77	5.143.148	1,71
<b>TOTAL</b>	<b>5.776.931</b>	<b>2,42</b>	<b>7.022.625</b>	<b>2,17</b>

**Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2024**

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

**Compromisos de cumplimiento de las ratios financieras**

Aena, S.M.E., S.A. tiene firmados préstamos por un importe total pendiente a 31 de diciembre de 2024 de 3.867 millones de euros (31 de diciembre de 2023: 4.692 millones de euros) que incluyen la obligación de cumplir con las siguientes ratios financieras:

Ratio	2025	2026	2027 y siguientes
Deuda Financiera Neta/EBITDA Menor o igual a:	7,00x	7,00x	7,00x
EBITDA / Gastos Financieros Mayor o igual a:	3,00x	3,00x	3,00x

Al cierre del presente ejercicio, la Sociedad cumple con las ratios mencionadas.

**15.3 Facilidades crediticias**

El 29 de junio de 2023, Aena formalizó una línea de crédito sindicada sostenible (“Sustainability-Linked RCF”) por importe de 2.000 millones de euros, que refuerza su apuesta por el medio ambiente, la responsabilidad social y el buen gobierno corporativo. La operación fue suscrita por 14 entidades financieras nacionales e internacionales y fue dirigida por Banco Santander como coordinador y agente sostenible y Banco Sabadell como coordinador y agente administrativo. El detalle por entidades se muestra a continuación:

ENTIDAD BANCARIA	IMPORTE
	Miles de euros
Entidad 3	100.000
Entidad 6	100.000
Entidad 8	212.500
Entidad 9	200.000
Entidad 11	200.000
Entidad 13	212.500
Entidad 14	100.000
Entidad 15	100.000
Entidad 16	200.000
Entidad 17	100.000
Entidad 18	100.000
Entidad 19	75.000
Entidad 20	100.000
Entidad 21	200.000
<b>TOTAL</b>	<b>2.000.000</b>

El vencimiento de esta línea es en junio de 2029 y existe la posibilidad de ser prorrogada por un año adicional. No hay saldo dispuesto a 31 de diciembre de 2024 ni 2023. El tipo de interés es variable, con un *spread* inicial sobre el Euribor a 1/3/6 meses.

El *spread* inicial se revisa anualmente en función de las dos variables siguientes:

- La evolución crediticia Moody’s y/o Fitch de AENA.
- El grado de cumplimiento en el objetivo de reducción de emisiones directas e indirectas de CO<sub>2</sub>.

**Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2024**

*(Importes en miles de euros salvo otra indicación)*

**15.4 Valores negociables**

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

El detalle del importe registrado en el balance adjunto a 31 de diciembre de 2024 es el siguiente:

Miles de euros	31 de diciembre de	
	2024	2023
<b>No corriente</b>		
Obligaciones y bonos emitidos	500.000	500.000
Ajuste saldo por criterio coste efectivo	(2.952)	(3.462)
<b>Subtotal deuda a largo plazo</b>	<b>497.048</b>	<b>496.538</b>
<b>Corriente</b>		
Ajuste saldo por criterio coste efectivo	-	(58)
Intereses devengados por obligaciones	4.658	4.570
<b>Subtotal deuda a corto plazo</b>	<b>4.658</b>	<b>4.512</b>
	<b>501.706</b>	<b>501.050</b>

La Sociedad destina estos fondos a necesidades generales corporativas.

La emisión se realizó bajo el Programa Euro Medium Term Note (EMTN) que la Compañía registró en la Comisión Nacional de Mercado de Valores (CNMV) el 27 de julio de 2023 y que, durante su vigencia de un año, permite la emisión de bonos por un importe de hasta 3.000 millones de euros.

Las agencias de rating Fitch y Moody's asignaron a la emisión una calificación "A-" y "A3" respectivamente. Estas calificaciones se corresponden con los ratings a largo plazo de emisor (Long Term Issuer Default Rating) otorgados a AENA S.M.E., S.A. El 19 de marzo de 2024, la agencia de rating Moody's mejoró la perspectiva de Aena S.M.E., S.A. a positiva desde estable y confirmó la calificación de largo plazo "A3" y del programa EMTN. El 25 de septiembre, en el ámbito de la revisión periódica, esta agencia ha reevaluado la idoneidad de dichas calificaciones. El 7 de mayo, Fitch Ratings mejoró la calificación de largo plazo y del programa EMTN a "A" desde "A-", así como la calificación a corto plazo a "F1" desde "F2", manteniendo la perspectiva estable.

Actualmente, la Sociedad está en proceso de establecer un nuevo Programa EMTN.

El 18 de diciembre de 2023 AENA S.M.E., S.A. publicó un nuevo Programa de pagarés (Euro Commercial Paper) al amparo de la Ley 6/2023 de los Mercados de Valores y de los Servicios de Inversión, de 17 de marzo de 2023. El programa ha sido admitido a negociación y cotización por un importe máximo de 900.000 miles de euros por el mercado de renta fija AIAF (integrado en el grupo BME) y en las mismas condiciones que los Programas precedentes (2019-2022). Con este instrumento, Aena puede colocar de forma flexible a lo largo de un año pagarés con nominales unitarios mínimos de 500 miles de euros y con vencimientos comprendidos entre 3 y 364 días.

Durante 2024 y 2023, Aena no ha emitido papel bajo este programa.

Actualmente, la Sociedad está en proceso de establecer un nuevo Programa de pagarés.

## 15.5 Valor razonable de las deudas con entidades de crédito y valores negociables

Los valores contables y los valores razonables correspondientes a las deudas con entidades de crédito y valores negociables, no corrientes, se muestran a continuación:

	Nota	Importe en libros		Valor razonable	
		31 de diciembre de		31 de diciembre de	
		2024	2023	2024	2023
Deudas con entidades de crédito	15.2	2.649.171	3.029.211	2.630.047	3.007.445
Valores negociables	15.4	497.048	496.538	527.285	532.175
<b>Total</b>		<b>3.146.219</b>	<b>3.525.749</b>	<b>3.157.332</b>	<b>3.539.620</b>

Para las deudas con entidades de crédito, el valor razonable de los recursos ajenos corrientes no difiere significativamente de su valor en libros, ya que el impacto de aplicar el descuento no es significativo. Los valores razonables para la deuda con un plazo superior a un año se basan en los flujos de efectivo descontados a los tipos libre de riesgo (curva OIS) más un *spread* igual al CDS de Aena de 5 años modelizado por Bloomberg (38 pbs) (2023: a los tipos libre de riesgo (curva OIS) más un *spread* igual al CDS de Aena de 5 años modelizado por Bloomberg (74 pbs)). En el caso de los valores negociables, el valor razonable se ha obtenido de Bloomberg.

## 15.6 Coberturas de flujos de efectivo

El desglose del valor razonable de los instrumentos financieros derivados de cobertura de flujos de efectivo existentes a 31 de diciembre de 2024 y 31 de diciembre de 2023 se muestra en el cuadro siguiente:

	31 de diciembre de 2024		31 de diciembre de 2023	
	Activos	Pasivos	Activos	Pasivos
Permutas tipo de interés	22.160	-	51.140	-
<b>Total</b>	<b>22.160</b>	<b>-</b>	<b>51.140</b>	<b>-</b>
<b>Parte corriente</b>	<b>13.582</b>	<b>-</b>	<b>31.704</b>	<b>-</b>
<b>Parte no corriente</b>	<b>8.578</b>	<b>-</b>	<b>19.436</b>	<b>-</b>

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

Durante los períodos terminados el 31 de diciembre de 2024 y 31 de diciembre de 2023 los derivados de cobertura son efectivos al 100 % y cumplen con los requisitos necesarios para aplicar contabilidad de coberturas, de modo que no existe ineffectividad registrada en la cuenta de pérdidas y ganancias.

### Permutas de tipos de interés

El valor razonable de las permutas financieras de intereses se ha obtenido actualizando los flujos netos de caja esperados durante el período contractual, utilizando en cada momento de valoración los factores de descuento obtenidos de la curva cupón cero. Para estimar los flujos de caja variables se utilizan los tipos *forward* o tipos implícitos obtenidos a partir de los tipos de interés cupón cero existentes en el mercado en el momento de realizar la valoración de la permuta de intereses. El valor razonable así obtenido se ajusta por el riesgo de crédito, entendiendo por riesgo de crédito tanto el riesgo de crédito de la contraparte como el riesgo de crédito propio cuando sea necesario. Con el objetivo de cuantificar el riesgo de crédito de un agente financiero existen tres metodologías comúnmente aceptadas en el mercado, que se aplican por el orden de prioridad siguiente:

**Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2024**

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

- Siempre y cuando existan *Credit Default Swap* (CDS) cotizados en mercado, el riesgo de crédito se cuantifica en función de su cotización en mercado.
- Siempre y cuando existan emisiones de deuda aceptadas a cotización en los diferentes mercados financieros, la cuantificación del riesgo de crédito se puede obtener como el diferencial entre la tasa interna de retorno (*yield*) de los bonos y la tasa libre de riesgo.
- Si no es posible obtener la cuantificación del riesgo siguiendo las dos metodologías anteriores, es generalmente aceptado el uso de comparables, es decir, tomar como referencia compañías o bonos de compañías del mismo sector que la que se desea analizar.

De acuerdo con lo explicado en la Nota 5.2.1, con fecha 10 de junio de 2015 Aena suscribió con entidades financieras con rating crediticio igual o superior a BBB (Standard&Poors) una operación de cobertura de tipo de interés variable a fijo, a fin de evitar el riesgo de fluctuación de los tipos de interés de varios créditos por un importe nominal de 4.196 millones de euros.

Sus principales características son las siguientes:

Clasificación	Tipo	Importe Contratado (Miles Euros)	Nominal Pendiente 31/12/2024	Nominal Pendiente 31/12/2023	Fecha de contratación	Fecha de inicio del derivado	Vencimiento	Fecha designación de la cobertura	
Swap de tipo de interés	Cobertura de flujo de efectivo	Swap de tipo de interés fijo al 1,1735 % contra tipo de interés variable(Eur6M)	854.100	379.600	427.050	15/6/2015	15/6/2015	15/12/2026	15/6/2015
Swap de tipo de interés	Cobertura de flujo de efectivo	Swap de tipo de interés fijo al 0,9384 % contra tipo de interés variable(Eur3M)	3.041.833	835.825	1.015.202	15/6/2015	15/6/2015	15/12/2026	15/6/2015
<b>TOTAL</b>			<b>3.895.933</b>	<b>1.215.425</b>	<b>1.442.252</b>				

El saldo reconocido en la reserva de cobertura del patrimonio neto en contratos de permuta de tipo de interés a 31 de diciembre de 2024 se irá transfiriendo a la cuenta de resultados cuando las partidas cubiertas afecten resultados como gasto financiero. Durante el ejercicio 2024 se han imputado a la cuenta de pérdidas y ganancias 38.835 miles de euros en concepto de ingreso financiero por liquidación de instrumentos de cobertura de tipos de interés (en 2023 se imputó un ingreso financiero de (32.779) miles de euros) (Nota 23.6).

## 16.Acreeedores comerciales y otras cuentas a pagar

El detalle de los saldos acreedores por operaciones comerciales es el siguiente:

	Notas	Miles de euros	
		2024	2023
Acreeedores comerciales y otras cuentas a pagar			
Proveedores, empresas del grupo y asociadas	12	10.280	10.417
Acreeedores varios		202.603	171.134
Personal		53.522	37.412
Otras deudas con las Administraciones Públicas	22.1	59.136	37.730
Anticipos de clientes		73.888	59.486
<b>Total</b>		<b>399.429</b>	<b>316.179</b>

**Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2024**

*(Importes en miles de euros salvo otra indicación)*

La información sobre el periodo medio de pago a proveedores es como sigue:

	Días	
	2024	2023
Periodo medio de pago a proveedores	27	30
Ratio de las operaciones pagadas	28	32
Ratio de las operaciones pendientes de pago	7	15

Estos parámetros han sido calculados de acuerdo con lo establecido en el Art. 5 de la Resolución de 29 de enero de 2016, del Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas, sobre la información a incorporar en la memoria de las cuentas anuales en relación con el periodo medio de pago a proveedores en operaciones comerciales, de la siguiente forma:

- Periodo medio de pago a proveedores = (Ratio operaciones pagadas \* importe total pagos realizados + Ratio operaciones pendientes de pago \* importe total pagos pendientes) / (Importe total de pagos realizados + importe total pagos pendientes).

- Ratio de las operaciones pagadas =  $\Sigma$  (número de días de pago \* importe de la operación pagada) / Importe total de pagos realizados.

Se entiende por número de días de pago, los días naturales que hayan transcurrido desde la fecha en que se inicie el cómputo del plazo hasta el pago material de la operación.

- Ratio de las operaciones pendientes de pago =  $\Sigma$  (número de días pendientes de pago \* importe de la operación pendiente de pago) / Importe total de pagos pendientes.

Se entiende por número de días pendientes de pago, los días naturales que hayan transcurrido desde la fecha en que se inicie el cómputo del plazo hasta el último día del periodo al que se refieran las cuentas anuales.

- Para el cálculo tanto del número de días de pago como del número de días pendientes de pago, la sociedad computa el plazo desde la fecha de prestación de los servicios. No obstante, a falta de información fiable sobre el momento en que se produce esta circunstancia, se toma la fecha de recepción de la factura.

	Miles de euros	
	Importe 2024	Importe 2023
Total pagos realizados	1.269.489	1.163.509
Total pagos pendientes	107.437	115.540

El cálculo del PMP se realiza sobre las facturas recibidas y conformadas pendientes de pago correspondientes a los proveedores que, por su naturaleza, son suministradores de bienes y servicios, de modo que solo se consideran los datos relativos a la partida "Acreedores varios" del epígrafe "Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar".

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

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

	Miles de euros		Número de facturas	
		%		%
31 de diciembre de 2024	1.266.950	99,8 %	32.308	85,1 %
31 de diciembre de 2023	1.159.087	99,6 %	35.606	98,6 %

En los ejercicios 2024 y 2023 los plazos medios de pago se adaptan a los plazos que marca la Ley 15/2010. Los casos en que, excepcionalmente, se ha producido un pago fuera del plazo máximo legal responden, principalmente, a causas ajenas a la Sociedad: facturas no recibidas a tiempo, certificados caducados de la AEAT, y falta de certificados justificativos de las cuentas bancarias de los proveedores, entre otras.

## 17.Existencias

El saldo del epígrafe “Existencias” al cierre de los ejercicios 2024 y 2023 se desglosa en las siguientes partidas:

	Nota .....	Miles de euros	
		2024	2023
Repuestos		5.475	6.190
Derechos de emisión de efecto invernadero	27	139	193
Deterioro de valor de otros aprovisionamientos		-	(1.178)
		<b>5.614</b>	<b>5.205</b>

El saldo de existencias incluye, principalmente, materiales y repuestos utilizados por la Sociedad en las operaciones aeroportuarias,-corregido su valor por la obsolescencia de los mismos.

## 18.Efectivo y otros activos líquidos equivalentes

El detalle del epígrafe “Efectivo y otros activos líquidos equivalentes” es como sigue:

	Miles de Euros	
	2024	2023
Caja y bancos	765.265	1.631.740
Otros activos líquidos equivalentes	800.000	590.000
	<b>1.565.265</b>	<b>2.221.740</b>

A 31 de diciembre de 2024 y 2023, no existen saldos de efectivo y otros activos líquidos equivalentes que no estén disponibles para ser utilizados.

## 19.Patrimonio neto

### 19.1 Capital social

La Sociedad fue creada el 31 de mayo de 2011 con un capital inicial de 61.000 euros (1.000 euros por 61 acciones) aportadas en su totalidad por la entidad pública empresarial ENAIRE. El 6 de junio de 2011 la Junta de Accionistas de ENAIRE aprobó una ampliación del capital con la aportación no dineraria de la rama de actividad aeroportuaria, donde se acuerda:

- Reducir el valor nominal mediante el desdoblamiento de las 61 acciones, quedando a 10 euros por acción, por lo que serían 6.100 acciones.
- Ampliar el capital social a 1.500.000 miles de euros, mediante la aportación de 1.499.939 miles de euros (se emiten 149.993.900 acciones a 10 euros cada una). Estas acciones se emiten con una prima de 1.100.868 miles de euros. Por lo que el capital y la prima de emisión ascenderían a 2.600.807 miles de euros.

Con fecha 23 de enero de 2015 el Consejo de Ministros aprueba la venta del 49 % de la entidad Aena mediante Oferta Pública de Venta, registrándose el folleto de la OPV en la CNMV el 23 de enero de 2015. El inicio de la cotización en el Mercado Continuo de los títulos de AENA S.M.E., S.A., en las cuatro bolsas españolas, se produjo el 11 de febrero de 2015.

La salida a Bolsa de la Sociedad, conforme lo explicado anteriormente, mediante la OPV del 49 % del capital de AENA S.M.E., S.A., supuso que la entidad ENAIRE pasara a disponer de una participación del 51 % de AENA S.M.E., S.A., frente al 100 % anterior.

A 31 de diciembre de 2024 y 2023 el capital social de AENA S.M.E., S.A. está representado por 150.000.000 acciones ordinarias de 10 euros de valor nominal cada una, totalmente desembolsadas. Estas acciones gozan de iguales derechos políticos y económicos. Su valor de cotización en Bolsa en el cierre de 2024 ascendía a 197,40 €/acción.

**Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2024***(Importes en miles de euros salvo otra indicación)*

Asimismo, a 31 de diciembre de 2024 y 2023 no existen ampliaciones de capital en curso, ni autorizaciones para operar con acciones propias.

Según la información disponible a 31 de diciembre de 2024, las participaciones superiores al 3% son las siguientes:

Nombre o denominación social del accionista	% total de derechos de voto
ENAIRE	51,00
HOHN, CHRISTOPHER ANTHONY	6,257
BLACKROCK, INC.	3,794

## 19.2 Reservas

### 19.2.1 Prima de emisión

El texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital permite expresamente la utilización del saldo de la prima de emisión para ampliar el capital y no establece restricción específica alguna en cuanto a la disposición de dicho saldo.

Esta reserva es de libre disposición siempre y cuando, como consecuencia de su distribución, el valor de patrimonio neto de la Sociedad no resulte inferior a la cifra de capital social.

A 31 de diciembre de 2024 y 2023, la Prima de Emisión de la Sociedad asciende a 1.100.868 miles de euros.

### 19.2.2 Reserva de capitalización

La Reserva de capitalización asciende al cierre del ejercicio 2024 a 65.786 miles de euros (al cierre de 2023: 164.176 miles de euros) procede de la aprobación de la distribución de beneficios de la Sociedad de los ejercicios finalizados desde el 31 de diciembre de 2017. Dicha reserva de capitalización ha sido dotada de conformidad con los artículos 25 y 62 de la Ley del Impuesto sobre Sociedades, que establece que se dote la reserva por el importe del derecho a la reducción de la base imponible del grupo fiscal del ejercicio. El derecho a la reducción de la base imponible del grupo fiscal asciende al 15% del incremento de los fondos propios del grupo fiscal, según quedan definidos en dicho artículo, sin que en ningún caso pueda exceder del importe del 15% de la base imponible positiva del grupo fiscal del periodo impositivo previa a la reducción y a la integración a la que se refiere el apartado 12 del artículo 11 de la Ley y a la compensación de bases imponibles negativas. No obstante, en caso de insuficiente base imponible del grupo fiscal para aplicar la reducción, las cantidades pendientes pueden ser objeto de aplicación en los periodos impositivos que finalicen en los dos años inmediatos y sucesivos al cierre del periodo impositivo en que se haya generado el derecho a la reducción, conjuntamente con la reducción que pudiera corresponder en dicho ejercicio y con el límite indicado.

La Reserva es indisponible y está condicionada a que se mantenga el incremento de fondos propios del grupo fiscal durante un plazo de 3 años desde el cierre del periodo impositivo al que corresponda la reducción, salvo por existencia de pérdidas contables. Una vez transcurrido dicho plazo de 3 años, y habiéndose cumplido la condición establecida, la reserva dotada para cubrir la reducción aplicada en la declaración del Impuesto de Sociedades pasa a ser disponible.

En el cierre del ejercicio 2024 las reservas de capitalización dotadas en 2018 y 2019 por importe de 50.551 miles de euros, son de libre disposición por haber transcurrido más de 3 años desde el cierre del periodo impositivo al que correspondió la reducción aplicada en el Impuesto de Sociedades que exigía su dotación (Nota 3).

Conforme a lo indicado en la Nota 3, en la Junta General de Accionistas en su reunión celebrada el 18 de abril de 2024, se aprobó la reclasificación de reservas de capitalización a reservas voluntarias por importe de 113.626 miles de euros, correspondientes a reservas de capitalización de libre disposición dotadas en 2015, 2016 y 2017 (Nota 3).

**Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2024**

*(Importes en miles de euros salvo otra indicación)*

**19.2.3 Reserva legal**

La reserva legal se debe dotar de conformidad con el artículo 274 de la Ley de Sociedades de Capital. Este artículo exige que, en todo caso, una cifra igual al 10 % del beneficio del ejercicio se destine a reserva legal, hasta que ésta alcance, al menos, el 20 % del capital social.

La reserva legal, mientras no supere el límite indicado, solo podrá destinarse a la compensación de pérdidas en el caso de que no existan otras reservas disponibles para este fin.

Al cierre del ejercicio 2024 y 2023 la reserva legal asciende a 300.000 miles de euros, igualando el límite mínimo legalmente establecido conforme al artículo 274 de la Ley de Sociedades de Capital.

**19.2.4 Otras Reservas**

Al cierre del ejercicio 2024 y 2023, se incluyen en este epígrafe reservas voluntarias íntegramente disponibles siempre que, a consecuencia de su distribución, el valor del patrimonio neto de la Sociedad no resulte inferior a la cifra de capital social.

**19.3 Ajustes cambio de valor**

El movimiento producido en los ejercicios 2024 y 2023 en esta reserva con motivo de las correcciones valorativas de los derivados designados como cobertura de flujos de efectivo (ver Nota 15) es el siguiente:

	2024			
	Saldo inicial	Variaciones Valor Razonable	Imputaciones a resultados	Saldo 31/12/2024
<b>Cobertura de flujos de caja</b>				
Permutas tipos de interés Aena	51.140	9.854	(38.835)	22.159
Efecto impositivo	(12.785)	(2.463)	9.709	(5.539)
<b>Total</b>	<b>38.355</b>	<b>7.392</b>	<b>(29.126)</b>	<b>16.620</b>

	2023			
	Saldo inicial	Variaciones Valor Razonable	Imputaciones a resultados	Saldo 31/12/2023
<b>Cobertura de flujos de caja</b>				
Permutas tipos de interés Aena	98.023	(14.104)	(32.779)	51.140
Efecto impositivo	(24.506)	3.526	8.195	(12.785)
<b>Total</b>	<b>73.517</b>	<b>(10.578)</b>	<b>(24.584)</b>	<b>38.355</b>

El desglose de los ejercicios en los cuales se espera que esta reserva afecte a la cuenta de pérdidas y ganancias se incluye en la Nota 10, en el apartado “Derivados” del Análisis por vencimientos.

Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2024

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

19.4 Subvenciones, donaciones y legados recibidos

El detalle y movimiento de este epígrafe al 31 de diciembre de 2024 y 2023 es el siguiente:

	2024			
	Saldo inicial	Altas	Imputaciones a resultados	Saldo 31/12/2024
<b>Subvenciones de capital de organismos oficiales europeos</b>				
Importe	371.600	6.952	(30.288)	348.264
Efecto impositivo	(92.900)	(1.738)	7.572	(87.066)
<b>Neto</b>	<b>278.700</b>	<b>5.214</b>	<b>(22.716)</b>	<b>261.198</b>

	2023			
	Saldo inicial	Altas	Imputaciones a resultados	Saldo 31/12/2023
<b>Subvenciones de capital de organismos oficiales</b>				
Importe	395.721	8.444	(32.565)	371.600
Efecto impositivo	(98.931)	(2.110)	8.141	(92.900)
<b>Neto</b>	<b>296.790</b>	<b>6.334</b>	<b>(24.424)</b>	<b>278.700</b>

Las altas del ejercicio 2024 se corresponden con derechos de emisión de gases de efecto invernadero de asignación gratuita correspondientes al aeropuerto de Barcelona- El Prat, la ayuda derivada de la contribución financiera de la Reserva de adaptación al Brexit (BAR) para la implantación en la red de aeropuertos de Aena del sistema Entry Exit System (EES), ayudas para la electrificación de flotas de vehículos ligeros (programa MOVES FLOTAS) y el desarrollo de las aplicaciones informáticas del proyecto EXOPAN para cumplir con la disponibilidad y conexión necesarias requeridas en el concepto *extended- Airport Operations Plan*.

Las altas del ejercicio 2023 se correspondieron con derechos de emisión de gases de efecto invernadero de asignación gratuita correspondientes al aeropuerto de Barcelona- El Prat, el cobro recibido de la Junta de Castilla y León por un terreno del aeropuerto de Burgos, un carril bici en el aeropuerto de Menorca, ayudas para la instalación de puntos de recarga para vehículos handling en la red de aeropuertos y desarrollo de las aplicaciones AGORA y SCENA para lograr la transformación de la información aeronáutica en formato digital y dar cumplimiento a las regulaciones europeas.

A 31 de diciembre de 2024, el saldo de subvenciones pendientes de cobro por 8.709 miles de euros (2023: 3.976 miles de euros) contabilizadas en el epígrafe "Hacienda Pública deudora por subvenciones concedidas" (véase Nota 22.1) recoge los siguientes conceptos: 6.334 miles de euros por la ayuda de la Reserva de adaptación al Brexit (BAR), 1.700 miles de euros por una subvención para la instalación de puntos de recarga handling, 291 miles de euros de subvenciones del programa MOVES FLOTAS y 384 miles de euros relacionados con una subvención para la construcción de una depuradora en el aeropuerto de Menorca (2023: 3.400 miles de euros por la subvención para la instalación de puntos de recarga handling y 576 miles de euros para la construcción de una depuradora en el aeropuerto de Menorca).

19.4.1 Cobros de Subvenciones

El detalle de las subvenciones brutas que han sido cobradas durante el ejercicio 2024 y 2023 es el siguiente en miles de euros:

	Miles de euros	
	2024	2023
Subvención terreno Aeropuerto de Burgos	-	4.530
Subvención EXOPAN	215	-
Subvención Puntos de recarga vehículos handling	1.700	-
Subvención AGORA y SCENA	-	275
Subvención carril bici Menorca	-	98
Subvención depuradora Aeropuerto de Menorca	192	192
<b>Total Subvenciones cobradas</b>	<b>2.107</b>	<b>5.095</b>

**Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2024**

*(Importes en miles de euros salvo otra indicación)*

Al cierre del ejercicio 2024 y 2023 la Sociedad entiende cumplidas todas las condiciones necesarias para la percepción y disfrute de las subvenciones detalladas anteriormente.

**19.4.2 Subvenciones de Explotación**

Durante el ejercicio 2024 se han reconocido en la cuenta de pérdidas y ganancias subvenciones de explotación por importe de 1.166 miles de euros.

Durante el ejercicio 2023 se reconocieron en la cuenta de pérdidas y ganancias subvenciones de explotación por importe de 46.472 miles de euros. Destaca la subvención cobrada en el ejercicio por importe de 45.133 miles de euros concedida por el Fondo de Solidaridad de la Unión Europea para compensar los gastos incurridos por Aena para mitigar los efectos provocados por la pandemia de COVID-19: controles sanitarios a la llegada de pasajeros, actuaciones de desinfección de edificios, terminales, dependencias externas y carros portaequipajes, actuaciones de refuerzo de seguridad y comunicación a los usuarios en instalaciones aeroportuarias y aumento de la frecuencia de filtros en los sistemas de ventilación conforme a las recomendaciones sanitarias.

**20.Periodificaciones**

**20.1 Periodificaciones de pasivo**

El detalle de las periodificaciones de pasivo es el siguiente:

	<u>31 de diciembre de 2024</u>	<u>31 de diciembre de 2023</u>
Anticipos recibidos por ingresos en especie	3.550	3.550
Otros ingresos anticipados	(614)	4.824
<b>Total ajustes por periodificación</b>	<b>2.936</b>	<b>8.374</b>
Corriente	1.870	1.861
No corriente	1.066	6.513

Dentro de las periodificaciones se registran las reversiones anticipadas de los derechos sobre los bienes construidos. La cuenta de periodificación a corto plazo es objeto de actualización anual contra gastos financieros. Estos gastos financieros han ascendido en 2024 a 80 miles de euros (2023: 89 miles de euros). El saldo pendiente de imputar a resultados al cierre del ejercicio asciende a 3.550 miles de euros (2023: 3.550 miles de euros).

**20.2 Periodificaciones de activo**

	<u>31 de diciembre de 2024</u>	<u>31 de diciembre de 2023</u>
Gastos anticipados	8.093	6.470
<b>Total ajustes por periodificación</b>	<b>8.093</b>	<b>6.470</b>
Corriente	8.093	6.470
No corriente	-	-

En este epígrafe del activo corriente se han registrado, principalmente, gastos anticipados de primas de seguro por importe de 7.061 miles de euros (2023: 6.402 miles de euros).

## 21.Provisiones

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

	2024						Total
	Provisión para Compromisos Laborales	Expropiaciones e intereses de demora	Responsabilidades	Impuestos	Actuaciones Medioambientales	Otras provisiones de explotación	
<b>Saldo inicial</b>	<b>7.349</b>	<b>9.663</b>	<b>39.083</b>	<b>6.273</b>	<b>60.659</b>	<b>7.369</b>	<b>130.396</b>
Dotaciones	471	259	38.828	1.242	24.397	23.885	89.082
Adiciones descuento	234	-	-	-	1.870	-	2.104
Reversiones / Excesos	(2)	(4.313)	(3.445)	(1.453)	(996)	(101)	(10.310)
Aplicaciones	(317)	(40)	(1.192)	1.017	(4.868)	(20.979)	(26.379)
<b>Saldo final</b>	<b>7.735</b>	<b>5.569</b>	<b>73.274</b>	<b>7.079</b>	<b>81.062</b>	<b>10.174</b>	<b>184.893</b>
Porción a corto plazo	-	139	5.383	1.522	10.222	9.721	<b>26.987</b>
Porción a largo plazo	7.735	5.430	67.891	5.557	70.840	453	<b>157.906</b>

	2023						Total
	Provisión para Compromisos Laborales	Expropiaciones e intereses de demora	Responsabilidades	Impuestos	Actuaciones Medioambientales	Otras provisiones de explotación	
<b>Saldo inicial</b>	<b>6.707</b>	<b>5.655</b>	<b>13.971</b>	<b>5.428</b>	<b>62.571</b>	<b>31.602</b>	<b>125.934</b>
Dotaciones	432	9.972	32.480	1.030	10.548	24.268	78.730
Adiciones descuento	245	-	-	-	1.579	-	1.824
Reversiones / Excesos	305	(344)	(6.162)	(1.295)	(3.956)	(149)	(11.601)
Aplicaciones	(340)	(5.620)	(1.206)	1.110	(10.083)	(48.352)	(64.491)
<b>Saldo final</b>	<b>7.349</b>	<b>9.663</b>	<b>39.083</b>	<b>6.273</b>	<b>60.659</b>	<b>7.369</b>	<b>130.396</b>
Porción a corto plazo	-	1.459	5.767	2.751	7.468	6.927	<b>24.372</b>
Porción a largo plazo	7.349	8.204	33.316	3.522	53.191	442	<b>106.024</b>

### 21.1 Provisión para compromisos laborales

El movimiento de las cuentas de Provisión para compromisos laborales durante los ejercicios 2024 y 2023, en miles de euros, ha sido el siguiente:

	2024		
	Provisión Premios de permanencia	Provisión premios de jubilación anticipada	Total Provisión compromisos laborales
<b>Saldo inicial 1 de enero 2024</b>	<b>6.871</b>	<b>478</b>	<b>7.349</b>
Dotaciones	450	21	471
(Ganancias)/Pérdidas actuariales	6	(8)	(2)
Incremento por descuento	223	11	234
(Aplicaciones)/ Extornos	(303)	(14)	(317)
<b>Saldo final 31 de diciembre 2024</b>	<b>7.247</b>	<b>488</b>	<b>7.735</b>

**Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2024**

*(Importes en miles de euros salvo otra indicación)*

	2023		
	Provisión Premios de permanencia	Provisión premios de jubilación anticipada	Total Provisión compromisos laborales
<b>Saldo inicial 1 de enero 2023</b>	<b>6.266</b>	<b>441</b>	<b>6.707</b>
Dotaciones	413	19	432
(Ganancias)/Pérdidas actuariales	276	29	305
Incremento por descuento	229	16	245
(Aplicaciones)/ Extornos	(313)	(27)	(340)
<b>Saldo final 31 de diciembre 2023</b>	<b>6.871</b>	<b>478</b>	<b>7.349</b>

**21.1.1 Provisión premios de permanencia**

A 31 de diciembre de 2024, el saldo del pasivo reconocido en balance para esta provisión es de 7.247 miles de euros (2023: 6.871 miles de euros). La dotación del ejercicio 2024 ha ascendido a 673 miles de euros (2023: 642 miles de euros), de los que 223 miles de euros corresponden al coste financiero (2023: 229 miles de euros). Las pérdidas actuariales de 6 miles de euros se han registrado como una mayor dotación (2023: pérdidas actuariales de 276 miles de euros).

**21.1.2 Provisión premios de jubilación anticipada**

A 31 de diciembre de 2024, el saldo del pasivo reconocido en balance es de 488 miles de euros (2023: 478 miles de euros), que corresponde al valor presente de la obligación devengada a 31 de diciembre de 2024 de 488 miles de euros (2023: 478 miles de euros). No existen activos afectos al Plan. Las adiciones netas del ejercicio han correspondido al coste normal de servicios del ejercicio por importe de 21 miles de euros (2023: 19 miles de euros), coste financiero aparte de 11 miles de euros (2023: 16 miles de euros). Ganancias actuariales de 8 miles de euros, aplicaciones por 14 miles de euros y no existen rendimientos de activos afectos (2023: pérdidas actuariales de 29 miles de euros, aplicaciones por 27 miles de euros y no existieron rendimientos de activos afectos).

**21.1.3 Otros compromisos laborales**

El convenio estipula un plan de pensiones como retribución post-empleo a los trabajadores. Para este beneficio, la Sociedad ha efectuado aportaciones definidas al fondo durante los ejercicios previos a 2013. Sin embargo, para los ejercicios 2017, 2016, 2015, 2014 y 2013, la Sociedad no efectuó estas aportaciones debido a la supresión establecida en la Ley 3/2017 de 27 de junio, Ley 48/2015, de 29 de octubre, Ley 36/2014, de 26 de diciembre, Ley 22/2013 de 23 de diciembre y el RDL17/2012 de 27 de diciembre, respectivamente. En ella se establece que las empresas públicas empresariales no pueden realizar aportaciones a planes de pensiones de empleados o contratos de seguro colectivo que incluyan cobertura de la contingencia de jubilación.

Desde el ejercicio 2018 hasta el actual 2024, se han realizado aportaciones extraordinarias al Plan de Pensiones con base en la aplicación del último párrafo del Art. 18.2 de la LPGE 2019, el Art. 3.2 del RD-Ley 24/2019, y el párrafo final del artículo 3 Dos del Real Decreto-ley 2/2020 Las aportaciones has sido por un importe de 494, 650, 2.444, 1.965, 1.977, 1.973 y 1.970 miles de euros, respectivamente en cada ejercicio.

**21.2 Expropiaciones e intereses de demora**

La provisión por expropiaciones e intereses de demora recoge la mejor estimación del importe correspondiente a la diferencia entre los justiprecios pagados en las expropiaciones de los terrenos adquiridos en las ampliaciones de los aeropuertos y las estimaciones de los precios que la Sociedad tendría que pagar, considerando que fuera probable que ciertas reclamaciones judiciales en curso sobre algunos de los justiprecios pagados tuvieran un éxito favorable para los reclamantes. En el importe estimado de dichas diferencias en los justiprecios, la Sociedad ha tenido en cuenta los intereses de demora, tomando como base de cálculo el tipo de interés legal del dinero vigente en cada año.

A 31 de diciembre de 2024 existen dotadas provisiones que corresponden, principalmente, a contenciosos relacionados con expropiaciones de terrenos, destacando el del aeropuerto de Palma de Mallorca. El conjunto de estos procedimientos ha dado lugar a una provisión por importe de 5.569 miles de euros, de los cuales 4.635 miles de euros corresponden a diferencias de justiprecio, que han tenido como contrapartida mayor valor de terrenos, y 934 miles de euros a intereses de demora devengados a 31 de diciembre de 2024, que han tenido como contrapartida gasto por intereses de demora de

**Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2024**

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

expropiaciones de terrenos (2023: 9.663 miles de euros, de los cuales 8.053 miles de euros correspondían a diferencias de justiprecio y 1.610 miles de euros a intereses de demora devengados a 31 de diciembre de 2023).

Las reversiones realizadas durante el ejercicio 2024 son consecuencia, principalmente, de resoluciones favorables a los intereses de Aena, destacando la reversión de la provisión del aeropuerto de Vigo. De los 4.313 miles de euros revertidos, 3.595 miles de euros se han abonado al valor del inmovilizado contra el que se dotaron en su día, y el resto, por importe de 718 mil euros, como menor gasto por intereses de demora de expropiaciones (2023: de los 344 miles de euros revertidos, 260 miles de euros se han abonado al valor del inmovilizado contra el que se dotaron en su día, y el resto, por importe de 84 mil euros, se han abonado a resultados).

El gasto financiero de intereses por expropiaciones a 31 de diciembre de 2024 ha ascendido a 42 miles de euros (31 de diciembre de 2023: gasto financiero por 668 miles de euros), siendo el importe del ingreso financiero de intereses por expropiaciones procedente de reversiones de 1.114 miles de euros (2023: 0 miles de euros) (véase Nota 23.6).

### 21.3 Provisión para responsabilidades

Dentro de este epígrafe se recogen, principalmente, provisiones realizadas sobre la base de las mejores estimaciones de la dirección de la Sociedad para hacer frente a riesgos relacionados con litigios, reclamaciones y compromisos en curso conocidos a la fecha de cierre del ejercicio para los que se espera que sea probable una salida de recursos en el medio o largo plazo. A 31 de diciembre de 2024 y 2023, los saldos de la provisión corresponden, principalmente, a sentencias desfavorables en reclamaciones efectuadas por arrendatarios, así como a reclamaciones laborales, procedimientos iniciados por entidades públicas y otras efectuadas por empresas contratistas.

Durante el ejercicio 2024 las reversiones, por un importe total de 3.445 miles de euros, se producen por la resolución favorable a la Sociedad de contenciosos laborales por un importe de 1.885 miles de euros, y otros riesgos de contratación comercial que han ascendido a 1.442 miles de euros. Las reversiones se han abonado en la cuenta de pérdidas y ganancias, en el epígrafe de "Exceso de provisiones".

Durante el ejercicio 2023 las reversiones, por un importe total de 6.162 miles de euros, se produjeron por la resolución favorable a la Sociedad de contenciosos laborales por un importe de 5.662 miles de euros, y otros riesgos de contratación de obras que han ascendido a 480 miles de euros. Las reversiones se han abonado en la cuenta de pérdidas y ganancias, en el epígrafe de "Provisiones de Personal" o "Exceso de provisiones", según su naturaleza.

En cuanto a las reclamaciones planteadas por arrendatarios como consecuencia de los efectos de la crisis sanitaria originada por la COVID 19, en base a la cláusula de creación jurisprudencial "*rebus sic stantibus*", solicitan, entre otras, que los Juzgados estimen la necesidad de adoptar medidas cautelares en el sentido de que Aena se abstenga de facturar las rentas pactadas en los contratos de arrendamiento comercial de los periodos afectados por la pandemia (principalmente, durante los años 2020 y 2021) y, al mismo tiempo, se suspenda el derecho a la ejecución de las garantías disponibles ante un posible impago de los mismos. Visto el avance y desarrollo procesal de esta controversia judicial, y disponiéndose de sentencias de las Audiencias Provinciales en las que de forma unánime aplican las condiciones establecidas en la DF7 para resolver el conflicto, considerando que esta norma es, por tanto, constitucional, la Sociedad ha considerado oportuno calificar el riesgo de estas reclamaciones como probable.

Durante el ejercicio 2024 las dotaciones efectuadas por la Sociedad, por un importe total de 38.828 miles de euros, han correspondido, mayormente, a reclamaciones de arrendatarios para la aplicación de la DF7, por un importe de 16.438 miles de euros, a procedimientos iniciados por entidades públicas dentro del curso normal del negocio de la Sociedad por importe de 17.000 miles de euros, a reclamaciones por expedientes de obra por importe de 2.291 miles de euros y a reclamaciones de origen laboral por un importe de 1.338 miles de euros.

Durante el ejercicio 2023 las dotaciones efectuadas por la Sociedad, por un importe total de 32.480 miles de euros, correspondieron, principalmente, a reclamaciones de arrendatarios comerciales por aplicación de la DF7 por un importe de 11.845 miles de euros, a reclamaciones efectuadas por una compañía aérea dentro del curso normal del negocio por importe de 15.023 miles de euros, a reclamaciones por expedientes de obra por importe de 3.506 miles de euros, a reclamaciones de expedientes descentralizados por 532 miles de euros y a reclamaciones de origen laboral por importe de 1.574 miles de euros.

Con fecha 24 de febrero de 2025, ha sido notificada a la Sociedad la Sentencia núm. 275/2025 de la Sala de lo Civil del Tribunal Supremo que resuelve el recurso de casación interpuesto por Aena contra la sentencia de la Audiencia Provincial de A Coruña que confirma la sentencia de instancia en uno de los litigios sobre la aplicación de la DF7. En dicha sentencia la Sala (i) se abstiene de conocer el recurso extraordinario por infracción procesal y del recurso de casación interpuestos por la Sociedad contra la sentencia núm. 223/2022, de 29 de julio, dictada por la Sección Sexta de la Audiencia Provincial de A Coruña, en el recurso de apelación núm. 392/2021; (ii) declara la incompetencia de la jurisdicción civil para el conocimiento de la demanda interpuesta por Airfoods Restauración y Catering S.L. contra la Sociedad, que dio lugar al juicio ordinario núm. 807/2020 del Juzgado de Primera Instancia núm. Cuatro de Santiago de Compostela, por corresponder su conocimiento al orden jurisdiccional contencioso-administrativo; y (iii) declara la nulidad de todas las

## **Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2024**

*(Importes en miles de euros salvo otra indicación)*

actuaciones desde la admisión a trámite de la demanda, con reserva a las partes del uso de su derecho ante los órganos de la jurisdicción contencioso-administrativa.

Los administradores de la Sociedad no estiman que, a la fecha de formulación de las presentes cuentas, del conjunto de responsabilidades en curso se pongan de manifiesto efectos materiales y que, en consecuencia, puedan surgir pasivos adicionales que afectaran significativamente a estas cuentas anuales.

### **21.4 Impuestos**

Dentro de éste epígrafe se recogen, principalmente, aquellas provisiones dotadas en relación con recursos presentados por la Sociedad por disconformidad con las liquidaciones recibidas por la Administración Fiscal de ciertos tributos locales, ligados a los activos aeroportuarios y que están pendientes de resolución, de los que se espera una salida probable de efectivo, cuyo importe definitivo y cuya fecha de liquidación definitiva son inciertos a la fecha de preparación de estas Cuentas anuales.

El importe de las reversiones, íntegramente abonadas en la cuenta de pérdidas y ganancias en su epígrafe “Exceso de provisiones”, se relaciona, principalmente, con resoluciones favorables en liquidaciones que se encontraban en controversia o prescripciones de dichas liquidaciones tributarias locales en favor de la Sociedad.

### **21.5 Provisión para actuaciones medioambientales**

Dentro de este epígrafe se reconocen provisiones por importe de 79.374 miles de euros (2023: 58.675 miles de euros) relacionadas con las obligaciones previstas para llevar a cabo las obras de aislamiento acústico e insonorización de zonas residenciales para cumplir con la normativa vigente en materia de ruidos generados por las infraestructuras aeroportuarias.

Adicionalmente, se reconoce una provisión medioambiental de 1.447 miles de euros (2023: 1.400 miles de euros) en relación con las medidas adicionales contempladas en la Resolución de 9 de abril de 2015, de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, por la que se modifica la condición novena de la Declaración de Impacto Ambiental del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas de 30 de noviembre de 2001, y que prevé actuaciones en el río Jarama.

En la provisión de 2024 se recogen también los derechos de emisión de gases de efecto invernadero adquiridos por la Sociedad para su consumo, por un importe de 241 miles de euros (2023: 584 miles de euros), que se corresponden con la mejor estimación de los derechos consumidos durante 2024, realizado en base en base a la proyección del consumo actual, en línea con lo establecido en el Plan de Acción Climática de la Sociedad (ver Nota 27.1).

En el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2024, se han dotado 24.350 miles de euros en la provisión para actuaciones medioambientales por la actualización de huellas acústicas de algunos planes de aislamiento, destacando el incremento del número de viviendas insonorizadas, en concreto 2.160 viviendas en Palma de Mallorca y alrededor de 500 en Canarias. El coste financiero de la dotación ha ascendido a 1.870 miles de euros. En el cálculo de la provisión se ha utilizado un coste medio unitario de 7.967 euros/vivienda (excepto para el caso del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, para el que se ha estimado un coste de 24.005 euros/vivienda debido a la tipología de las viviendas y edificios pendientes de aislar en este aeropuerto, y para otros 7 aeropuertos, cuyo importe medio estimado es de 5.127 euros/vivienda). La contrapartida de dichas dotaciones se encuentra recogida en el “Inmovilizado material”.

En el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2023, se dotaron 11.656 miles de euros en la provisión para actuaciones medioambientales por la actualización de huellas acústicas, de los cuales 1.579 miles de euros se correspondían al coste financiero. En el cálculo de la provisión se utilizó un coste medio unitario de 7.468 euros/vivienda (excepto para el caso del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, para el que se estimó un coste de 24.206 euros/vivienda debido a la tipología de las viviendas y edificios pendientes de aislar en este aeropuerto, y para otros 7 aeropuertos, cuyo importe medio estimado fue de 5.357 euros/vivienda). La contrapartida de dichas dotaciones se registró en el “Inmovilizado material”.

La reversión acontecida durante el ejercicio 2024 por importe de 996 miles de euros se relaciona, fundamentalmente, con el ligero descenso en el importe medio del coste estimado del aislamiento por vivienda de la mayoría de los aeropuertos, respecto al 2023. Tal reversión se ha efectuado contra el valor del inmovilizado contra el que se dotó en su día la provisión.

La reversión acontecida durante el ejercicio 2023 por importe de 3.956 miles de euros se relacionó, fundamentalmente, con el ligero descenso en el importe medio del coste estimado de aislamiento por vivienda de la mayoría de los aeropuertos, respecto al 2022. Tal reversión se efectuó contra el valor del inmovilizado contra el que se dotó en su día la provisión.

La normativa en materia de evaluación ambiental (actualmente Ley 21/2013), exige el sometimiento a evaluación de impacto ambiental de determinados proyectos de AENA S.M.E., S.A. (en particular las ampliaciones de pista superiores a

## **Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2024**

*(Importes en miles de euros salvo otra indicación)*

2.100 metros) y concluyen con la formulación por parte del Ministerio para la Transición Ecológica de las correspondientes declaraciones de impacto ambiental, que recogen la obligación de llevar a cabo la elaboración y ejecución de Planes de Aislamiento Acústico (PAA).

En materia de ruidos, la Ley 5/2010, de 17 de marzo, por la que se modifica la Ley 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea, obliga a aprobar planes de acción, que incluyan las correspondientes medidas correctoras, cuando se establezcan servidumbres acústicas que permitan superar los objetivos de calidad acústica en el exterior de las edificaciones, los sobrevuelos, frecuencias e impactos ambientales asociados para aquellos aeropuertos que superen 50.000 operaciones/año.

La Sociedad reconocerá contablemente las provisiones correspondientes en el momento en que surja la obligación de aislar viviendas, esto es, bien en el momento en que se apruebe una nueva huella acústica con trascendencia en términos de aislamiento acústico, una servidumbre y su plan de acción (mediante Real Decreto), bien mediante la aprobación de una nueva Declaración de Impacto Ambiental como consecuencia de la evaluación ambiental de proyectos que así lo requieran. Dichas normas publicadas son las que se consideran a la hora de realizar las provisiones, independientemente de que sea con posterioridad cuando se ejecuten las actuaciones de aislamiento sobre las edificaciones afectadas, lo que provoca una diferencia temporal entre la provisión y la ejecución de las obras. Los administradores de la Sociedad no esperan que se produzcan pasivos o contingencias adicionales por este concepto que pudieran ser significativos.

### **21.6 Otras provisiones**

Este epígrafe recoge, entre otras, la provisión por bonificaciones aplicables a las prestaciones patrimoniales de aterrizaje y salida de pasajeros de Aena, devengadas por las compañías aéreas que operan durante determinados días de la semana en los aeropuertos de las islas Canarias. Asimismo, la Ley de Presupuestos Generales del Estado para el ejercicio 2016, establecía incentivos en la prestación patrimonial pública de salida de pasajeros por el crecimiento de pasajeros en las rutas operadas en la red de Aena.

Para la temporada de invierno 2022, el Consejo de Administración de Aena aprobó una prórroga del incentivo en vigor para la temporada de verano 2022, que se aplicaría entre el 1 de noviembre 2022 y el 31 de marzo de 2023. Las compañías que cumplieran las condiciones requeridas sobre programación de asientos y factor de ocupación podrían beneficiarse de un reembolso en su tarifa media de pasajero.

Para la temporada de verano 2023 e invierno 2023, el Consejo de Administración de Aena aprobó el incentivo al número de pasajeros de salida adicionales y se aplicaba por la apertura de rutas a nuevos destinos, en función de la aportación al crecimiento en número de pasajeros en las rutas que operaban desde los aeropuertos de la red de menos de 3 millones de pasajeros anuales en 2022 y por la aportación al crecimiento en número de pasajeros de las rutas con destino a Asia que operaban desde todos los aeropuertos de la red de la temporada. El incentivo se cifró en un importe equivalente al 100% de la cuantía media de la prestación pública por salida de pasajeros de la compañía en la ruta.

En el mismo Consejo también se aprobó la prórroga del incentivo por operativa en los Helipuertos de Algeciras y Ceuta para la temporada de verano e invierno de 2023. Las compañías aéreas tendrían derecho a un incentivo por mantenimiento de los pasajeros transportados en las rutas operadas desde los helipuertos de Algeciras y Ceuta. El incentivo se cifraba en un importe equivalente al 50% de la cuantía media de la prestación pública por salida de pasajeros y de seguridad de la compañía en la ruta, y se aplicaba al número total de pasajeros comerciales de salida de la ruta en cuestión, siempre y cuando en la ruta se mantuviera, al menos, el 75% de los pasajeros de salida transportados en la temporada análoga anterior.

Para la temporada de verano e invierno 2024, aplicables también a las temporadas del 2025 y 2026, el Consejo de Administración de Aena aprobó tres nuevos incentivos:

- por la aportación al crecimiento en número de pasajeros en las rutas que se operan desde los aeropuertos de la red de menos de 3 millones de pasajeros, con respecto a la temporada 2023 equivalente;
- por la aportación al número de pasajeros de salida adicionales de las rutas a destinos no servidos en aeropuertos de más de 3 millones de pasajeros; y
- por la aportación al crecimiento en número de pasajeros en rutas con destino a Asia.

Los incentivos consisten en un importe equivalente al 100% de la cuantía media de la prestación pública por salida de pasajeros de la compañía en la ruta, que se aplica exclusivamente al número de pasajeros de salida adicionales de la ruta con respecto a la temporada previa equivalente. En el mismo Consejo también se aprobó la prórroga del incentivo por operativa en los Helipuertos de Algeciras y Ceuta, aplicable para las temporadas de verano e invierno de las anualidades 2024, 2025 y 2026.

Asimismo, el Consejo de Administración de Aena también ha aprobado el incentivo por crecimiento en operaciones a las compañías que operen con aeronaves cargueros de fuselaje ancho, consistente en el reembolso en la tarifa media de

**Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2024**

*(Importes en miles de euros salvo otra indicación)*

aterrizaje de cada compañía, aplicable a las operaciones adicionales anuales de llegada, desde el 1 de marzo de 2024 hasta el 28 de febrero de 2027, operadas desde cualquier aeropuerto de la red de Aena con este tipo de aeronaves.

El efecto conjunto de todos los incentivos al tráfico ha supuesto una dotación de 23.784 miles de euros en el ejercicio 2024 (neta de la reversión de 101 miles de euros de provisiones de años anteriores) frente a 24.120 miles de euros en el mismo período de 2023 (neta de la reversión de 149 miles de euros de dotaciones de ejercicios anteriores).

Por otra parte, se han producido aplicaciones de 20.979 miles de euros contra esta provisión de incentivos a compañías aéreas durante el ejercicio 2024 (2023: 48.345 miles de euros).

A 31 de diciembre de 2024 el saldo de la cantidad provisionada por los anteriores conceptos asciende a un importe de 9.721 miles de euros (2023: 7.369 miles de euros).

Asimismo, este epígrafe también recoge una provisión por el desmantelamiento del aparcamiento que se ha construido en las inmediaciones del edificio de Piovera, en Madrid (España), por un importe de 453 miles de euros (2023: 442 miles de euros). Dicho aparcamiento revertirá al Ayuntamiento de dicha ciudad una vez finalice el periodo de arrendamiento.

## 22.Administraciones Públicas y situación fiscal

### 22.1 Saldos con las Administraciones Públicas

La composición de los saldos deudores y acreedores con las Administraciones Públicas es la siguiente:

Hacienda Pública, Deudora	Nota	Miles de Euros			
		2024		2023	
		Corriente	No Corriente	Corriente	No Corriente
Activos por impuesto diferido	22.3	-	37.963	-	36.538
Activos por impuesto corriente	22.2	92	-	146.107	-
Hacienda Pública deudora por IVA		8.786	-	3.495	-
Hacienda Pública deudora por IGIC		5	-	7	-
Hacienda Pública deudora por subvenciones concedidas	7.5 y 19.4	8.709	-	3.976	-
Otros conceptos		-	-	-	-
		<b>17.592</b>	<b>37.963</b>	<b>153.585</b>	<b>36.538</b>

Hacienda Pública, Acreedora	Nota	Miles de Euros			
		2024		2023	
		Corriente	No Corriente	Corriente	No Corriente
Pasivos por impuesto diferido	22.3	-	92.443	-	98.276
Hacienda Pública acreedora por IRPF	22.2	10.058	-	9.288	-
Hacienda Pública acreedora por IGIC		3.051	-	2.143	-
Organismos de la Seguridad Social acreedores		21.215	-	18.161	-
Hacienda pública acreedora por otros impuestos		11	-	9	-
Hacienda pública acreedora por IVA		24.801	-	8.129	-
		<b>59.136</b>	<b>92.443</b>	<b>37.730</b>	<b>98.276</b>

## 22.2 Conciliación resultado contable y base imponible fiscal

La conciliación entre el resultado contable y la base imponible del Impuesto de Sociedades en el ejercicio 2024 es la siguiente:

	Miles de euros					
	2024					
	Cuenta de pérdidas y ganancias			Ingresos y gastos imputados directamente al patrimonio neto		
Saldo ingresos y gastos del ejercicio	<b>1.829.869</b>					
	Aumentos	Disminuciones	Total	Aumentos	Disminuciones	Total
Impuesto sobre Sociedades	564.605	-	564.605	-	-	-
Resultado antes de impuestos			2.394.474			-
Diferencias permanentes	-	(49.479)	(49.479)	-	-	-
Diferencias temporarias:						
- Amortización	48.925	(65.638)	(16.713)	-	-	-
- Pérdidas por deterioro	13.041	(5.208)	7.833	-	-	-
- Planes de pensiones	2.680	(2.302)	378	-	-	-
- Provisiones	259	(364)	(105)	-	-	-
- Provisión deterioro inmovilizado	218	(228)	(10)	-	-	-
- Derivado de cobertura	-	-	-	9.854	(38.835)	(28.981)
- Subvenciones, donaciones y legados recibidos	-	-	-	8.118	(31.454)	(23.336)
- Otros	-	-	-	10	-	10
	65.123	(73.740)	(8.617)	17.982	(70.289)	(52.307)
Compensación bases imponibles negativas			(82)			
Base imponible (resultado fiscal)			<b>2.336.296</b>			
Cuota íntegra			584.074			(13.078)
Deducciones			(23.558)			
Cuota líquida			560.516			
Retenciones y pagos a cuenta			(536.009)			
Cuota a pagar/(cobrar) a la Hacienda Pública			<b>24.507</b>			

## Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2024

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

	Miles de euros					
	2023					
	Cuenta de pérdidas y ganancias			Ingresos y gastos imputados directamente al patrimonio neto		
Saldo ingresos y gastos del ejercicio						
	Aumentos	Disminuciones	Total	Aumentos	Disminuciones	Total
			<b>1.436.264</b>			
Impuesto sobre Sociedades	434.144	-	434.144			
Resultado antes de impuestos			1.870.408			
Diferencias permanentes	4.419	(29.758)	(25.339)			
Diferencias temporarias:						
- Amortización	43.874	(65.631)	(21.757)	-	-	-
- Pérdidas por deterioro	29.304	(18.087)	11.217	-	-	-
- Planes de pensiones	1.985	(2.098)	(113)	-	-	-
- Provisiones	1239	(469)	770	-	-	-
- Provisión deterioro inmovilizado	460	(15)	445	-	-	-
- Derivado de cobertura	-	-	-	-	(46.882)	(46.882)
- Subvenciones, donaciones y legados recibidos	-	-	-	54.916	(79.037)	(24.121)
- Otros	-	-	-	-	(29)	(29)
	76.862	(86.300)	(9.438)	54.916	(125.948)	(71.032)
Compensación bases imponibles negativas			(482.942)			
Base imponible (resultado fiscal)			<b>1.352.689</b>			
Cuota íntegra			338.172			(17.758)
Deducciones			(29.039)			
Cuota líquida			309.133			
Retenciones y pagos a cuenta			(421.956)			
Cuota a pagar/(cobrar) a la Hacienda Pública			<b>(112.823)</b>			

En régimen de declaración consolidada del Impuesto sobre Sociedades, surge una cuota a cobrar de la Hacienda Pública por importe de 92 miles de euros (2023: surge una cuota a cobrar de Hacienda por importe de 99.713 miles de euros).

Las principales diferencias permanentes negativas del ejercicio 2024 y 2023 surgen por ingresos de créditos a largo plazo con empresas del grupo por importe de 11.251 miles de euros (14.523 miles de euros en el ejercicio 2023). Adicionalmente, a 31 de diciembre de 2024, la sociedad se ha reconocido un incremento en la reserva de capitalización por importe de 42.997 miles de euros (15.236 miles de euros en el ejercicio 2023), que implica una reducción de la base imponible del Impuesto sobre Sociedades. Este incentivo, si se cumplen los requisitos estipulados, permite la reducción del 15% (10% en el ejercicio 2023) de la variación de los fondos propios entre ejercicios económicos. En 2024 y 2023, por su parte, las diferencias permanentes positivas correspondieron, principalmente, a gastos no deducibles.

En cuanto a las principales diferencias temporarias, tanto en el ejercicio 2024 como en el 2023, se corresponden con:

- Deterioro de valor de los créditos por operaciones comerciales.
- Diferencias entre amortización contable y fiscal.

En relación a la Base Imponible del Impuesto de Sociedades, en el ejercicio 2024 se han aplicado bases imponibles negativas de ejercicios anteriores por importe de 82 miles de euros ( 482.942 miles de euros en el ejercicio 2023). La mayor parte de las bases imponibles negativas aplicadas en 2023 provienen del cambio de política contable efectuado en el ejercicio 2022, donde la Sociedad se registró, contra fondos propios, un menor ingreso contable por arrendamiento comercial en 2021 por importe de 584.215 miles de euros y en 2020 por importe de 48.196 miles de euros. Por aplicación

de lo establecido en el artículo 11 de la Ley del Impuesto sobre Sociedades el menor ingreso contable correspondiente a los ejercicios 2021 y 2020 deberá imputarse fiscalmente a dichos ejercicios, instándose para ello la rectificación de las declaraciones correspondientes a dichos años al objeto de que se reconozca en cada uno de ellos los gastos correspondientes y las mayores bases imponibles negativas resultantes por importe total de 158.103 miles de euros, correspondientes al crédito fiscal que surgió como consecuencia del ajuste por reexpresión de 2020 por importe de 12.049 miles de euros y al de 2021, por importe de 146.054 miles de euros.

El tipo impositivo general del Impuesto sobre Sociedades para el ejercicio 2024 es del 25%, al igual que en 2023.

El epígrafe de Impuesto sobre las ganancias de la cuenta de pérdidas y ganancias adjunta se compone de:

	Nota	Miles de euros	
		2024	2023
(-) Gasto / (+) Ingreso			
Impuesto corriente		(584.074)	(338.172)
Impuesto diferido		(2.154)	(2.359)
Créditos por pérdidas a compensar del ejercicio		(21)	(120.736)
Deducciones fiscales registradas	22.3	21.224	26.705
Otros		420	418
		<b>(564.605)</b>	<b>(434.144)</b>

La partida "Otros" corresponde principalmente a la regularización entre la estimación efectuada al cierre del ejercicio y la presentación del impuesto de sociedades en el año siguiente.

El detalle por sociedad de los créditos y débitos entre empresas del grupo consecuencia del efecto impositivo generado por el régimen de tributación consolidada es el siguiente:

	Miles de Euros			
	2024		2023	
	Corriente	No Corriente	Corriente	No Corriente
Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A.	(26.998)	-	3.311	-
Aena Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia S.M.E.	(496)	-	(849)	-
	<b>(27.494)</b>	<b>-</b>	<b>2.462</b>	<b>-</b>

## 22.3 Impuestos diferidos

El detalle de los impuestos diferidos a 31 de diciembre de 2024 y 2023 es el siguiente:

	Nota	Miles de euros	
		2024	2023
<b>Activos por impuestos diferidos:</b>			
- Diferencias temporarias	22.1	37.963	36.538
		<b>37.963</b>	<b>36.538</b>
<b>Pasivos por impuestos diferidos:</b>			
- Diferencias temporarias	22.1	(92.443)	(98.276)
		<b>(92.443)</b>	<b>(98.276)</b>
<b>Impuestos diferidos</b>		<b>(54.480)</b>	<b>(61.738)</b>

El detalle de los activos y pasivos por impuesto diferido cuyo plazo de realización o reversión es superior a 12 meses es como sigue:

	Miles de euros	
	2024	2023
<b>Activos por impuestos diferidos:</b>		
- Diferencias temporarias	21.485	21.756
	<b>21.485</b>	<b>21.756</b>
<b>Pasivos por impuestos diferidos:</b>		
- Diferencias temporarias	(86.971)	(92.246)
	<b>(86.971)</b>	<b>(92.246)</b>
	<b>(65.486)</b>	<b>(70.490)</b>

**Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2024**

*(Importes en miles de euros salvo otra indicación)*

El movimiento durante los ejercicios 2024 y 2023 en los activos y pasivos por impuestos diferidos, ha sido como sigue:

	Activos por impuesto diferido									
	Amortización (*)	Pérdidas deterioro	Planes de pensiones	Deterioro inmovilizado	Provisiones Responsab.	Derivados cobertura	Incremento de valor de las participaciones	Créditos por B.I.N's	Otros	Total
<b>Saldo al inicio</b>	<b>25.815</b>	<b>17.541</b>	<b>351</b>	<b>282</b>	<b>4.954</b>	<b>(12.785)</b>	<b>(920)</b>	<b>1.054</b>	<b>246</b>	<b>36.538</b>
Cargo (abono) a cuenta de pérdidas y ganancias	(6.592)	(1.425)	(4)	(8)	-	-	-	-	-	<b>(8.029)</b>
Cargo (abono) a patrimonio neto	-	-	-	-	-	7.245	-	-	182	<b>7.427</b>
Empresas grupo consolidado fiscal	-	-	-	-	-	-	-	2.048	-	<b>2.048</b>
Utilización créditos en ej.	-	-	-	-	-	-	-	(21)	-	<b>(21)</b>
<b>Saldo a 31 de diciembre de 2024</b>	<b>19.223</b>	<b>16.116</b>	<b>348</b>	<b>274</b>	<b>4.954</b>	<b>(5.540)</b>	<b>(920)</b>	<b>3.081</b>	<b>428</b>	<b>37.963</b>

	Activos por impuesto diferido									
	Amortización (*)	Pérdidas deterioro	Planes de pensiones	Deterioro inmovilizado	Provisiones Responsab.	Derivados cobertura	Incremento de valor de las participaciones	Créditos por B.I.N's	Otros	Total
<b>Saldo al inicio</b>	<b>33.757</b>	<b>14.833</b>	<b>379</b>	<b>165</b>	<b>4.954</b>	<b>(24.506)</b>	<b>(920)</b>	<b>158.190</b>	<b>50</b>	<b>186.902</b>
Cargo (abono) a cuenta de pérdidas y ganancias	(7.942)	2.708	(28)	117	-	-	-	-	189	<b>(4.956)</b>
Cargo (abono) a patrimonio neto	-	-	-	-	-	11.721	-	-	7	<b>11.728</b>
Utilización créditos en ej.	-	-	-	-	-	-	-	(157.136)	-	<b>(157.136)</b>
<b>Saldo a 31 de diciembre de 2023</b>	<b>25.815</b>	<b>17.541</b>	<b>351</b>	<b>282</b>	<b>4.954</b>	<b>(12.785)</b>	<b>(920)</b>	<b>1.054</b>	<b>246</b>	<b>36.538</b>

*(\*) En el epígrafe "Amortización" se recogen 0 miles de euros (2023: 2.334 miles de euros) del saldo pendiente del crédito inicialmente reconocido por importe de 21.927 miles de euros, una vez considerados los 2.334 miles de euros utilizados durante 2024 (2023: 2.333 miles de euros) (ver tabla de deducciones más adelante).*

Durante el ejercicio 2024, se han aplicado créditos fiscales por importe de 82 miles de euros (157.135 miles de euros a cierre de ejercicio 2023). Tal y como se indica en la Nota 22.2, como consecuencia del cambio de criterio contable que tuvo lugar en el ejercicio 2022 se activaron créditos fiscales por bases imponibles negativas de pendientes de compensación por importe de 158.103 (12.049 miles de euros correspondientes al ejercicio 2020 y 146.054 miles de euros del ejercicio 2021). A cierre del ejercicio 2024 quedarían bases imponibles negativas pendientes de compensar por importe de 12.325 miles de euros.

	Miles de euros		Total
	Subvenciones	Incremento de valoración de participaciones	
<b>Pasivos por impuestos diferidos</b>			
<b>Saldo al inicio</b>	<b>(92.899)</b>	<b>(5.377)</b>	<b>(98.276)</b>
Cargo a patrimonio neto	5.833	-	5.833
<b>Saldo a 31 de diciembre de 2024</b>	<b>(87.066)</b>	<b>(5.377)</b>	<b>(92.443)</b>
<b>Pasivos por impuestos diferidos</b>			
<b>Saldo al inicio</b>	<b>(98.929)</b>	<b>(5.377)</b>	<b>(104.306)</b>
Cargo a patrimonio neto	6.030	-	6.030
<b>Saldo a 31 de diciembre de 2023</b>	<b>(92.899)</b>	<b>(5.377)</b>	<b>(98.276)</b>

### 22.3.1 Ejercicios pendientes de comprobación y actuaciones inspectoras

Aena SME, S.A. tributa en España en régimen de declaración consolidada. El grupo fiscal a 31 de diciembre de 2024 está formado por tres compañías. Aena SME. S.A. como sociedad dominante y Aena Internacional S.M.E. S.A. y la Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de Murcia S.M.E., S.A. como sociedades dependientes.

El régimen de consolidación fiscal aplica de forma indefinida en la medida en que se sigan cumpliendo los requisitos exigidos al efecto por la normativa que la regula, o no se renuncie expresamente a su aplicación.

Durante el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2022, se produjo un cambio significativo en criterios contables respecto a los aplicados en el ejercicio 2021, tal y como se indica en la Nota 2.8 de la memoria de las cuentas anuales del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2022. Como consecuencia de la publicación de la Decisión de Agenda del IFRS Interpretations Committee, de fecha 20 de octubre de 2022, sobre la condonación por el arrendador de pagos por arrendamiento (NIIF 9 y NIIF 16), se determinó que las cuentas a cobrar por el arrendamiento se encuentran dentro del alcance de la NIIF 9 *Instrumentos financieros*, por lo que la Sociedad tuvo que aplicar el criterio de deterioro de valor de la pérdida esperada a las mismas en sus cuentas consolidadas, considerando el impacto de las reducciones de renta y no cabe, por tanto, considerar las reducciones como un incentivo dentro del alcance de la NIIF 16 *Arrendamientos*.

Con objeto de presentar en las cuentas anuales individuales una situación financiera y patrimonial alineada con las cuentas anuales consolidadas, la Dirección optó por modificar la política contable relacionada con las reducciones de rentas tratándolas como una renta contingente negativa formando parte del resultado de explotación. Aunque este tratamiento contable no es equivalente a las NIIF-UE, en la medida en que el PGC permite la opción de aplicar un criterio contable que conlleva un impacto similar, debe prevalecer el principio de armonización contable para reflejar una situación financiera y patrimonial equivalente en las cuentas anuales individuales y consolidadas, en la medida de lo posible.

A lo largo del ejercicio 2023, con el objeto de confirmar el criterio fiscal adoptado por la Sociedad de retrotraer el menor ingreso contable a los ejercicios de origen, se presentaron ante la Agencia Tributaria la solicitud de rectificación de las declaraciones del Impuesto sobre Sociedades correspondientes a los ejercicios 2020, 2021 y, por efecto de las mayores bases imponibles negativas imputables a esos años, la relativa al ejercicio 2022. Ambas solicitudes se cerraron, mediante la firma de dos actas, la primera de ellas se firmó el 20 de diciembre de 2023 para los ejercicios 2020 y 2021 y la segunda, correspondiente al ejercicio 2022, se firmó el 9 de enero de 2024, reconociéndose los criterios adoptados y sus consiguientes efectos (reconocimiento de mayores bases imponibles negativas imputables a los ejercicios 2020 y 2021 que dan lugar a un activo por créditos fiscales por importe de 158 millones de euros, y mayor devolución resultante de la declaración del Impuesto sobre Sociedades del ejercicio 2022 por importe de 46 millones de euros). Estos créditos fiscales se aplicaron casi en su totalidad en 2023 por el Grupo fiscal. A cierre del ejercicio 2024 quedan bases imponibles negativas pendientes de compensar por importe de 12.325 miles de euros

Según establece la legislación vigente, los impuestos no pueden considerarse definitivamente liquidados hasta que las declaraciones presentadas hayan sido inspeccionadas por las autoridades fiscales o haya transcurrido el plazo de prescripción de cuatro años. En este sentido, las sociedades integrantes del Grupo fiscal AENA tienen abiertos a inspección fiscal el ejercicio 2020 y siguientes. No obstante, a cierre del ejercicio 2024 ninguna sociedad del Grupo tiene abierto procedimiento de inspección fiscal alguno.

Los administradores de AENA consideran que se han practicado adecuadamente las liquidaciones de los impuestos, por lo que, aún en caso de que surgieran discrepancias en la interpretación normativa vigente por el tratamiento fiscal otorgado a las operaciones, los eventuales pasivos resultantes, en caso de materializarse, no afectarían de manera significativa a las Cuentas anuales consolidadas adjuntas.

### 22.3.2 Deducciones fiscales

En el ejercicio 2024 y 2023 las siguientes deducciones han sido aplicadas en la liquidación del Impuesto sobre Sociedades:

Deducciones fiscales ejercicio 2024						
	Año de Generación (1)	Importe pendiente a 31.12.2023	Importe Reconocido en 2024	Importe aplicado	Importe pendiente a 31.12.2024	Año Vencimiento (2)
<b>Deducciones en Canarias por inversiones en activos fijos (2)</b>	2024	-	21.209	21.209	-	-
<b>Deducción doble imposición internacional</b>	2024	-	15	15	-	-
<b>Subtotal</b>		-	<b>21.224</b>	<b>21.224</b>	-	-
<b>Deducción 30 % Amortización (3)</b>	2024	-	2.334	2.334	-	-
<b>Total</b>		-	<b>23.558</b>	<b>23.558</b>	-	-

Deducciones fiscales ejercicio 2023						
	Año de Generación (1)	Importe pendiente a 31.12.2022	Importe Reconocido en 2023	Importe aplicado	Importe pendiente a 31.12.2023	Año Vencimiento (2)
<b>Deducciones en Canarias por inversiones en activos fijos (2)</b>	2023	-	26.705	26.705	-	-
<b>Deducción doble imposición internacional</b>	2023	-	6.460	6.460	-	-
<b>Subtotal</b>		-	<b>33.165</b>	<b>33.165</b>	-	-
<b>Deducción 30 % Amortización (3)</b>	2023	-	2.334	2.334	-	-
<b>Total</b>		-	<b>35.499</b>	<b>35.499</b>	-	-

- (1) El año de generación responde al período en el cual los activos o personal que cualifican para la generación de la misma estaban asociados a la rama de actividad aeroportuaria.
- (2) Deducción en Canarias por inversiones en activos fijos: el RD Ley 15/2014, Disposición Transitoria Cuarta, establece un período de utilización de 15 años; Deducción por I+D+i en el art 39 de la Ley 27/2014 del Impuesto sobre Sociedades se establece un período de utilización de 18 años. Deducción por donaciones: la Ley 49/2002 de régimen fiscal de las entidades sin fines lucrativos y de los incentivos fiscales al mecenazgo establece en su artículo 20 que las cantidades correspondientes al período impositivo no deducidas podrán aplicarse en las liquidaciones de los períodos impositivos que concluyan en los 10 años inmediatos y sucesivos.
- (3) Deducción recuperabilidad 30 % ajuste amortización: Ley Impuesto Sociedades: Disposición Transitoria Trigésimo Séptima, no establece límite en su utilización. Los 2.334 miles de euros de esta deducción reconocidos y aplicados fiscalmente en 2024, no minoran el gasto por impuesto de dichos períodos dado que se reconocieron contablemente ya en 2015.

## 22.4 Pilar Dos

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## 23. Ingresos y gastos

### 23.1 Distribución del importe neto de la cifra de negocios

La actividad de la Sociedad se desarrolla geográficamente en el territorio nacional, habiéndose obtenido los ingresos en el ejercicio 2024 y 2023 que se detallan a continuación:

Miles de euros	2024			2023		
	Ingresos contractuales	Descuentos formalizados (Nota 4.5.2)	Total	Ingresos contractuales	Descuentos formalizados (Nota 4.5.2)	Total
<b>Servicios aeroportuarios</b>	<b>4.907.506</b>	<b>(303)</b>	<b>4.907.203</b>	<b>4.302.712</b>	<b>(21.420)</b>	<b>4.281.292</b>
<b>Servicios Aeronáuticos</b>	<b>3.147.517</b>	<b>-</b>	<b>3.147.517</b>	<b>2.768.254</b>	<b>-</b>	<b>2.768.254</b>
<b>Aeronáuticos - Prestaciones Patrimoniales</b>	<b>3.053.673</b>	<b>-</b>	<b>3.053.673</b>	<b>2.686.445</b>	<b>-</b>	<b>2.686.445</b>
Aterrizajes/Servicio Tránsito Aéreo/Servicio Meteorología	850.307	-	850.307	744.744	-	744.744
Estacionamientos	55.332	-	55.332	46.373	-	46.373
Pasajeros	1.366.443	-	1.366.443	1.192.304	-	1.192.304
Pasarelas telescópicas	103.409	-	103.409	89.448	-	89.448
Seguridad	498.231	-	498.231	414.849	-	414.849
Handling	125.395	-	125.395	115.017	-	115.017
Carburante	35.096	-	35.096	29.747	-	29.747
Catering	11.444	-	11.444	10.122	-	10.122
Recuperación costes control fronterizo RDL 14/2022	1.076	-	1.076	-	-	-
Recuperación costes COVID ley 2/2021	6.940	-	6.940	43.841	-	43.841
<b>Resto servicios aeronáuticos <sup>(1)</sup></b>	<b>93.844</b>	<b>-</b>	<b>93.844</b>	<b>81.809</b>	<b>-</b>	<b>81.809</b>
<b>Servicios Comerciales</b>	<b>1.759.989</b>	<b>(303)</b>	<b>1.759.686</b>	<b>1.534.458</b>	<b>(21.420)</b>	<b>1.513.038</b>
Arrendamientos	35.554	-	35.554	36.068	-	36.068
Tiendas	136.008	(137)	135.871	133.835	(1.047)	132.788
Tiendas Duty Free	527.028	-	527.028	411.139	-	411.139
Restauración	347.876	(166)	347.710	325.007	(4.455)	320.552
Rent a car	207.669	-	207.669	184.669	8	184.677
Aparcamientos	204.084	-	204.084	180.191	-	180.191
Publicidad	26.210	-	26.210	24.481	-	24.481
Servicios VIP <sup>(2)</sup>	156.239	-	156.239	118.966	(7)	118.959
<b>Resto ingresos comerciales <sup>(3)</sup></b>	<b>119.321</b>	<b>-</b>	<b>119.321</b>	<b>120.102</b>	<b>(15.919)</b>	<b>104.183</b>
<b>Servicios inmobiliarios</b>	<b>114.298</b>	<b>-</b>	<b>114.298</b>	<b>105.475</b>	<b>-</b>	<b>105.475</b>
Arrendamientos (*)	17.512	-	17.512	15.446	-	15.446
Terrenos (*)	17.634	-	17.634	20.968	-	20.968
Almacenes y hangares	7.090	-	7.090	6.824	-	6.824
Centros Logísticos de Carga (*)	51.885	-	51.885	45.623	-	45.623
Explotaciones Inmobiliarias	20.177	-	20.177	16.614	-	16.614
<b>Total Importe Neto de la Cifra de Negocio - Servicios aeroportuarios</b>	<b>5.021.804</b>	<b>(303)</b>	<b>5.021.501</b>	<b>4.408.187</b>	<b>(21.420)</b>	<b>4.386.767</b>

(1) Incluye Mostradores, Utilización 400Hz, Servicio Contraincendios, Consignas y Otros Ingresos.

(2) Incluye Alquiler de Salas VIP, paquetes VIP, resto de Salas, Fast-track y Fast-lane.

(3) Incluye Explotaciones Comerciales (Servicios bancarios, Máquinas vending, Telecomunicaciones, Máquinas de plastificado de equipajes, etc.), Suministros

Comerciales, Utilización de Salas y Filmaciones Grabaciones.

(\*) Se reclasifican en 2023 estas líneas de negocio a efectos comparativos.

Durante 2024 se ha producido un incremento del 14,5 % de la cifra de negocios de la Sociedad consecuencia del aumento del tráfico en los aeropuertos de la red nacional.

**Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2024**

*(Importes en miles de euros salvo otra indicación)*

Una parte importante (42,14 %) de los ingresos por servicios aeronáuticos a 31 de diciembre de 2024 se concentra en tres clientes, con cifras de ingresos de 563 millones de euros, 441 millones de euros y 322 millones de euros, respectivamente (31 de diciembre de 2023: 512 millones de euros, 398 millones de euros y 316 millones de euros, respectivamente, un 44,00 % de la cifra de ingresos por servicios aeroportuarios).

Durante el ejercicio 2024 se han registrado ingresos por pagos variables de arrendamientos operativos por importe de 1.557 millones de euros (2023: 1.426 millones de euros).

**23.2 Aprovisionamientos**

El desglose del epígrafe “Aprovisionamientos” de los ejercicios 2024 y 2023 es el siguiente:

	Miles de euros	
	2024	2023
Compras de otros aprovisionamientos	1.219	370
Deterioro de otros aprovisionamientos	(1.178)	1.178
Trabajos realizados por otras empresas	158.553	160.328
<b>Total</b>	<b>158.594</b>	<b>161.876</b>

Los trabajos realizados por otras empresas corresponden, principalmente, a los servicios de comunicaciones, navegación y vigilancia (CNS), servicios de tránsito aéreo (ATM) e información aeronáutica (AIS) y servicios de verificación en vuelo prestados por ENAIRE en virtud de los acuerdos suscritos con dicha entidad (Nota 12), que ascienden a 119.959 miles de euros (2023: 121.223 miles de euros). En este epígrafe también se incluyen los gastos derivados del convenio firmado con la Agencia Española de Meteorología (AEMET) para la prestación de servicios meteorológicos a la red de aeropuertos gestionados por Aena (Nota 12) por importe de 12.419 miles de euros (2023: 12.205 miles de euros), y los servicios prestados por el Ministerio de Defensa derivados del convenio suscrito con el mismo (Nota 4.18), que ascienden a 8.652 miles de euros (2023: 9.687 miles de euros).

**23.3 Gastos de personal**

Los gastos de personal en los ejercicios 2024 y 2023 se desglosan de la forma siguiente:

	Miles de euros	
	2024	2023
Sueldos y salarios e indemnizaciones	379.311	344.291
Seguridad Social a cargo de la empresa y otros gastos sociales	150.838	140.518
Aportaciones a compromisos laborales	1.970	1.973
Exceso de provisión retribuciones y otras	(5.152)	(9.171)
Otros	477	707
<b>Total</b>	<b>527.444</b>	<b>478.318</b>

Los gastos de personal en 2024 son superiores a los de 2023, resultado, principalmente, al incremento de la plantilla media (ver nota 24.1) junto con el incremento retributivo del personal al servicio del sector público para el año 2024 previsto en el artículo 6 del Real Decreto-ley 4/2024, de 26 de junio, por el que se prorrogan determinadas medidas para afrontar las consecuencias económicas y sociales derivadas de los conflictos en Ucrania y Oriente Próximo y se adoptan medidas urgentes en materia fiscal, energética y social, conforme al cual en el año 2024, las retribuciones del personal al servicio del sector público fijado en un incremento global del 2 por ciento respecto a las vigentes a 31 de diciembre de 2023, incluidos en estas últimas los incrementos derivados de lo previsto en el artículo 19.Dos.2 de la Ley 31/2022, de 23 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2023, en términos de homogeneidad para los dos períodos de la comparación, tanto por lo que respecta a efectivos de personal como a la antigüedad del mismo. Asimismo, con efectos de 1 de enero de 2024, se aplicó, un incremento retributivo adicional y consolidable del 0,5 por ciento, respecto a las retribuciones vigentes a 31 de diciembre de 2022, vinculado el PIB, previsto en el artículo 19.Dos.2.b de la Ley de Presupuestos Generales del Estado para 2023.

## 23.4 Servicios exteriores

El desglose de este epígrafe en los ejercicios 2024 y 2023 es el siguiente:

	Miles de euros	
	2024	2023
Arrendamientos y cánones	5.692	6.085
Reparaciones y conservación	310.487	289.238
Servicios profesionales independientes	70.116	62.308
Primas de seguros	15.959	14.462
Servicios bancarios	1.165	986
Publicidad y relaciones públicas	15.128	13.076
Suministros	131.941	162.104
Servicios vigilancia y seguridad	249.412	218.676
Otros servicios	237.821	199.242
<b>Total</b>	<b>1.037.721</b>	<b>966.177</b>

El epígrafe “Reparaciones y conservación” recoge, principalmente, reparaciones de las infraestructuras aeroportuarias, el mantenimiento de instalaciones (entre ellas destacar el sistema SATE -sistema automático tratamiento equipajes) y la limpieza de los edificios y terminales de pasajeros.

Los suministros se corresponden con los gastos de luz, agua, teléfono, gas y calefacción, principalmente.

En el epígrafe de “Otros servicios” destacar por relevancia, los servicios de gestión de los aparcamientos, salas VIP, servicio de asistencia a pasajeros con movilidad reducida, conducción de pasarelas, recogida de carros portaequipajes y servicios de información al público.

Los gastos de explotación se han visto incrementados por el aumento de los costes fijos de estructura derivados del aumento del tráfico durante el ejercicio 2024, el aumento de precios en los nuevos contratos, y el mayor alcance en servicios operativos para dar cumplimiento a normativas y estándares de calidad establecidos en el Documento de Regulación Aeroportuaria vigente. Afectados por esta casuística se encuentran los servicios de Seguridad, PMR, mantenimientos, limpieza, gestión de Salas VIP e información al público, entre otros.

La disminución del gasto de suministros está motivada, fundamentalmente, por el descenso del precio total de la energía eléctrica en la red española de aeropuertos (incluye comercializadora y distribución) es de 109,1 €/MWh en 2024 y de 135,21 €/MWh. El importe de esta partida incluida en suministros ha ascendido en 2024 a 115 millones de euros frente a los 146 millones de euros registrados en 2023.

Otras variaciones son debidas a una mayor necesidad de servicios profesionales para proyectos de innovación, desarrollo de negocios comerciales e inmobiliarios y realización de proyectos de inversión y, en el caso de publicidad, la campaña de marca realizada en varias oleadas a lo largo del ejercicio.

## 23.5 Tributos

El saldo recogido en Tributos se corresponde fundamentalmente con los importes satisfechos en concepto de Impuestos locales, principalmente IBI e IAE.

## 23.6 Resultados financieros

Los resultados financieros obtenidos en el ejercicio 2024 y 2023 han sido los siguientes:

	Notas		Miles de euros	
			2024	2023
<b>Ingresos financieros</b>			<b>136.791</b>	<b>112.487</b>
De valores negociables y otros instrumentos financieros				
- De empresas del grupo y asociadas	12		42.471	43.351
- De intereses de expropiaciones	21		1.114	-
- De terceros			82.582	58.719
Activación de gastos financieros	6	7	10.624	10.417
<b>Gastos financieros</b>			<b>(194.566)</b>	<b>(186.779)</b>
- Por deudas con empresas del grupo y asociadas	12		(89.183)	(93.561)
- Por deudas con terceros			(142.058)	(123.492)
- Derivados	15	19.3	38.835	32.779
-De intereses de expropiaciones	21		(42)	(668)
- Por actualización de provisiones			(2.118)	(1.837)
<b>Diferencias de cambio</b>			<b>(4)</b>	<b>(5)</b>
<b>Deterioro y resultado de enajenaciones de instrumentos financieros</b>			<b>(57)</b>	<b>-</b>
Resultado por enajenaciones y otras	11		(57)	-
<b>RESULTADO FINANCIERO</b>			<b>(57.836)</b>	<b>(74.297)</b>

En este capítulo, las principales variaciones del ejercicio 2024 respecto a 2023 son las siguientes:

- En cuanto a los ingresos financieros, se ha producido un aumento en los ingresos financieros en otros instrumentos de terceros por el aumento de los depósitos a plazo realizados (13.965 miles de euros) y el incremento en la remuneración de las cuentas (12.723 miles de euros).
- La variación en los gastos financieros viene justificada por el epígrafe “Gastos financieros por deudas con terceros”, cuyo incremento se debe, fundamentalmente, a la emisión de los bonos de AENA que se emitieron en el último trimestre del 2023 (incremento de los gastos por 16.768 miles de euros respecto a 2023).
- El ingreso financiero reconocido en el epígrafe “Derivados” es debido a la variación de los tipos de interés respecto al interés cubierto. (Nota 15 y Nota 19.3)
- En el ejercicio 2024 se ha registrado un deterioro de la participación en la sociedad Infra Granadilla 2 S.L. 57 miles de euros (Nota 11).

## 23.7 Otros resultados

	Miles de euros	
	2024	2023
Otros resultados	15.215	6.733

En los ejercicios 2024 y 2023 se recogen bajo este epígrafe los cobros de recargos de mora y apremio, así como otros ingresos de carácter extraordinario. El aumento del ejercicio 2024 año viene motivado por el cobro de indemnizaciones de diversa naturaleza.

## 24.Otra información

### 24.1 Información sobre empleados

El número de empleados de AENA S.M.E., S.A., al cierre de los ejercicios 2024 y 2023, por categoría y sexo, ha sido el siguiente:

Categoría Profesional	31 de diciembre de 2024			31 de diciembre de 2023		
	Hombres	Mujeres	Total	Hombres	Mujeres	Total
Alta Dirección	5	6	11	5	6	11
Directivos y Titulados	1.301	1.080	2.381	1.159	973	2.132
Coordinadores	820	348	1.168	859	367	1.226
Técnicos	3.005	1.533	4.538	2.968	1.537	4.505
Personal de apoyo	216	290	506	218	295	513
<b>Total</b>	<b>5.347</b>	<b>3.257</b>	<b>8.604</b>	<b>5.209</b>	<b>3.178</b>	<b>8.387</b>

En las cifras anteriores se incluyen 961 empleados temporales al cierre del ejercicio 2024 (2023: 1.010).

El número medio de empleados de AENA S.M.E., S.A., durante los ejercicios 2024 y 2023, por categoría y sexo, ha sido el siguiente:

Categoría Profesional	Año 2024			Año 2023		
	Hombres	Mujeres	Total	Hombres	Mujeres	Total
Alta Dirección	5	6	11	5	6	11
Directivos y Titulados	1.230	1.027	2.257	1.139	947	2.086
Coordinadores	841	361	1.202	867	372	1.239
Técnicos	3.007	1.546	4.553	2.962	1.510	4.472
Personal de apoyo	218	298	516	216	277	493
<b>Total</b>	<b>5.301</b>	<b>3.238</b>	<b>8.539</b>	<b>5.189</b>	<b>3.112</b>	<b>8.301</b>

En las cifras anteriores se incluyen, de media, 988 empleados temporales (2023: 924).

A 31 de diciembre de 2024 AENA S.M.E., S.A. cuenta con 120 empleados con discapacidad (2023: 117).

### 24.2 Retribución de los administradores y la alta dirección

Las retribuciones percibidas durante los ejercicios 2024 y 2023 por los Administradores y la Alta Dirección de la Sociedad clasificados por conceptos, han sido las siguientes (en miles de euros):

Concepto	Año 2024					Año 2023				
	Alta Dirección	Consejo de Administración			Total	Alta Dirección	Consejo de Administración			Total
		Alta dirección	Resto	Total			Alta dirección	Resto	Total	
Sueldos	1.362	402	-	402	1.764	1.303	373	-	373	1.676
Dietas asistencia	-	-	144	144	144	-	-	132	132	132
Planes de pensiones	8	2	-	2	10	8	2	-	2	10
<b>Total</b>	<b>1.370</b>	<b>404</b>	<b>144</b>	<b>548</b>	<b>1.918</b>	<b>1.311</b>	<b>375</b>	<b>132</b>	<b>507</b>	<b>1.818</b>

El Consejo de Administración de AENA S.M.E., S.A., estaba formado por 15 miembros (8 hombres y 7 mujeres) a 31 de diciembre de 2024 (2023: 7 hombres y 7 mujeres).

Adicionalmente, en el ejercicio 2024 la Alta Dirección ha percibido 7 miles de euros de dietas de viajes y 6 miles de euros de primas de seguros (2023: 9 miles de euros de dietas de viajes y 6 miles de euros de primas de seguros) y el Presidente-Consejero delegado y el Vicepresidente Ejecutivo (anterior Director General de Aeropuertos) que, a su vez, son miembros

## **Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2024**

*(Importes en miles de euros salvo otra indicación)*

del Consejo de Administración, han recibido 3 miles de euros de dietas de viajes y 1 miles de euros de primas de seguros (2023: 8 miles de euros de dietas de viajes y 1 miles de euros de primas de seguros).

Las retribuciones percibidas durante el ejercicio 2024, se corresponden con las percibidas en AENA S.M.E., S.A. por nueve puestos de Alta Dirección y por el Presidente-Consejero Delegado. Asimismo, los Administradores y la Alta Dirección no tienen concedidos anticipos o créditos, ni se han asumido obligaciones por cuenta de ellos a título de garantía.

Durante el ejercicio 2024 se han pagado primas de seguro de responsabilidad civil por los posibles daños ocasionados por actos u omisiones en el ejercicio del cargo por importe de 756 miles de euros (2023: 796 miles de euros).

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

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

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

Durante los ejercicios 2024 y 2023 los miembros del Consejo de Administración no han mantenido participaciones en el capital de Sociedades que directamente mantengan actividades con el mismo, análogo o complementario género al que constituye el objeto social de la Sociedad. Asimismo, no han realizado ni realizan actividades por cuenta propia o ajena del mismo, análogo o complementario género de actividad el que constituye el objeto social de la Sociedad.

A 31 de diciembre de 2024 y 2023 no hay miembros del Consejo de Administración que asuman cargos de administradores o directivos de otras Sociedades que forman parte del Grupo, con las siguientes excepciones:

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

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

En el deber de evitar situaciones de conflicto con el interés de la Sociedad, durante el ejercicio los administradores que han ocupado cargos en el Consejo de Administración han cumplido con las obligaciones previstas en el artículo 228 del texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital. Asimismo, tanto ellos como las personas a ellos vinculadas, se han abstenido de incurrir en los supuestos de conflicto de interés previstos en el artículo 229 de dicha Ley, no habiendo sido solicitada autorización al respecto por ninguno de ellos durante el presente ejercicio ni el anterior, hasta la fecha de formulación de las presentes Cuentas anuales.

## 25.Honorarios de auditoría

La empresa auditora KPMG Auditores, S.L. de las cuentas anuales ha cargado durante los ejercicios terminados el 31 de diciembre de 2024 y 31 de diciembre de 2023, honorarios y gastos profesionales, según el siguiente detalle:

	Miles de euros	
	2024	2023
Servicios de auditoría	361	219
Otros servicios de verificación exigidos por la legislación vigente	53	44
Otros servicios	250	113
<b>Total</b>	<b>664</b>	<b>376</b>

Otros servicios de verificación exigidos por la legislación vigente y otros servicios se corresponden con servicios de aseguramiento sobre cumplimiento regulatorio y servicios de procedimientos acordados sobre información financiera e información no financiera prestados por KPMG Auditores, S.L. a AENA S.M.E. S.A. durante los ejercicios terminados el 31 de diciembre de 2024 y 31 de diciembre de 2023. No se han realizado servicios fiscales durante los ejercicios terminados el 31 de diciembre de 2024 y 31 de diciembre de 2023.

KPMG Auditores, S.L. ha realizado la revisión del Informe de Sostenibilidad consolidado del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2024. En el ejercicio anterior, este trabajo fue realizado por otra firma.

Los importes incluidos en el cuadro anterior, incluyen la totalidad de los honorarios relativos a los servicios realizados durante los ejercicios 2024 y 2023, con independencia del momento de su facturación.

## 26.Avales, compromisos y otras garantías

Los avales bancarios presentados ante diversos Organismos a 31 de diciembre de 2024 ascienden a 17.553 miles de euros (31 de diciembre de 2023: 17.657 miles de euros).

La mayor parte de estos avales se presentan como requisito de las autoridades públicas estatales o Comunidades Autónomas en el momento de la solicitud administrativa para la instalación de Plantas Solares Fotovoltaicas (PSFV) en varios aeropuertos de la red. Los avales garantizan las obligaciones de Aena por el acceso a la red de distribución eléctrica.

Los administradores de la Sociedad no esperan que generen pasivos significativos.

## 27.Compromisos medioambientales

La dirección de la Sociedad, fiel a su compromiso de preservación del medioambiente y de la calidad de vida de su entorno, viene acometiendo inversiones en esta área, que permiten la minimización del impacto medioambiental de sus actuaciones y la protección y mejora del medioambiente.

El inmovilizado material al 31 de diciembre de 2024 incluye inversiones de carácter medioambiental por importe de 693,7 millones de euros, cuya amortización acumulada asciende a 338,5 millones de euros (2023: inversiones por 590,3 millones de euros, cuya amortización acumulada asciende a 320,5 millones de euros).

Las inversiones de naturaleza medioambiental realizadas durante el ejercicio 2024 y 2023, que comprenden los elementos incorporados al patrimonio de la Sociedad con el objeto de ser utilizados de forma duradera en su actividad, cuya finalidad principal es la minimización del impacto medioambiental y la protección y mejora del medioambiente, incluyendo el control, prevención, reducción o eliminación de la contaminación futura de las operaciones de la entidad, han ascendido a 116.653 miles de euros (2023: 47.349 miles de euros), según el siguiente desglose:

## Memoria del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2024

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

	Miles de euros	
	2024	2023
Madrid/Barajas	59.107	7.258
Palma Mallorca	18.230	3.756
Barcelona	6.114	6.264
Tenerife Sur	5.844	2.115
Santiago	4.727	1.292
Gran Canaria	3.035	1.152
Alicante	2.575	2.011
Valencia	2.393	2.262
Bilbao	2.032	2.739
Fuerteventura	1.875	446
Lanzarote	1.634	1.547
Sevilla	1.020	1.036
Málaga	1.010	1.554
Menorca	964	507
Ibiza	946	435
Tenerife Norte	939	783
Girona	908	220
Almería	859	398
Zaragoza	836	218
Reus	800	670
A Coruña	738	697
Resto Aeropuertos	67	9.989
<b>Total</b>	<b>116.653</b>	<b>47.349</b>

La cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2024 y 2023 incluye los siguientes gastos incurridos de carácter medioambiental detallados por conceptos:

	Miles de euros	
	2024	2023
Reparaciones y conservación	9.298	7.338
Servicios profesionales independientes	2.759	2.827
Otros servicios medioambientales	3.573	3.470
<b>Total</b>	<b>15.630</b>	<b>13.635</b>

Las provisiones y contingencias de naturaleza medioambiental se detallan en la Nota 21. La normativa en materia de evaluación ambiental (actualmente Ley 21/2013), exige el sometimiento a evaluación de impacto ambiental de determinados proyectos de AENA S.M.E., S.A. (en particular las ampliaciones de pista superiores a 2.100 metros) y concluyen con la formulación por parte del Ministerio para la Transición Ecológica de las correspondientes declaraciones de impacto ambiental, que recogen la obligación de llevar a cabo la elaboración y ejecución de Planes de Aislamiento Acústico (PAA).

A 31 de diciembre de 2024 en aplicación de los Planes de Aislamiento Acústico se han insonorizado un total de 29.087 viviendas y edificaciones de usos sensibles (2023: 28.791 viviendas), destacando las 12.924 viviendas en el entorno del aeropuerto de Adolfo Suárez Madrid-Barajas (2023: 12.922 viviendas), 3.247 en Alicante-Elche (2023: 3.231 viviendas), 4.265 viviendas en Valencia-Manises (2023: 4.247 viviendas), 2.234 en Bilbao (2023: 2.100), 1.117 en Tenerife Norte (2023: 1.118 viviendas), 1.543 en Palma de Mallorca (2023: 1.441), y 814 en Málaga-Costa del Sol (2023: 814 viviendas).

Así mismo, de acuerdo con las resoluciones del Ministerio para la Transición Ecológica por las que se formulan declaraciones de impacto ambiental, correspondientes a los aeropuertos de la Sociedad, se están llevando a cabo las medidas preventivas, correctoras y compensatorias que se indicaban en los estudios del impacto ambiental preceptivos y en las citadas Declaraciones de Impacto Ambiental, cumpliendo con una serie de condiciones relacionadas, principalmente, con la protección del sistema hidrológico e hidrogeológico, protección y conservación de los suelos, protección de la calidad del aire, protección acústica, protección de la vegetación, fauna y hábitats naturales, protección del patrimonio cultural, reposición servicios y vías pecuarias, ubicación de canteras, de zonas de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares.

## 27.1 Información sobre derechos de emisión de gases de efecto invernadero

Hasta enero de 2021, Aena contaba con ocho aeropuertos afectados por la normativa del Régimen de comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero, que eran Josep Tarradellas Barcelona- El Prat, Palma de Mallorca, Alicante- Elche Miguel Hernández, Valencia, Málaga-Costa del Sol, Fuerteventura, Gran Canaria y Tenerife Sur.

A partir del 1 de enero de 2021 para los aeropuertos Miguel Hernández Alicante-Elche, Valencia, Málaga- Costa del Sol, Fuerteventura, Gran Canaria y Tenerife Sur, entró en vigor la exclusión del Régimen de comercio de derechos de emisión durante el periodo 2021-2025, por cumplir los condicionantes de instalaciones de bajas emisiones establecidos en el Real Decreto. Es por ello que estos aeropuertos sólo están obligados a realizar el Informe anual de emisiones y someterlo a verificación, para demostrar a los organismos competentes que siguen siendo instalaciones de bajas emisiones, y que, por tanto, continúan cumpliendo los requerimientos de la exclusión concedida. Por tanto, en 2024 (con asignación, compra y entrega de derechos del 2023) solo dos aeropuertos de la red continúan en el Régimen de comercio de derechos de emisión: Barcelona- El Prat y Palma de Mallorca. Y del mismo modo que en años anteriores, antes del 31 de marzo de 2024, se realiza la asignación de derechos correspondiente al ejercicio 2023.

En algunas de las resoluciones de exclusión concedidas, se incluye un compromiso de reducción de emisiones para cada anualidad del periodo 2021-2025, de forma que los aeropuertos que superen el máximo de emisiones anual fijados en dichos compromisos, deben entregar el exceso de emisiones en forma de derechos de emisión/ EUA. En concreto, los aeropuertos que tienen incluido el compromiso de reducción en su resolución de exclusión son Miguel Hernández Alicante-Elche, Valencia, Málaga- Costa del Sol, Fuerteventura, Gran Canaria y Tenerife Sur; de los cuales, tras el cálculo y verificación de 2023 (realizado en marzo de 2024) se comprobó que ninguno de ellos había superado las emisiones máximas que los organismos competentes les habían marcado para el ejercicio. Como consecuencia de ello, en la compra de derechos de emisión efectuada en 2024 se compraron los derechos necesarios para los aeropuertos de Barcelona- El Prat y Palma de Mallorca.

En cuanto a los tipos de derechos asignados, a todos los aeropuertos se les asignan derechos de emisión tipo EUA que hay que adquirir en el mercado de subastas. Además, el Aeropuerto de Barcelona- El Prat tiene concedida la asignación gratuita, de forma que en 2024 recibió 1.532 derechos gratuitos (2023:1.532 derechos gratuitos).

Al cierre del ejercicio 2024 figuran registradas existencias (Nota 17) por importe de 139 miles de euros correspondientes a 1.909 derechos de emisión de gases de efecto invernadero, adquiridos o recibidos de forma gratuita por Aena para su consumo (2023: 193 miles de euros correspondientes a 2.074 derechos de emisión de gases de efecto invernadero).

Asimismo, se ha dotado una provisión por 2.999 derechos, valorados en 241 mil euros, que se corresponden con la mejor estimación de los derechos consumidos durante 2024, y que ascienden a 4.908 derechos (2023: 4.868 derechos, valorados en 584 miles de euros, correspondientes a la mejor estimación de los derechos consumidos durante 2023, que ascendía a 6.942 derechos).

Para el cálculo de la provisión de los derechos consumidos durante 2024, se ha realizado una estimación en base a la proyección del consumo actual, en línea con lo establecido en el Plan de Acción Climática de la Sociedad, lo que supondría un total de 4.919 Tm CO<sub>2</sub>. A este importe, se le descuenta el saldo de derechos disponibles actualmente en las cuentas de ambos aeropuertos y, por último, se estima el precio de la Tonelada de CO<sub>2</sub> en el momento de realizarse la compra. Para la estimación del precio por tonelada de CO<sub>2</sub>, debido a la fluctuación de los precios, se ha tenido en cuenta que en el ejercicio 2024 se formalizó un contrato con el objetivo de minimizar el impacto del mercado y así diferir las compras de derechos a lo largo del periodo, aprovechando los momentos de mercado más convenientes, en vez de realizar una única compra justo antes de la entrega de los derechos, como se venía haciendo en años anteriores. Esta práctica, unido a la clara tendencia a la baja del precio de la tonelada, el precio a 8 de enero de 2025 es de 70 €/Tm, y a otros factores como la situación macroeconómica o el precio del gas o de la electricidad, hace que la estimación del precio de la Tonelada de CO<sub>2</sub> haya sido de 80 €/Tm CO<sub>2</sub>.

## 27.2 Sostenibilidad medioambiental

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

### Estructura de la Estrategia de Sostenibilidad de Aena



#### Programas

#### Líneas de Acción



En 2021 Aena elaboró su Estrategia de Sostenibilidad, donde se incluye el Plan de Acción Climática (en adelante, el PAC) aprobado por el Consejo de Administración y sometido a votación consultiva en la Junta General de Accionistas, convirtiéndose en la primera empresa española y una de las pocas cotizadas del mundo, en rendir cuentas a sus accionistas sobre su plan de descarbonización.

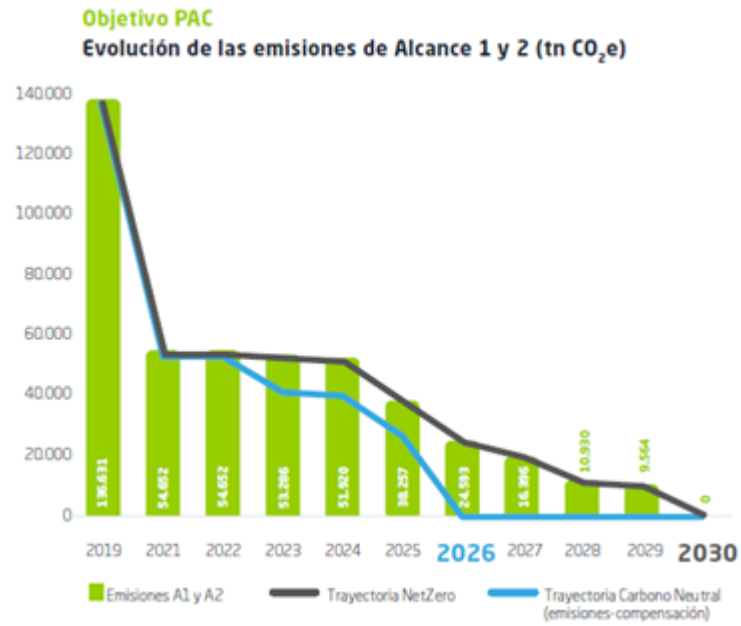
Los datos claves del Plan son:

- Alcanzar en 2026 la neutralidad de carbono y ser Net Zero Carbon en 2030 (0 emisiones netas)
- Actuar como tractor del sector impulsando reducciones de emisiones asociadas a las aerolíneas y a los agentes handling. El Plan refuerza los mecanismos internos de supervisión que garanticen el desarrollo y seguimiento periódico de las iniciativas (e.g. Grupo de trabajo operativo).
- Cumplir con los requisitos del Task Force on Climate-related Financial Disclosures (TCFD) y el Sustainability Accounting Standards Board (SASB), incluyendo información relativa al gobierno corporativo, estrategia, gestión de riesgos y oportunidades, métricas y su evolución.

Respecto a los programas que incluye el PAC y su alcance son:

- NEUTRALIDAD DE CARBONO (Alcance 1 y 2): Convertirse en un operador de aeropuertos neutral en carbono (2026) y alcanzar el Net Zero Carbon (2030).
- AVIACIÓN SOSTENIBLE (Alcance 3): Actuar como tractor de otros agentes del sector de la aviación para acelerar su descarbonización.
- COMUNIDAD Y CADENA DE VALOR SOSTENIBLE (Alcance 3): Mejorar la sostenibilidad del entorno colaborando con los proveedores, arrendatarios, agentes de transporte y la comunidad.

En relación al objetivo estratégico del programa Neutralidad de Carbono, relativo a las emisiones propias (alcance 1 y 2), los objetivos de reducción y de compensación son los siguientes:



## 28.Contingencias

### 28.1 Pasivos contingentes

Al cierre de los ejercicios 2024 y 2023 la Sociedad mantiene reclamaciones y controversias legales en su contra, como consecuencia natural del transcurso normal de su negocio, que la Dirección considera obligaciones posibles y, por lo tanto, considera con apoyo de sus abogados que no es probable que se produzca una salida de recursos.

#### Procedimientos judiciales contra las tarifas aeroportuarias.

##### 1º.- Procedimientos contra las tarifas aeroportuarias del ejercicio 2022

Se han presentado los siguientes recursos contencioso-administrativos ante la Audiencia Nacional, en los que Aena S.M.E., S.A. resulta parte co-demandada, contra las resoluciones de la CNMC en relación con las tarifas aeroportuarias de 2022:

- Recurso contencioso-administrativo interpuesto por Ryanair contra la resolución de la CNMC de 24 de marzo de 2022 en relación con los conflictos acumulados presentados por IATA y Ryanair contra la decisión del Consejo de Administración de Aena S.M.E., S.A. del 21 de diciembre de 2021 en la que se fijan las tarifas de 2022. El demandante solicita que se revoque íntegramente la resolución impugnada.
- Recurso contencioso-administrativo interpuesto por Ryanair contra la resolución de la CNMC de 17 de febrero de 2022 sobre supervisión de tarifas aeroportuarias aplicables por Aena S.M.E., S.A. para el ejercicio 2022. El demandante solicita que se revoque íntegramente la resolución impugnada.

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

##### 2º.- Procedimientos contra las tarifas aeroportuarias del ejercicio 2023

Se han presentado los siguientes recursos contencioso-administrativos ante la Audiencia Nacional, en los que Aena S.M.E., S.A. resulta parte co-demandada, contra las resoluciones de la CNMC en relación con las tarifas aeroportuarias de 2023:

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

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

##### 3º.- Procedimientos contra las tarifas aeroportuarias del ejercicio 2024

Se han presentado los siguientes recursos contencioso-administrativos ante la Audiencia Nacional, en los que Aena S.M.E., S.A. resulta parte co-demandada, contra las resoluciones de la CNMC en relación con las tarifas aeroportuarias de 2024:

- Recurso contencioso-administrativo interpuesto por IATA contra la Resolución de la CNMC de 2 de febrero de 2024 relativa a la supervisión de las tarifas aeroportuarias aplicables por Aena S.M.E., S.A. para el ejercicio 2024 y la Resolución de la CNMC de 6 de marzo de 2024 sobre los conflictos acumulados presentados por IATA, ALA y RYANAIR, contra el acuerdo del Consejo de Administración de Aena S.M.E., S.A. de 25 de julio de 2023 por el que se fijan las Tarifas aeroportuarias para el ejercicio 2024.
- Recurso contencioso-administrativo interpuesto por Ryanair contra la Resolución de 1 de febrero de 2024 y la Resolución de 6 de marzo de 2024.

A la fecha de formulación de las presentes cuentas anuales, Aena S.M.E., S.A. no ha recibido aún las demandas de los procedimientos descritos por lo que aún se desconocen las solicitudes actoras.

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

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

#### 4º.- Procedimientos contra las tarifas aeroportuarias del ejercicio 2025

En relación a la aprobación de las tarifas aeroportuarias de 2025, Ryanair DAC, IATA y ALA han promovido un conflicto tarifario ante la CNMC. El 12 de diciembre de 2024 la CNMC ha dictado resolución en relación con este tema estimando parcialmente los conflictos fijando el IMAAJ para 2025 en el 10,35 en línea con la Resolución de tarifas de 2025 que había emitido el 28 de noviembre (Nota 4.15.1)

## 28.2 Activos contingentes

### Solicitud de modificación del DORA 2017-2021

Con fecha 8 de marzo de 2021, Aena solicitó a la Dirección General de Aviación Civil (DGAC) 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. La DGAC resolvió no iniciar el procedimiento mediante Resolución de 16 de diciembre de 2021. Ante esta denegación, Aena interpuso recurso de alzada, el cual ha sido igualmente desestimado por la Secretaría General de Transportes y Movilidad con fecha 23 de marzo de 2022.

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 recurso en el Tribunal Superior de Justicia de Madrid que ha sido resuelto por Sentencia de 14 de marzo, que acordó la anulación de las citadas Resoluciones y la retroacción del procedimiento al momento previo a dictar la Resolución de 16 de diciembre de 2021 “para que se dé trámite de audiencia y demás correspondientes al procedimiento que se venía tramitando, y una vez realizado, se dicte la resolución que proceda en Derecho”.

El 9 de septiembre de 2024, en ejecución de la Sentencia 144/2024, la DGAC dictó oficio por el que se concedía a Aena audiencia, a fin de que pudiera efectuar alegaciones y presentar los documentos y justificantes correspondientes, todo lo cual se ha presentado con fecha 8 de octubre de 2024.

Esta solicitud de modificación está en línea, además, con las medidas adoptadas por los reguladores de diversos países europeos en los que se ha reconocido el desequilibrio económico sufrido por los gestores aeroportuarios con motivo de esta crisis sanitaria.

## 29. Hechos posteriores al cierre

Desde el 31 de diciembre de 2024 y hasta la fecha de formulación de las presentes cuentas anuales no se han producido hechos significativos que puedan afectar a las mismas y que no hayan sido detallados en sus notas.

**Informe de gestión  
Aena S.M.E., S.A  
2024**

# 1. Aspectos clave

Aena S.M.E., S.A. ha registrado un volumen de pasajeros de 308,4 millones en 2024, lo que representa un crecimiento interanual del 9,2%.

La Compañía estima que el crecimiento en el volumen de pasajeros en la red de aeropuertos en España para 2025 será del +3,4%, alcanzando aproximadamente 320 millones de pasajeros.<sup>1</sup>

Los ingresos totales han alcanzado 5.104,3 millones de euros. Han aumentado un 13,4% interanual y 602,3 millones de euros.

Los ingresos de la actividad aeronáutica han ascendido a 3.147,5 millones de euros (+13,7% interanual y +379,3 millones de euros). Los ingresos comerciales han alcanzado 1.759,7 millones de euros (+16,3% interanual y +246,6 millones de euros).

La actividad comercial ha mejorado notablemente respecto a 2023 y este comportamiento se observa en todas las líneas de negocio.

Las ventas totales han aumentado un 11,4% interanual y por pasajero han crecido un 1,9%. En las tiendas libres de impuestos, es destacable el incremento del gasto medio del pasajero británico, seguido por el pasajero UE. Las ventas en restauración han aumentado favorecidas principalmente por el buen funcionamiento de las nuevas marcas, así como por la tendencia alcista general del consumo. En la actividad de tiendas, el aumento de las ventas refleja la actividad de los nuevos locales. La línea de alquiler de vehículos refleja principalmente el incremento del número de contratos. En servicios VIP, el crecimiento es consecuencia de la mejora de la actividad de las salas VIP. 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.

Los ingresos del negocio comercial e inmobiliario (ingresos por rentas fijas, variables y RMGA) han aumentado un 11,7% interanual y por pasajero han crecido un 2,2% a 5,72 euros (5,60 euros en 2023).

Los gastos operativos (aprovisionamientos, gastos de personal y otros gastos de explotación) han ascendido a 1.921,3 millones de euros. Han aumentado un 5,5% interanual (+100,5 millones de euros).

Otros gastos de explotación han alcanzado 1.235,2 millones de euros y han aumentado un 4,6% interanual (54,7 millones de euros). Excluyendo el coste de la energía eléctrica, que ha disminuido un 21,2% interanual (31,1 millones de euros) por la evolución de los precios, otros gastos de explotación han aumentado un 8,3% interanual (85,7 millones de euros).

El resultado antes de impuestos ha alcanzado 2.394,5 millones de euros (1.870,4 millones de euros en 2023) y el periodo se ha cerrado con un beneficio neto de 1.829,9 millones de euros (1.436,3 millones de euros en 2023).

El Consejo de Administración de Aena S.M.E., S.A ha acordado proponer a la Junta General Ordinaria de Accionistas la distribución de un dividendo de 9,76 euros brutos por acción con cargo al beneficio del ejercicio 2024. Este dividendo, representa un aumento del 27,4% respecto al importe bruto por acción (7,66 euros) distribuido en 2024 con cargo al beneficio de 2023.

Por lo que se refiere al efectivo neto generado por actividades de explotación, ha alcanzado 2.525,0 millones de euros (2.089,4 millones de euros en 2023).

En relación con el programa de inversiones, el importe pagado ha ascendido a 745,1 millones de euros (553,5 millones de euros en 2023).

Respecto a la posición financiera, la ratio de deuda financiera neta contable a EBITDA se ha reducido hasta 1,59x desde 2,12x al 31 de diciembre de 2023.

Las disponibilidades de caja y facilidades crediticias ascienden a 4.325,3 millones de euros.

El 19 de marzo, la agencia de rating Moody's mejoró la perspectiva de Aena S.M.E., S.A. a positiva desde estable y confirmó la calificación de largo plazo "A3" y del programa EMTN. El 25 de septiembre, en el ámbito de la revisión periódica, esta agencia reevaluó la idoneidad de dichas calificaciones. El 7 de mayo, Fitch Ratings mejoró la calificación de largo plazo y del programa EMTN a "A" desde "A-", así como la calificación a corto plazo a "F1" desde "F2", manteniendo la perspectiva estable.

En relación con el Documento de Regulación Aeroportuaria para el período 2022-2026 (DORA II), el 28 de noviembre de 2024, la CNMC emitió su resolución de supervisión de las tarifas aeroportuarias para 2025, declarando que el ingreso máximo anual ajustado por pasajero (IMAAJ) aplicable es de 10,35 euros, lo que supone una variación del 0% respecto a las de 2024.

La cotización de la acción de Aena ha fluctuado en el período entre un mínimo de 159,80 euros y un máximo de 210,40 euros. Ha cerrado al 31 de diciembre de 2024 en 197,40 euros, lo que implica una revalorización del precio de la acción del 20,3% desde el 31 de diciembre de 2023, superior a la evolución del IBEX35 que en el mismo período ha acumulado una subida del 14,8%.

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

Finalmente, cabe destacar que el 7 de marzo la Compañía presentó la Actualización del Plan Estratégico 2022-2026.

<sup>1</sup> Porcentaje de crecimiento del volumen de pasajeros totales en la red de aeropuertos en España en comparación con 2024.

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 llevaron a actualizar los objetivos del Plan Estratégico 2022-2026 que se presentó en noviembre de 2022. Los principales aspectos que destacar de la Actualización del Plan son:

- Tráfico de pasajeros: se estimó cerrar 2024 en un rango de 286-303 millones de pasajeros en la red en España (294 millones de pasajeros en el escenario central, equivalente a un incremento interanual de +3,8%). En 2026, Aena espera alcanzar una cifra aproximada de 310 millones de viajeros.

El 25 de junio, Aena comunicó la revisión al alza de la previsión del tráfico de pasajeros para 2024 estimada en la Actualización del Plan Estratégico 2022-2026, en su escenario central, como consecuencia de la evolución de los datos de pasajeros en los primeros cinco meses del año. La elevada oferta de asientos programados por las compañías aéreas para los siguientes meses, unida a la mejora de las perspectivas económicas anunciada por el Fondo Monetario Internacional (FMI) para España y al nivel de demanda de los principales países emisores, fueron asimismo clave para el previsible auge del tráfico aéreo.

En ese momento, se actualizó sólo la previsión de 2024.

- El 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” en 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 de 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



Los aeropuertos en España han alcanzado cifras récord de pasajeros, operaciones y mercancías en 2024.

El significativo crecimiento del número de pasajeros se ha ido desacelerando a lo largo del año. En el primer trimestre, que incluyó el calendario de la Semana Santa, el volumen de pasajeros creció un 13,2% interanual, en el segundo trimestre un 10,1% y en el tercer y cuarto trimestre, un 7,4% y un 7,5% respectivamente.

El tráfico se ha comportado mejor de lo esperado gracias a la fuerte y constante demanda. 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 disrupciones en el lado de la oferta aérea, que pueden afectar al comportamiento del tráfico aéreo.

### Datos de tráfico por aeropuertos y grupos de aeropuertos

En 2024 se ha batido el récord de pasajeros en 21 aeropuertos: Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Josep Tarradellas Barcelona-El Prat, Palma de Mallorca, Málaga-Costa del Sol, Alicante-Elche Miguel Hernández, Gran Canaria, Tenerife Sur, Valencia, Sevilla, César Manrique-Lanzarote, Fuerteventura, Menorca, Bilbao, Tenerife Norte-Ciudad de La Laguna, Ibiza, Santiago-Rosalía de Castro, Asturias, La Palma, Melilla, El Hierro y La Gomera.

Asimismo, ha sido el año con más operaciones en 18 infraestructuras: Gran Canaria, Málaga-Costa del Sol, Palma de Mallorca, Alicante-Elche Miguel Hernández, Tenerife Norte-Ciudad de La Laguna, César Manrique-Lanzarote, Sevilla, Menorca, Ibiza, Santiago-Rosalía de Castro, La Palma, Burgos, Córdoba, Logroño, El Hierro, Tenerife Sur, Fuerteventura y Son Bonet.

Respecto a la carga, los aeropuertos Adolfo Suárez Madrid-Barajas y Josep Tarradellas Barcelona-El Prat han registrado el año con más tráfico de mercancías de la historia.

Aeropuertos y Grupos de aeropuertos	Pasajeros			Aeronaves			Mercancías		
	Millones 2024	% Var. 2024/2023 <sup>(1)</sup>	Cuota 2024	Miles 2024	% Var. 2024/2023 <sup>(1)</sup>	Cuota 2024	Toneladas 2024	% Var. 2024/2023 <sup>(1)</sup>	Cuota 2024
A.S. Madrid-Barajas	66,2	9,9%	21,5%	0,4	8,0%	16,3%	766.818	19,2%	59,9%
J.T. Barcelona-El Prat	55,0	10,3%	17,8%	0,3	9,1%	13,5%	181.688	16,1%	14,2%
Palma de Mallorca	33,3	7,0%	10,8%	0,2	6,2%	9,4%	6.756	-6,0%	0,5%
Total Grupo Canarias	52,8	9,0%	17,1%	0,5	7,3%	18,2%	33.284	8,4%	2,6%
Total Grupo I	87,0	10,1%	28,2%	0,6	7,4%	25,1%	39.008	-0,3%	3,0%
Total Grupo II	12,1	4,2%	3,9%	0,2	3,9%	7,5%	182.088	38,9%	14,2%
Total Grupo III	2,0	-1,7%	0,7%	0,3	12,2%	10,0%	70.524	-1,7%	5,5%
<b>TOTAL AENA S.M.E., S.A.</b>	<b>308,4</b>	<b>9,2%</b>	<b>100,0%</b>	<b>2,6</b>	<b>7,8%</b>	<b>100,0%</b>	<b>1.280.167</b>	<b>18,6%</b>	<b>100,0%</b>

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

<sup>2</sup> Grupos:

Grupo I: 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, Reus, Severiano Ballesteros-Santander, Vigo y Zaragoza.

Grupo III: Albacete, Algeciras-Heliporto, Badajoz, Burgos, Ceuta-Heliporto, 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 áreas geográficas

El crecimiento del tráfico internacional ha sido superior al del tráfico doméstico.

El tráfico doméstico ha aumentado un 5,3% interanual y representa el 31,7% del total 31,3% en el año 2019).

El tráfico internacional ha crecido un 11,2% interanual. Representa el 68,3% del total (68,7% en el año 2019).

Región	Pasajeros (millones)		% Variación	Cuota	
	2024	2023	2024/2023	2024	2023
Europa <sup>(1)</sup>	181,5	164,3	10,4%	58,8%	58,2%
España	97,9	92,9	5,3%	31,7%	32,9%
Latinoamérica	10,6	9,2	14,5%	3,4%	3,3%
Norteamérica <sup>(2)</sup>	8,1	7,0	14,7%	2,6%	2,5%
África	5,3	4,7	14,3%	1,7%	1,7%
Oriente Medio	3,8	3,5	9,3%	1,2%	1,2%
Asia y otros	1,3	0,7	101,6%	0,4%	0,2%
<b>TOTAL</b>	<b>308,4</b>	<b>282,3</b>	<b>9,2%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>

(1) Excluye España.

(2) Incluye E.E.U.U., Canadá y México.

## Datos de tráfico de pasajeros por países

Los principales mercados europeos han superado el volumen de pasajeros del año 2019. Reino Unido en un 3,4% y Alemania en un 0,5%.

País	Pasajeros (millones)		% Variación	Cuota	
	2024	2023	2024/2023	2024	2023
España	97,9	92,9	5,3%	39,7%	40,6%
Reino Unido	45,5	42,2	7,8%	18,5%	18,4%
Alemania	29,3	26,6	9,9%	11,9%	11,6%
Italia	20,7	18,0	14,8%	8,4%	7,9%
Francia	15,9	14,9	7,2%	6,5%	6,5%
Holanda	10,1	9,4	7,4%	4,1%	4,1%
Portugal	7,2	7,0	2,7%	2,9%	3,0%
Suiza	7,1	6,5	8,9%	2,9%	2,9%
Bélgica	6,7	6,1	10,2%	2,7%	2,7%
Irlanda	5,9	5,4	9,6%	2,4%	2,4%
<b>Total top 10</b>	<b>246,3</b>	<b>229,0</b>	<b>7,5%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>

## Datos de tráfico de pasajeros por aerolíneas

Las principales aerolíneas, Ryanair y el Grupo IAG, han transportado 154,6 millones de pasajeros (+6,6% interanual) y han alcanzado una cuota conjunta del 50,1% (46,8% en el año 2019).

Respecto al año 2019, el volumen de tráfico de Ryanair ha aumentado un 32,8% y el del Grupo IAG (89,0 millones de pasajeros) un 12,8%.

Compañía aérea	Pasajeros (millones)		% Variación	Cuota	
	2024	2023	2024/2023	2024	2023
Ryanair	65,6	60,4	8,7%	21,3%	21,4%
Vueling Airlines, S.A.	48,3	46,4	4,2%	15,7%	16,4%
Iberia	22,4	21,4	4,4%	7,3%	7,6%
Air Europa	17,6	16,9	4,1%	5,7%	6,0%
Easyjet	16,9	15,2	11,1%	5,5%	5,4%
Iberia Express	13,5	12,3	9,9%	4,4%	4,3%
Grupo Binter	10,9	9,6	13,8%	3,5%	3,4%
Jet2.Com Limited	9,9	9,0	9,6%	3,2%	3,2%
Air Nostrum L.A. Mediterráneo	9,3	8,1	14,3%	3,0%	2,9%
Eurowings	8,5	7,3	16,6%	2,8%	2,6%
<b>Total top 10</b>	<b>223,0</b>	<b>206,6</b>	<b>7,9%</b>	<b>72,3%</b>	<b>73,2%</b>

Las aerolíneas de bajo coste han registrado 189,4 millones de pasajeros y un crecimiento interanual del 9,6% (+23,2% respecto al año 2019). Han concentrado el 61,4% del volumen total de pasajeros del año 2024 (61,2% en el año 2023 y 56,1% en el año 2019).

## Incentivos comerciales

- El 30 de enero de 2024, el Consejo de Administración de Aena aprobó un nuevo plan de incentivos al tráfico de pasajeros para tres años. 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.

- El 27 de junio, el Consejo de Administración de Aena aprobó un nuevo incentivo que tiene como objetivo fomentar el tráfico aéreo de mercancías e impulsar la programación de rutas y frecuencias de las aeronaves de carga.

Esta acción, se enmarca en el Plan Estratégico específico para el sector de la Carga Aérea que Aena ha puesto en marcha para ayudar a los operadores de esta industria, como muestra del compromiso de la Compañía con la cadena logística.

El incentivo estará en vigor durante tres años, desde el 1 de marzo de 2024 hasta el 28 de febrero de 2027. El primer año, el reembolso será del 75% de la tarifa media de aterrizaje de las operaciones adicionales, el segundo año será del 50% y el tercer año del 25%. Las operaciones adicionales del tercer periodo continuarán incentivadas los dos años siguientes con un 50% y un 25%, respectivamente, si se cumplen las condiciones del incentivo.

## 3. Áreas de negocio

### 3.1 Segmento Aeropuertos

#### 3.1.1 Aeronáutico

##### Base de activos regulada

La base de activos regulados asciende a 9.387,1 millones de euros<sup>2</sup> al cierre de 2024.

##### Solicitud de modificación del DORA 2017-2012

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

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

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

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

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

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

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

##### Tarifas aeroportuarias 2024

El 1 de febrero de 2024, la CNMC emitió su resolución de supervisión de las tarifas aeroportuarias para 2024, declarando que el ingreso máximo anual ajustado por pasajero (IMAAJ) aplicable es de 10,35 euros, 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>3</sup>), es consecuencia de los ajustes que establece el DORA en relación con el 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%.

##### Tarifas aeroportuarias 2025

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

---

<sup>2</sup> Dato de cierre provisional (pendiente de auditar)

<sup>3</sup> El IMAAJ fijado para 2023 en 9,95 euros por pasajero incluye la recuperación de los costes reconocidos por la CNMC en relación con las medidas de seguridad e higiene adoptadas 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 es +5,97%.

## Recursos a las tarifas aeroportuarias

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

- Recurso contencioso-administrativo interpuesto por Ryanair contra la resolución de la CNMC de 24 de marzo de 2022 en relación con los conflictos acumulados presentados por IATA y Ryanair contra la decisión del Consejo de Administración de Aena del 21 de diciembre de 2021 en la que se fijan las tarifas de 2022. El demandante solicita que se revoque íntegramente la resolución impugnada.
- Recurso contencioso-administrativo interpuesto por Ryanair contra la resolución de la CNMC de 17 de febrero de 2022 sobre supervisión de tarifas aeroportuarias aplicables por Aena para el ejercicio 2022. El demandante solicita que se revoque íntegramente la resolución impugnada sin que se especifique la cuantía reclamada.

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

En cuanto a los **procedimientos contra las tarifas aeroportuarias de 2023**, se han presentado los siguientes recursos contencioso-administrativos ante la Audiencia Nacional, en los que Aena resulta parte co-demandada, contra las resoluciones de la CNMC:

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

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

En relación con los **procedimientos contra las tarifas aeroportuarias de 2024**, se han presentado los siguientes recursos contencioso-administrativos ante la Audiencia Nacional, en los que Aena resulta parte co-demandada, contra las resoluciones de la CNMC:

- Recurso contencioso-administrativo interpuesto por IATA contra la resolución de la CNMC de 1 de febrero de 2024 relativa a la supervisión de las tarifas aeroportuarias aplicables por Aena para el ejercicio 2024 y la resolución de la CNMC de 6 de marzo de 2024 sobre los conflictos acumulados presentados por IATA, ALA y RYANAIR contra el acuerdo del Consejo de Administración de Aena de 25 de julio de 2023 por el que se fijan las tarifas aeroportuarias para el ejercicio 2024.
- Recurso contencioso-administrativo interpuesto por Ryanair contra la resolución de 1 de febrero de 2024 y la Resolución de 6 de marzo de 2024.

A la fecha de formulación de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2024, Aena no ha recibido aún las **demandas** de los procedimientos descritos, por lo que aún se desconocen las solicitudes actoras.

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

En la demanda se solicita: (i) que se anule la citada Decisión, y (ii) que el incremento del índice de revisión de precios para la actualización de las tarifas aeroportuarias para 2024 se fije, como máximo, en la misma cantidad que se fijó para las tarifas de 2023 o, en su defecto, se acuerde la retroacción de las actuaciones, ordenando a la CNMC que adopte una nueva aprobación del índice de revisión de precios conforme a Derecho.

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

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

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

## Ingresos por líneas de actividad

Miles de euros	2024	2023	Variación	% Variación
<b>Aeronáuticos - Prestaciones Patrimoniales</b>	3.053.673	2.686.445	367.228	13,7 %
Pasajeros	1.366.443	1.192.304	174.139	14,6 %
Aterrizajes/Servicio Tránsito Aéreo/Servicio Meteorología	850.307	744.744	105.563	14,2 %
Seguridad	498.231	414.849	83.382	20,1 %
Handling	125.395	115.017	10.378	9,0 %
Pasarelas telescópicas	103.409	89.448	13.961	15,6 %
Estacionamientos	55.332	46.373	8.959	19,3 %
Recuperación costes COVID ley 2/2021	6.940	43.841	-36.901	-84,2 %
Carburante	35.096	29.747	5.349	18,0 %
Catering	11.444	10.122	1.322	13,1 %
Recuperación costes control fronterizo RDL 14/2022	1.076	0	1.076	-
<b>Resto servicios aeronáuticos <sup>(1)</sup></b>	93.844	81.809	12.035	14,7 %
<b>Servicios Aeronáuticos</b>	<b>3.147.517</b>	<b>2.768.254</b>	<b>379.263</b>	<b>13,7%</b>

<sup>(1)</sup> Incluye mostradores, utilización 400 Hz, servicio conrtraincendios, consignas y otros ingresos

En el año 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.

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

En enero y febrero, los ingresos de las prestaciones patrimoniales recogieron 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 con 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 del 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 la variación interanual de las tarifas ha supuesto +174,8 millones de euros.

En el año 2024 se ha producido una dilución en el ingreso regulado por importe de 129,4 millones de euros (94,0 millones de euros en el año 2023).

Los incentivos comerciales han supuesto un menor ingreso de 17,0 millones de euros (20,6 millones de euros en el año 2023).

La bonificación por pasajero en conexión ha ascendido a 73,4 millones de euros (66,8 millones de euros en el año 2023).

En el ejercicio 2023 se reconoció en la partida "Otros ingresos de explotación" una subvención 45,1 millones de euros, concedida por el Fondo de Solidaridad de la Unión Europea para compensar la mayor parte de los gastos incurridos por Aena para mitigar los efectos provocados por la pandemia de COVID-19.

## Servicios aeronáuticos

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

- En el ámbito del servicio de limpieza, en 2024 se ha adjudicado un nuevo expediente para 28 aeropuertos (incluyendo los aeropuertos de Palma de Mallorca, Málaga-Costa del Sol, Alicante-Elche, Tenerife Sur y Las Palmas) por el plazo de 4 años (prorrogable por una anualidad adicional). El valor del contrato asciende a 222,8 millones de euros (para los 4 años), un +10,2% con respecto al contrato anterior. El nuevo servicio se ha iniciado en 12 aeropuertos durante el segundo semestre y se irá incorporando en el resto de los aeropuertos a lo largo del primer trimestre de 2025.

Este contrato está preparado para adaptarse a la creciente demanda de tráfico, permitiendo reducir el coste por pasajero, y facilitará la adaptación del servicio a la mayor exigencia de los pasajeros, con unos estándares de calidad más altos y promoviendo el uso de maquinaria autónoma para que el servicio sea más eficiente.

- En el área de mantenimiento, se han renovado 35 expedientes en 39 aeropuertos con un importe de adjudicación de 51,9 millones de euros anuales. Entre estos contratos renovados se incluyen el mantenimiento del área de movimiento, del sistema de climatización y del sistema de baja tensión del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas que han aumentado 11,8% hasta 13,2 millones de euros. Los nuevos servicios tienen una firme apuesta por la digitalización y por la automatización de tareas con el objetivo de aumentar la eficiencia de los servicios, la disponibilidad y seguridad operativa de las instalaciones, la calidad percibida por los pasajeros y el cumplimiento normativo total
- En relación con la accesibilidad universal, se ha completado la puesta en marcha de los nuevos servicios Sin Barreras, adjudicados en 2023 para los 15 aeropuertos con más tráfico de la red y del expediente adjudicado para 23 aeropuertos en el primer semestre de 2024 por un plazo de 3 años. El importe de la adjudicación del servicio en 2024 ascendió a 14,4 millones de euros, +60,1% respecto al contrato anterior.

El servicio Sin Barreras ha atendido a más de 2,4 millones de pasajeros (+16,2% interanual).

- En el ámbito de los servicios de asistencia en tierra, se realizaron con éxito las transiciones operativas de las nuevas licencias de handling de rampa en los 43 aeropuertos de la red. Estas licencias asignadas en 2023, que tienen un plazo de 7 años, estarán enfocadas en mejorar aspectos clave del servicio en materia de sostenibilidad, calidad y seguridad, manteniendo un alto grado de competitividad.
- En el ámbito de la seguridad física, ha comenzado el despliegue del equipamiento automatizado necesario para la implantación del sistema de entradas y salidas "UE Entry Exit System" que se adjudicó por un importe de 45 millones de euros. La entrada en vigor de este sistema, prevista inicialmente para el último trimestre de 2024, finalmente se ha pospuesto probablemente al último trimestre de 2025 (fecha pendiente de ratificar por la Comisión Europea). La entrada en operación será gradual, con un período transitorio de 6 meses.

En cuanto al equipamiento de seguridad, se han seguido implantando los equipos de detección de explosivos para la inspección del equipaje en bodega (EDS estándar 3 - "Explosive Detection Systems"). Se ha completado la instalación de 242 equipos (de 245 previstos) en 24 aeropuertos, dando cumplimiento a los requerimientos normativos.

Adicionalmente, ha comenzado la instalación de los equipos automáticos para la inspección del equipaje de mano (EDSCB - "Explosive Detection System for Cabin Baggage"), sistemas automatizados y "Remote Screening", en los filtros de seguridad de los aeropuertos Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Josep Tarradellas Barcelona-El Prat y Palma de Mallorca, que fueron adjudicados por un importe de 130,8 millones de euros. Actualmente se han instalado 44 líneas de 182 previstas. La implementación se realizará de forma gradual y continuará durante los próximos 5 años.

- En los sistemas operacionales se ha seguido trabajando en la modernización de la gestión del tránsito aéreo (ATM), para que los aeropuertos Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Josep Tarradellas Barcelona-El Prat y Palma de Mallorca, que han implementado el proceso A-CDM ("Airport Collaborative Decision Making"), alcancen un nivel adicional de integración. Este nivel adicional para optimizar sus operaciones es el denominado Aeropuerto Avanzado Integrado con la Red ("Advanced Network Integrated Airport" - ANI).

Una vez certificado el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, ha comenzado el proceso de evaluación por Eurocontrol de la certificación del Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat del proceso de intercambio de información adicional entre todos los agentes involucrados en la operación de un vuelo, para mejorar la eficiencia general de las operaciones aeroportuarias, reducir los tiempos de rodaje y, por tanto, el consumo de combustible y las emisiones.

### 3.1.2 Actividad comercial

#### Ingresos por línea de actividad

Miles de euros	2024	2023	Variación	% Variación
Tiendas Duty Free	527.028	411.139	115.889	28,2%
Restauración	347.710	320.552	27.158	8,5%
Rent a car	207.669	184.677	22.992	12,4%
Aparcamientos	204.084	180.191	23.893	13,3%
Tiendas	135.871	132.788	3.083	2,3%
Servicios VIP <sup>(1)</sup>	156.239	118.959	37.280	31,3%
Arrendamientos	35.554	36.068	-514	-1,4%
Publicidad	26.210	24.481	1.729	7,1%
Resto de ingresos comerciales <sup>(2)</sup>	119.321	104.183	15.138	14,5%
<b>Servicios Comerciales</b>	<b>1.759.686</b>	<b>1.513.038</b>	<b>246.648</b>	<b>16,3%</b>

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

(2) Incluye explotaciones comerciales (servicios bancarios, máquinas vending, telecomunicaciones, máquinas de plastificado de equipajes, etc), suministros comerciales, utilización de salas y filmaciones grabaciones.

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	
	2024	2023	Mill. €	%
<b>Total negocio</b>	<b>1.765,3</b>	<b>1.580,9</b>	<b>184,5</b>	<b>11,7%</b>
Ingresos por Rentas Fijas y Variables facturadas	1.557,2	1.426,0	131,2	9,2%
Ingresos por RMGA1	208,1	154,9	53,2	34,4%
Linealizaciones y ajustes	108,7	37,7	71,0	188,6%
<b>TOTAL</b>	<b>1.874,0</b>	<b>1.618,5</b>	<b>255,5</b>	<b>15,8%</b>

1 Renta mínima anual garantizada.

Los ingresos del negocio comercial e inmobiliario de Aena S.M.E., S.A. (ingresos por rentas fijas, variables y RMGA) han aumentado un 11,7% interanual y por pasajero han crecido un 2,2% a 5,72 euros (5,60 euros en 2023).

La actividad comercial ha mejorado notablemente respecto a 2023 y este comportamiento se observa en todas las líneas de negocio. Las ventas totales han aumentado un 11,4% interanual y por pasajero han crecido un 1,9%.

- En las tiendas libres de impuestos, las ventas han aumentado un 15,2% 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. Este comportamiento se refleja especialmente en aeropuertos turísticos como Alicante-Elche Miguel Hernández, Tenerife Sur, César Manrique-Lanzarote, Gran Canaria y Palma de Mallorca.

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

- En restauración, las ventas han aumentado un 11,0% interanual, favorecidas principalmente por el buen funcionamiento de las nuevas marcas implantadas, así como por la tendencia alcista general del consumo.

Destacan los incrementos interanuales de los aeropuertos turísticos como Málaga-Costa del Sol, Alicante-Elche Miguel Hernández y Palma de Mallorca, así como de Sevilla, Valencia, Adolfo Suárez Madrid-Barajas y Josep Tarradellas Barcelona-El Prat.

- En las tiendas, las ventas han aumentado un 11,9% interanual, reflejando la actividad de los nuevos locales.

Los aeropuertos con mejor comportamiento de ventas han sido los turísticos, Gran Canaria, Alicante-Elche Miguel Hernández, Málaga-Costa del Sol y Tenerife Sur, así como los aeropuertos Josep Tarradellas Barcelona-El Prat y Adolfo Suárez Madrid-Barajas.

- En la línea de alquiler de vehículos, las ventas han crecido un 10,8% interanual. Este aumento refleja principalmente el incremento del número de contratos y las licencias nuevas que iniciaron su operativa en septiembre de 2023 en los aeropuertos Josep Tarradellas Barcelona-El Prat, Tenerife Norte-Ciudad de La Laguna y Santiago-Rosalía de Castro.

El 1 de noviembre entró en vigor el contrato adjudicado el 30 de abril.

Son destacables las ventas en los aeropuertos Alicante-Elche Miguel Hernández, Málaga-Costa del Sol, Josep Tarradellas Barcelona-El Prat y Adolfo Suárez Madrid-Barajas.

- En aparcamientos, los ingresos han aumentado impulsados por la optimización de las plazas disponibles, la mejora de las políticas de fijación de precios, así como por la incorporación de nuevas plazas de aparcamiento en los aeropuertos Josep Tarradellas Barcelona-El Prat, Alicante-Elche Miguel Hernández, Ibiza y Federico García Lorca Granada-Jaén.
- En servicios VIP, el crecimiento es consecuencia de la mejora de la actividad de las salas VIP. Esta actividad, que representa el 82% del total de ingresos de servicios VIP, ha experimentado un crecimiento de ingresos del 28% interanual, como consecuencia principalmente del mayor número de usuarios (+26%) y aforo disponible.

## Actividades comerciales

### Tiendas Libres de Impuestos

Las ventas han aumentado un 15,2% interanual, impulsadas por el aumento del gasto de los pasajeros UE y británicos. Dentro del grupo de los pasajeros UE, es destacable el incremento del gasto medio del pasajero francés.

Este comportamiento se refleja especialmente en aeropuertos turísticos como Alicante-Elche Miguel Hernández (+22,4%), Tenerife Sur (+23%), César Manrique-Lanzarote (+15,4%), Gran Canaria (+10%), Fuerteventura (+10%), Málaga-Costa del Sol (+10%) y Palma de Mallorca (+10,7%). En los aeropuertos de Sevilla y Valencia también ha crecido significativamente (+26% y +21,5% respectivamente).

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

Al cierre de 2024 se han aplicado las RMGA en todos los contratos.

En cuanto al desarrollo de los proyectos de renovación de los locales, sigue progresando, por lo que aún no están todos operativos con el nuevo diseño.

### Restauración

Las ventas han aumentado un 11% interanual, favorecidas por el buen funcionamiento de las nuevas marcas implantadas, resultantes de los contratos licitados en 2023, así como por la tendencia alcista general del consumo.

Destaca el crecimiento interanual de las ventas en los aeropuertos de Sevilla (+26%), Málaga-Costa del Sol (+17%), Valencia (+14%), Alicante-Elche Miguel Hernández (+14%), Lanzarote (+13%), Adolfo Suárez Madrid-Barajas (+13%), Fuerteventura (+12%), Josep Tarradellas Barcelona-El Prat (+11%), Palma de Mallorca (+11%) y Tenerife Sur (+10%).

Durante 2024 se han publicado 37 licitaciones (52 locales), de las cuales, se han adjudicado 27 licitaciones (39 locales). Las RMGA de adjudicación de estas licitaciones suponen, en conjunto, un aumento del 44% de las RMGA del 2023 en 2024 y del 50% en 2025.

De los procesos de licitación, cabe destacar que:

- El Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas ha inaugurado 42 locales renovados que suponen el 76% de los 55 locales adjudicados en 2023 y que están ubicados en todas las terminales del aeropuerto (cerca de 19.000 m<sup>2</sup> de superficie). El desarrollo de los proyectos de reforma del resto de los locales finalizará antes de la temporada de verano de 2025.
- El Aeropuerto de Palma de Mallorca ha inaugurado 6 restaurantes, licitados en junio de 2023 para el nuevo módulo A, resultantes de la ampliación y reforma de esa zona de embarque.

Asimismo, en este aeropuerto se han adjudicado 10 locales en la zona de embarque de la planta P30 y en la zona de facturación.

- En el Aeropuerto de Tenerife Sur se han adjudicado 9 locales, 7 locales y 44 máquinas vending en el Aeropuerto de Tenerife Norte, y 5 locales en el Aeropuerto de Ibiza.

En 2025, se van a licitar 72 locales que representan el 20% del total de los locales de esta línea de negocio.

### Tiendas

Las ventas han aumentado un 12% interanual, reflejando la actividad de los nuevos locales que ofrecen un mix comercial adecuado, en el que las tiendas de delicatessen y de conveniencia son las que tienen un mayor protagonismo, así como un mix de marcas atractivo para nuestros clientes, con presencia de marcas consolidadas, marcas juveniles y marcas en expansión.

Destacan las ventas en los aeropuertos Josep Tarradellas Barcelona-El Prat (+20% interanual), Gran Canaria (+20%), Sevilla (+19%), Alicante-Elche Miguel Hernández (+17%), Fuerteventura (+16%) y Málaga-Costa del Sol (+14%).

Durante 2024 se han publicado 71 licitaciones (85 locales), de las cuales, se han adjudicado 53 licitaciones (67 locales). Las RMGA de adjudicación de estas licitaciones suponen, en conjunto, un aumento del 22% de las RMGA de 2023 en 2024 y del 45% en 2025.

De los procesos de licitación, cabe destacar que:

- En el Aeropuerto de Málaga-Costa del Sol se han adjudicado 14 locales para renovar parte de su área comercial.

Los espacios ocupan más de 1.500 m<sup>2</sup> distribuidos por toda la infraestructura y la mayor parte de las tiendas aeroportuarias existentes.

Con esta adjudicación, continúa la renovación de la zona comercial, que se extenderá al resto de tiendas y, posteriormente y de forma progresiva, a los locales de restauración, 24 en la actualidad.

- En el Aeropuerto de Palma de Mallorca se han adjudicado todos los locales ubicados en la planta P30 (11 tiendas), teniendo en cuenta el nuevo diseño de la zona.
- En el Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat se han adjudicado 3 locales para completar la oferta comercial de la Terminal 2 y 3 de los locales de moda más importantes de la Terminal 1.

- En el Aeropuerto de Lanzarote se han licitado 4 tiendas y en el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas se adjudicó en septiembre la primera tienda de conveniencia autónoma, que está situada en la Terminal 4S.

En 2025, se van a licitar 61 locales que representan el 6% del total de los locales de esta línea de negocio.

### **Alquiler de vehículos**

Las ventas han crecido un 11% interanual como consecuencia, principalmente, del incremento del número de contratos (+10%) y de las nuevas licencias que iniciaron su operativa en septiembre de 2023 en los aeropuertos Josep Tarradellas Barcelona-El Prat, Tenerife Norte-Ciudad de La Laguna y Santiago-Rosalía de Castro.

Son destacables las ventas en los aeropuertos Alicante-Elche Miguel Hernández (+20%), Málaga-Costa del Sol (+14%), Josep Tarradellas Barcelona-El Prat (+17%) y Adolfo Suárez Madrid-Barajas (11%).

El 30 de abril, el Consejo de Administración de Aena adjudicó 179 licencias en 30 aeropuertos del concurso del servicio de alquiler de vehículos sin conductor. 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. El 1 de noviembre entró en vigor el nuevo contrato en los 30 aeropuertos.

Las rentas fijas del nuevo contrato suponen un incremento sobre el contrato anterior del 45,4% (de 79,7 millones de euros en 2023 a 115,9 millones de euros en 2025). Además, la renta variable ha aumentado desde el 8% en el antiguo contrato al 8,5% en el contrato actual.

Con relación con la actividad de vehículos de transportes con conductor (VTC), los ingresos han sido superiores a 4 millones de euros y han duplicado el importe de ingresos de 2023. A lo largo del 2024 se han adjudicado e iniciado nuevos contratos de VTC en los aeropuertos: Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Josep Tarradellas Barcelona-El Prat, Málaga-Costa del Sol, Palma de Mallorca, Alicante-Elche Miguel Hernández, Valencia, Ibiza, Tenerife Sur y Seve Ballesteros-Santander.

### **Aparcamientos**

Los ingresos de esta actividad han aumentado un 13,3% interanual, impulsados por la optimización de las plazas disponibles, la mejora de las políticas de precios, así como por la incorporación de nuevas plazas de aparcamiento.

En 2024 se han incorporado las siguientes infraestructuras nuevas:

- En el Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat, un aparcamiento en superficie en la Terminal 1, con 930 plazas para el estacionamiento de motocicletas, desde el 6 de febrero.
- En el Aeropuerto Alicante-Elche Miguel Hernández, la ampliación de 159 plazas en el aparcamiento de superficie P8 que dispone de 341 plazas para el estacionamiento de abonados, desde el 14 de mayo. Adicionalmente, 110 plazas en el aparcamiento de superficie P11 para el estacionamiento de abonados, desde el 17 de diciembre.
- En el Aeropuerto de Ibiza, la ampliación del aparcamiento general dispone de 989 plazas desde junio.
- En el Aeropuerto Federico García Lorca Granada-Jaén, 209 plazas en el aparcamiento P2, desde agosto.

### **Servicios VIP**

Los ingresos de esta línea han aumentado un 31,3% interanual, debido principalmente al incremento de los ingresos de las salas VIP.

Esta actividad, que representa el 82% del total de ingresos de servicios VIP, ha experimentado un crecimiento de ingresos del 28% interanual, como consecuencia principalmente del mayor número de usuarios (+26%).

El aforo de las salas VIP se ha incrementado un 15% interanual, debido a una mayor dotación de mobiliario, a la ampliación de espacios, principalmente en los aeropuertos de Ibiza (+25%), Tenerife Sur (+39%) y Sevilla (+33%), así como a la apertura de nuevas salas VIP en los aeropuertos de Asturias, Bilbao (la segunda sala del aeropuerto), Adolfo Suárez Madrid-Barajas (una nueva sala en la T1) y Palma de Mallorca (la segunda planta de una de las salas existentes).

Los ingresos de los servicios Fast Track/Lane, que representan el 12% del total de ingresos de servicios VIP, han aumentado un 36% y un 44% interanual, respectivamente. Durante 2024, se ha inaugurado el servicio Fast Lane en los aeropuertos de Bilbao, Menorca, Adolfo Suárez Madrid-Barajas y Lanzarote.

Los ingresos procedentes de las Air Rooms de los aeropuertos Adolfo Suárez Madrid-Barajas y Josep Tarradellas Barcelona-El Prat ha aumentado un 14% interanual y han superado las RMGA en un 35%.

En 2024 se ha estrenado el servicio Meet & Assist en los aeropuertos de Sevilla, Fuerteventura, Ibiza y Menorca.

### **Publicidad**

Los ingresos de publicidad por renta variable han presentado un incremento interanual del 15,7%, impulsados por las campañas transversales de diversas marcas comerciales, además de por las campañas y eventos estacionales de verano en el aeropuerto de Ibiza y de marcas de automóviles.

## Explotaciones comerciales

Este epígrafe incluye actividades comerciales diversas que se ofrecen en los aeropuertos de la red, como los servicios financieros (cambio de moneda, devolución de IVA y cajeros), las máquinas de plastificado de equipajes, otras máquinas expendedoras y los servicios regulados (farmacias, estancos, loterías...).

Las actividades de cambio de moneda y devolución de IVA han concentrado el 80% de los ingresos reflejados en este epígrafe, las cuales se están viendo cada vez más erosionadas por las empresas fintech.

En 2025, se van a licitar 20 locales dedicados a servicios financieros que representan el 43% del total de locales de esta actividad.

## Marketing y negocio digital

Las campañas de marketing se han centrado en los negocios gestionados por Aena (aparcamientos y servicios VIP), así como en dar a conocer el concepto "Shopping is in the Air", con acciones adaptadas a momentos del año o a eventos particulares que sucedían en las ciudades alineándonos con la estrategia de la compañía de "traer la ciudad al aeropuerto".

Para apoyar la actividad de aparcamientos, se ha enfocado el mensaje hacia el cliente antes de su llegada al aeropuerto ("Aparca Volando") y cuando está en el aeropuerto para que conozca las ventajas de utilizar un parking oficial ("Volver te costará menos"). El apoyo a los servicios VIP ha tenido un enfoque B2B y se ha enfocado desde una perspectiva de exclusividad en el caso de las salas Premium.

Los Premios Enjoy Aena Awards se han entregado en su primera edición, buscando incentivar las buenas prácticas de las marcas comerciales, los aeropuertos y las relaciones empresariales, y además, afianzar la marca Enjoy Aena.

En el ámbito digital, se ha trabajado en la puesta en marcha de nuevos sistemas, como el portal de acceso a WiFi, y en mejorar la personalización de las campañas de marketing. El número de miembros de Aena Club ha seguido aumentando y ha alcanzado 2,7 millones de miembros.

En relación con los marketplace FoodToFly y ShopToFly, ha finalizado la integración con los sistemas de operadores comerciales, para facilitar y mejorar la operativa en los puntos de venta.

Por otro lado, se ha avanzado en el conocimiento del cliente, a través de estudios de mercado y estrategias de big data que permitan optimizar los ingresos comerciales y la satisfacción de los clientes. Asimismo, se ha trabajado en el ecosistema digital enfocado al mercado chino.

## 3.2 Segmento de servicios inmobiliarios

### Ingresos por línea de actividad

Miles de euros	2024	2023	Variación	% Variación
Terrenos (*)	17.634	20.968	-3.334	-15,9%
Centros Logísticos de Carga (*)	51.885	45.623	6.262	13,7%
Arrendamientos (*)	17.512	15.446	2.066	13,4%
Explotaciones Inmobiliarias	20.177	16.614	3.563	21,4%
Almacenes y hangares	7.090	6.824	266	3,9%
<b>Servicios inmobiliarios</b>	<b>114.298</b>	<b>105.475</b>	<b>8.823</b>	<b>8,4%</b>

(\*) Se reclasifican en 2023 estas líneas de negocio a efectos comparativos.

La actividad del segmento de servicios inmobiliarios de Aena S.M.E., S.A. 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.

Los ingresos de este segmento reflejan una variación interanual del 8,4% debido, principalmente, al crecimiento de los ingresos por el arrendamiento de nuevos activos (naves y derechos de superficie) relacionados con la actividad de carga aérea (+13,7% interanual).

Entre los proyectos de arrendamiento más relevantes, son destacables:

- El arrendamiento de trece superficies pavimentadas (más de 2.000 m<sup>2</sup>) de apoyo a los operadores de handling de rampa en los aeropuertos de Ibiza, Gran Canaria, Zaragoza, Josep Tarradellas Barcelona-El Prat, Adolfo Suárez Madrid Barajas y Sevilla.
- El arrendamiento de seis hangares en el Aeropuerto de Sabadell, uno en Santiago de Compostela y otro en Zaragoza.

- El arrendamiento de dos naves para el mantenimiento de equipos handling en el Aeropuerto de Palma de Mallorca.
- La adjudicación de parcelas para la construcción de hangares en el Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat y en el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid Barajas.
- El arrendamiento de estaciones de servicio en los aeropuertos de Gran Canaria, Tenerife Sur, Josep Tarradellas Barcelona-El Prat, San Sebastián y Adolfo Suárez Madrid Barajas.

En lo que respecta al desarrollo de activos asociados a la logística, es destacable la licitación de la explotación de una parcela de 5 hectáreas para la actividad logística en el Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat.

En relación con el proyecto de desarrollo logístico de la “Airport City” Adolfo Suárez Madrid-Barajas (AREA 1), se ha avanzado en los trámites técnicos y urbanísticos necesarios para su lanzamiento al mercado.

Con respecto a los proyectos hoteleros, en 2024 se ha avanzado en la preparación de todo lo necesario para sus futuras licitaciones, centrandolo el trabajo en los desarrollos hoteleros en los aeropuertos Adolfo Suárez Madrid-Barajas (T123) y Josep Tarradellas Barcelona-El Prat (T2).

En cuanto a la actividad relacionada con la carga aérea, se ha adjudicado un derecho de superficie para la construcción de una nave en el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, se han adjudicado dos naves en el Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat y una en el Aeropuerto de Palma de Mallorca, y se ha licitado un derecho de superficie para la construcción de una nave de carga en el Aeropuerto de Zaragoza.

## 4. Cuenta de resultados

Miles de euros	2024	2023	Variación	% Variación
Ingresos ordinarios	5.021.501	4.386.767	634.734	14,5%
Otros ingresos de explotación	82.819	115.282	-32.463	-28,2%
<b>Total ingresos</b>	<b>5.104.320</b>	<b>4.502.049</b>	<b>602.271</b>	<b>13,4%</b>
Aprovisionamientos	-158.594	-161.876	-3.282	-2,0%
Gastos de personal	-527.444	-478.318	49.126	10,3%
Otros gastos de explotación	-1.235.242	-1.180.567	54.675	4,6%
Amortización del inmovilizado	-730.480	-731.721	-1.241	-0,2%
Deterioros y resultado por enajenación de inmovilizado	-250	-4.862	-4.612	-94,9%
<b>Total gastos</b>	<b>-2.652.010</b>	<b>-2.557.344</b>	<b>94.666</b>	<b>3,7%</b>
<b>Resultado de explotación</b>	<b>2.452.310</b>	<b>1.944.705</b>	<b>507.605</b>	<b>26,1%</b>
Ingresos financieros	136.791	112.487	24.304	21,6%
Gastos financieros	-194.566	-186.779	7.787	4,2%
Diferencias de cambio	-4	-5	-1	-20,0%
Deterioro y resultado de enajenaciones de instrumentos financieros	-57	0	-57	-
<b>Resultado financiero</b>	<b>-57.836</b>	<b>-74.297</b>	<b>-16.461</b>	<b>-22,2%</b>
<b>Resultado antes de impuestos</b>	<b>2.394.474</b>	<b>1.870.408</b>	<b>524.066</b>	<b>28,0%</b>
Impuesto sobre beneficios	-564.605	-434.144	130.461	30,1%
<b>Resultado del ejercicio procedente de operaciones continuadas</b>	<b>1.829.869</b>	<b>1.436.264</b>	<b>393.605</b>	<b>27,4%</b>
<b>Resultado del ejercicio</b>	<b>1.829.869</b>	<b>1.436.264</b>	<b>393.605</b>	<b>27,4%</b>

Los ingresos totales reflejan un incremento interanual de 602,3 millones de euros (+13,4%). La evolución de los distintos segmentos del negocio se detalla en el capítulo 3. Áreas de negocio.

El decremento de 32,5 millones de euros de la partida "Otros ingresos de explotación" se debe principalmente al reconocimiento en 2023 de la subvención cobrada por importe de 45,1 millones de euros para compensar gastos incurridos por Aena para mitigar los efectos provocados por la pandemia de COVID-19.

Los gastos operativos (aprovisionamientos, gastos de personal y otros gastos de explotación) han ascendido a 1.921,3 millones de euros y han registrado un aumento interanual de 100,5 millones de euros (+5,5%):

- Gastos de personal (527,4 millones de euros): reflejan un crecimiento de 49,1 millones de euros (+10,3%) como consecuencia principalmente de la revisión salarial del año (+2,5%), del mayor coste de seguridad social, de la provisión por otros conceptos retributivos y del incremento de la plantilla en 2023.
- Otros gastos de explotación (1.235,2 millones de euros): han aumentado 54,7 millones de euros (+4,6%). Excluyendo el coste de la energía eléctrica, que ha disminuido un 21,2% interanual y 31,1 millones de euros por la evolución de los precios, el aumento interanual de otros gastos de explotación habría sido 85,7 millones de euros (+8,3%) Los conceptos de gasto que reflejan un mayor crecimiento porcentual, según se muestra en la tabla de la página siguiente son: el servicio a personas con movilidad reducida, los costes de gestión de las salas VIP, debido al incremento de la actividad y a que los nuevos contratos (adjudicados en 2023) contemplan un mayor coste de estos servicios, seguridad, servicios profesionales y mantenimiento.

M€	9M		Variación interanual		4T		Variación interanual		Total		Variación interanual	
	2024	2023	€	%	2024	2023	€	%	2024	2023	€	%
<b>Seguridad</b>	<b>187,4</b>	<b>163,8</b>	<b>23,6</b>	<b>14,4%</b>	<b>62,0</b>	<b>54,8</b>	<b>7,2</b>	<b>13,1%</b>	<b>249,4</b>	<b>218,7</b>	<b>30,7</b>	<b>14,1%</b>
Mantenimientos	168,3	153,8	14,5	9,4%	62,7	58,7	4,1	7,0%	231,1	212,5	18,6	8,8%
Tributos	155,6	156,0	-0,4	-0,2%	1,6	-0,1	1,6	-2.705,8%	157,2	155,9	1,3	0,8%
Energía eléctrica	84,4	106,1	-21,8	-20,5%	30,9	40,1	-9,3	-23,1%	115,2	146,3	-31,1	-21,2%
Servicios PMR	70,1	51,9	18,3	35,2%	23,1	18,4	4,8	26,0%	93,3	70,2	23,0	32,8%
Limpieza y carros portaequipajes	67,7	65,6	2,2	3,3%	21,0	20,4	0,7	3,2%	88,7	85,9	2,8	3,3%
Servicios profesionales	49,6	42,1	7,5	17,9%	20,5	20,3	0,3	1,3%	70,1	62,3	7,8	12,5%
Salas vip	31,4	26,0	5,4	20,7%	11,2	9,3	1,9	20,1%	42,7	35,4	7,3	20,6%
Aparcamientos	17,7	16,9	0,8	4,5%	6,5	5,8	0,7	12,6%	24,2	22,7	1,5	6,5%
Resto	106,7	105,6	1,1	1,1%	56,7	65,1	-8,4	-12,9%	163,4	170,7	-7,3	-4,3%
Aena S.M.E., S.A.	939,0	887,8	51,2	5,8%	296,3	292,8	3,5	1,2%	1.235,2	1.180,6	54,7	4,6%
<b>Total (excluyendo energía eléctrica)</b>	<b>854,6</b>	<b>781,6</b>	<b>73,0</b>	<b>9,3%</b>	<b>265,4</b>	<b>252,7</b>	<b>12,8</b>	<b>5,0%</b>	<b>1.120,0</b>	<b>1.034,3</b>	<b>85,7</b>	<b>8,3%</b>

El resultado de explotación ha ascendido a 2.452,3 millones de euros y ha aumentado un 26,1% (+507,6 millones de euros)

El resultado financiero refleja un decremento del gasto de 16,5 millones de euros debido a las siguientes variaciones:

- Ingresos financieros: han aumentado 24,3 millones de euros debido fundamentalmente al incremento de la remuneración de los depósitos a plazo y del saldo en cuentas corrientes.
- Gastos financieros: han aumentado 7,8 millones de euros principalmente por el devengo de los intereses del bono emitido por Aena en octubre de 2023 (16,8 millones de euros). El aumento de los intereses de la deuda variable de Aena se ha compensado con el descenso de la deuda media.

En cuanto al Impuesto sobre beneficios, se ha registrado un gasto por importe de 564,6 millones de euros como consecuencia principalmente del resultado del ejercicio.

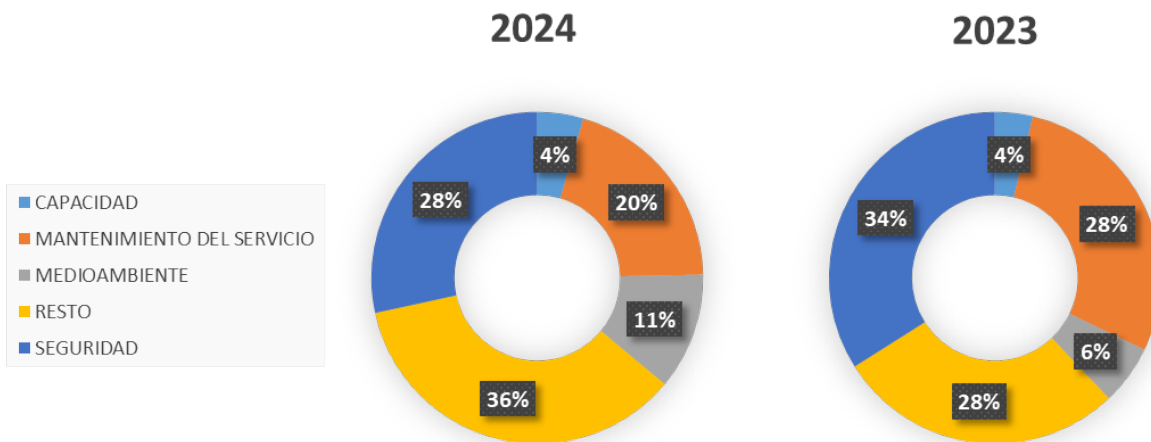
El ejercicio se ha cerrado con un beneficio neto de 1.829,9 millones de euros

## 5. Inversiones

La inversión pagada en Aena S.M.E., S.A. ha ascendido a 745,1 millones de euros (553,5 millones de euros en 2023).

La inversión ejecutada se ha situado en 667,3 millones de euros.

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



Entre las actuaciones finalizadas durante 2024, destacan las siguientes:

- Adecuación de las zonas de control fronterizo en el Aeropuerto de Palma de Mallorca para acometer las instalaciones necesarias para implantar el sistema "UE Entry Exit System".
- Construcción de un nuevo vial en el Aeropuerto de Málaga-Costa del Sol para conectar el SSEI2 (Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios) con la calle L, y renovación de otros viales.
- Regeneración del pavimento de la calle de rodaje M27 del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas.
- Adecuación de instalaciones asociadas a los sistemas de ayudas visuales en la pista 06L-24R del Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat.
- Suministro e instalación de detectores de gases en galerías 13-31 del Aeropuerto de Málaga-Costa del Sol.

Respecto a las inversiones en ejecución, cabe citar:

- Remodelación del área terminal del Aeropuerto de Palma de Mallorca (edificio procesador, módulo A y accesos).
- Regeneración del pavimento de la pista 14R-32L y de las calles de rodaje asociadas del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, con sustitución de todas las luces de balizamiento existentes por luces LED.
- Instalación del parque solar fotovoltaico del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas. Esta planta, que forma parte del Plan Fotovoltaico de Aena, contará con una potencia pico de 142,42 MW y una potencia nominal de 120 MW.
- Instalación de plantas solares fotovoltaicas en los aeropuertos Josep Tarradellas Barcelona-El Prat y Reus.
- Construcción de una nueva central eléctrica en el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas.

## 6. Balance

### 6.1 Activo neto y estructura de capital

Miles de euros	2024	2023	Variación	% Variación
Activo				
Activo no corriente	13.151.920	13.466.626	-314.706	-2,3 %
Activo corriente	2.853.113	3.110.756	-257.643	-8,3 %
Total activo	16.005.033	16.577.382	-572.349	-3,5 %
Patrimonio neto y pasivo				
Patrimonio neto	8.424.696	7.783.125	641.571	8,2 %
Pasivo no corriente	5.573.071	6.339.553	-766.482	-12,1 %
Pasivo corriente	2.007.266	2.454.704	-447.438	-18,2 %
<b>Total patrimonio neto y pasivo</b>	<b>16.005.033</b>	<b>16.577.382</b>	<b>-572.349</b>	<b>-3,5 %</b>

El Activo no corriente se ha reducido en 314,7 millones de euros. Esta variación viene explicada en su mayor parte por el decremento de las **Inversiones en empresas del grupo y asociadas a largo plazo** en 457,2 millones de euro debido principalmente a la reclasificación a corto plazo del préstamo concedido por Aena a ADI para la financiación de la concesión de la sociedad brasileña BOAB. Dicho decremento se compensa en parte por el incremento de las **Deudas comerciales no corrientes** en 174,9 millones de euros debido a reclasificación al largo plazo de la linealización de las rentas, conforme al plazo de reversión.

El Activo corriente se ha reducido en 257,6 millones de euros debido a la reducción de 656,5 millones de euros del **Efectivo y otros activos equivalentes** (cuentas bancarias y pólizas de crédito), que se compensa parcialmente con el incremento de 450,1 millones de euros de las **Inversiones en empresas del grupo y asociadas a corto plazo** debido a la reclasificación a corto plazo del préstamo concedido a ADI para la financiación de la sociedad brasileña BOAB.

El Patrimonio neto se ha incrementado en 641,6 millones de euros debido principalmente al incremento de los Fondos propios en 680,8 millones de euros debido principalmente al incremento del resultado del ejercicio y a la compensación de resultados negativos de ejercicios anteriores.

La bajada del Pasivo no corriente en 766,5 millones de euros se explica tanto por la reducción de 387,8 millones de euros de las Deudas a largo plazo por la reclasificación a corto de préstamos con entidades crédito, neto de las nuevas disposiciones, así como por el descenso en 396,4 millones de euros de las Deudas con empresas del grupo y asociadas a largo plazo principalmente resultado de la reclasificación a corto de la Deuda Financiera en la que Aena figura como acreedor solidario en Enaire

El Pasivo corriente se ha reducido en 447,4 millones de euros como consecuencia de la reducción de las Deudas a corto plazo en 177,7 millones de euros y de las Deudas con empresas del grupo y asociadas a corto plazo en 355,6 millones de euros como consecuencia principalmente de la amortización de la Deuda Financiera en el que Aena figura como acreedor solidario con Enaire

### 6.2 Evolución de la deuda financiera neta

La deuda financiera neta contable de Aena S.M.E., S.A. se sitúa a 31 de diciembre de 2024 en 5.063,9 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	2024	2023
Deuda Financiera Bruta contable	6.629.116	7.897.492
Efectivo y equivalentes al efectivo	1.565.265	2.221.740
Deuda Financiera Neta contable	5.063.851	5.675.752
<b>Deuda Financiera Neta contable / EBITDA</b>	<b>1,59x</b>	<b>2,12x</b>

Aena S.M.E., S.A. tiene firmados préstamos con entidades bancarias por un importe total pendiente a 31 de diciembre de 2024 de 3.866,6 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.

Estos 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 diciembre de 2024 ambas ratios se han cumplido.

En el año 2024, Aena S.M.E., S.A. ha amortizado 1.745,7 millones de euros correspondientes al calendario de pagos establecido según contrato (765,7 millones de euros corresponden al principal de la deuda de Aena con ENAIRE). Por otro lado, se han desembolsado 500,1 millones de euros de préstamos bilaterales.

A 31 de diciembre de 2024 el saldo de caja de Aena asciende a 1.565,3 millones de euros (2.221,7 millones de euros a 31 de diciembre de 2023).

Adicionalmente, la Sociedad dispone de 760,0 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 4.325,3 millones de euros (4.776,2 millones de euros a 31 de diciembre de 2023).

El tipo de interés medio de la deuda de Aena S.M.E., S.A. se ha situado en un 2,54% en el año 2024 (2,20% en el año 2023).

El 19 de marzo, la agencia de rating Moody's mejoró la perspectiva de Aena S.M.E., S.A. a positiva desde estable y confirmó la calificación de largo plazo "A3" y del programa EMTN. El 25 de septiembre, en el ámbito de la revisión periódica, esta agencia reevaluó la idoneidad de dichas calificaciones. El 7 de mayo, Fitch Ratings mejoró la calificación de largo plazo y del programa EMTN a "A" desde "A-", así como la calificación a corto plazo a "F1" desde "F2", manteniendo la perspectiva estable.

## 6.3 Período medio de pago

La información sobre el periodo medio de pago de Aena S.M.E., S.A. es la siguiente:

Días	2024
Período medio de pago a proveedores	27
Ratio de las operaciones pagadas	28
<b>Ratio de las operaciones pendientes de pago</b>	<b>7</b>

Estos parámetros han sido calculados de acuerdo con lo establecido en el Art. 5 de la Resolución de 29 de enero de 2016, del Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas, sobre la información a incorporar en la memoria de las cuentas anuales en relación con el periodo medio de pago a proveedores en operaciones comerciales, de la siguiente forma:

- $\text{Periodo medio de pago a proveedores} = (\text{Ratio operaciones pagadas} * \text{importe total pagos realizados} + \text{Ratio operaciones pendientes de pago} * \text{importe total pagos pendientes}) / (\text{Importe total de pagos realizados} + \text{importe total pagos pendientes})$ .
- $\text{Ratio de las operaciones pagadas} = \Sigma (\text{número de días de pago} * \text{importe de la operación pagada}) / \text{Importe total de pagos realizados}$ .

Se entiende por número de días de pago, los días naturales que hayan transcurrido desde la fecha en que se inicie el cómputo del plazo hasta el pago material de la operación.

- $\text{Ratio de las operaciones pendientes de pago} = \Sigma (\text{número de días pendientes de pago} * \text{importe de la operación pendiente de pago}) / \text{Importe total de pagos pendientes}$ .

Se entiende por número de días pendientes de pago, los días naturales que hayan transcurrido desde la fecha en que se inicie el cómputo del plazo hasta el último día del periodo al que se refieran las cuentas anuales.

- Para el cálculo tanto del número de días de pago como del número de días pendientes de pago, la sociedad computa el plazo desde la fecha de prestación de los servicios. No obstante, a falta de información fiable sobre el momento en que se produce esta circunstancia, se toma la fecha de recepción de la factura.

Este saldo hace referencia a los proveedores que por su naturaleza son suministradores de bienes y servicios, de modo que incluye los datos relativos a las partidas “Acreedores comerciales” del estado de situación financiera.

Importe (miles de euros)	2024
Total de pagos realizados	1.269.489
<b>Total de pagos pendientes</b>	<b>107.437</b>

El cálculo del período medio de pago se realiza sobre las facturas recibidas y conformadas pendientes de pago.

## 7. Flujo de caja

Miles de euros	2024	2023	Variación	% Variación
FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE EXPLOTACIÓN (I)	2.525.032	2.089.390	435.642	20,9%
FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE INVERSIÓN (II)	-773.603	-1.224.844	-451.241	-36,8%
FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE FINANCIACIÓN (III)	-2.407.904	-78.210	2.329.694	2978,8%
EFECTIVO Y OTROS ACTIVOS LÍQUIDOS EQUIVALENTES AL COMIENZO DEL PERIODO	2.221.740	1.435.404	786.336	54,8%
<b>EFECTIVO Y OTROS ACTIVOS LÍQUIDOS EQUIVALENTES AL FINAL DEL PERIODO</b>	<b>1.565.265</b>	<b>2.221.740</b>	<b>-656.475</b>	<b>-29,5%</b>

### Principales variaciones

Durante 2024, el efectivo y otros activos líquidos equivalentes ha bajado en 656,5 millones de euros debido principalmente a los flujos de financiación e inversión negativos generados, entre otros motivos, como consecuencia del pago del dividendo correspondiente al beneficio del ejercicio 2023 por importe de 1.149 millones de euros, de la amortización de deuda por 1.745,7 millones de euros, así como de las inversiones realizadas en infraestructura aeroportuaria. Estos flujos negativos se han compensado parcialmente por el efectivo generado por actividades de explotación como consecuencia del volumen de actividad del período.

### Efectivo neto generado por actividades de explotación

El flujo de las actividades de explotación ha sido positivo en 2.525,0 millones de euros reflejando la evolución del tráfico y de la actividad comercial en los aeropuertos.

Los flujos de explotación positivos se generan fundamentalmente como consecuencia del beneficio antes de impuestos (2.394,5 millones de euros).

El capital circulante muestra una variación negativa de 69,9 millones de euros derivada principalmente de:

- La variación negativa en "Deudores y otras cuentas a cobrar" (153,2 millones de euros) debido, en su mayoría, al aumento del saldo de las cuentas a cobrar comerciales de Aena por importe de 93,8 millones de euros debido, fundamentalmente, al incremento de 158 millones de euros del saldo de clientes consecuencia del mayor volumen de negocio habido durante 2024, así como a la facturación de las rentas mínimas anuales garantizadas al cierre de este ejercicio para aquellos clientes en los que la renta variable no haya alcanzado el importe mínimo contractual del año. Por otra parte, este efecto se ha visto parcialmente compensado por la reclasificación al largo plazo de los ajustes derivados de la imputación lineal de las rentas (-64,9 millones de euros), cuyo efecto en resultados de 2024 ha supuesto un mayor ingreso por importe de 108,6 millones de euros.
- La variación positiva de "Acreedores y otras cuentas a pagar" (82,0 millones de euros), deriva, fundamentalmente, de la disminución del saldo de los proveedores de inmovilizado con respecto al cierre el ejercicio 2023 por importe de 91,8 millones de euros.

### Efectivo neto utilizado en actividades de inversión

En las actividades de inversión el flujo de efectivo ha sido negativo en 773,6 millones de euros, reflejando fundamentalmente los pagos por inversiones en inmovilizado intangible, material e inmobiliario que han ascendido a 745,1 millones de euros (Ver apartado 5. Inversiones).

Adicionalmente, se han realizado pagos por adquisición de otros activos financieros por 45,7 millones de euros correspondientes a las fianzas depositadas en los institutos de la vivienda autonómicos por los contratos de arrendamiento comercial formalizados, en su mayoría, durante el último trimestre de 2023.

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

Las actividades de financiación han originado una variación negativa de 2.407,9 millones de euros correspondiente a:

- Los dividendos pagados por Aena con cargo a resultados del ejercicio 2023 (1.149 millones de euros).
- La amortización del principal de la deuda de Aena de acuerdo con el calendario de pagos establecido en los contratos, que ha ascendido a 1.745,7 millones de euros (765,7 millones de euros correspondientes a la deuda de Aena con ENAIRE y 980,0 millones de euros con entidades de crédito).

- En los epígrafes “Otros cobros” y “Otros pagos” se recogen 81,3 millones de euros y 93,2 millones de euros que, respectivamente, proceden en su mayoría de la constitución y de las devoluciones de depósitos y fianzas recibidos en la operativa del negocio aeronáutico y comercial, destacando la devolución de las fianzas recibidas por los contratos de arrendamiento comercial de las tiendas libres de impuestos vencidos en 2023 (25,7 millones de euros).

## 8. Riesgos operativos y financieros

Los principales riesgos a los que Aena S.M.E., S.A. está expuesta en su actividad operativa y financiera están descritos en la nota 5. Gestión de los riesgos operativos y financieros de las cuentas anuales de Aena S.M.E., S.A. del ejercicio 2024.

En el ámbito de los riesgos operativos, en dicha nota se explican los riesgos derivados de la incertidumbre del entorno macroeconómico y geopolítico, los riesgos regulatorios y de explotación.

- Respecto a la incertidumbre actual del entorno macroeconómico y los riesgos geopolíticos, según se explica en la nota indicada, la consolidación del tráfico en los aeropuertos de Aena S.M.E., S.A. puede verse afectada. Respecto al entorno macroeconómico porque la coyuntura sigue sujeta a riesgos como la inflación, la incertidumbre respecto a la política monetaria sobre los tipos de interés, así como del impacto de los cambios próximos que se anuncian en la política arancelaria de Estados Unidos. En cuanto a la situación geopolítica global, continúa marcada por la incertidumbre derivada de la evolución de los conflictos bélicos en Oriente Medio y Ucrania, cuyo impacto en la economía mundial y en el turismo pudiera llegar a ser significativo, tanto a corto como a medio plazo. Adicionalmente, riesgos y confrontaciones económicas entre las principales potencias mundiales (ej. EEUU y China), podrían mermar aún más el crecimiento económico mundial, ralentizando la recuperación.
- Dentro del ámbito operativo también se recogen los riesgos regulatorios asociados al sector regulado de Aena S.M.E., S.A., en el que cambios o desarrollos futuros en la normativa aplicable pueden tener impactos negativos en los ingresos, resultados operativos y posición financiera de la Compañía.

Adicionalmente, la actividad de Aena S.M.E., S.A. está regulada por normativa tanto nacional como internacional en materia de seguridad operacional, de personas o bienes y medioambiental, lo que podría limitar las actividades o el crecimiento de sus aeropuertos, y/o requerir importantes desembolsos. La Compañía, es una sociedad mercantil estatal y, como tal, su capacidad de gestión puede verse condicionada.

- Asimismo, se identifican los principales riesgos de explotación que pueden afectar a la actividad de Aena S.M.E., S.A.

La operativa de Aena S.M.E., S.A. está expuesta a diversos riesgos financieros: riesgo de mercado (incluyendo riesgo de tipo de cambio y riesgo de valor razonable por tipo de interés), riesgo de crédito y riesgo de liquidez. El programa de gestión del riesgo global se centra en la incertidumbre de los mercados financieros y trata de minimizar los efectos potenciales adversos sobre la rentabilidad financiera. En determinados casos, se emplean instrumentos financieros derivados para cubrir determinadas exposiciones al riesgo.

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

Aena S.M.E., S.A. emplea un análisis de escenarios climáticos que incluye horizontes temporales a medio (10 años) y largo plazo (30 años) para evaluar sus riesgos físicos y de transición. Este análisis abarca tanto escenarios de altas emisiones como aquellos alineados con el Acuerdo de París, proporcionando una base sólida para la toma de decisiones estratégicas y la planificación de capital. La consideración de un abanico de escenarios climáticos le permite adaptarse proactivamente a diferentes posibles futuros, maximizando la resiliencia de sus estrategias y operaciones frente a las variaciones climáticas.

La información anteriormente referida, que se detalla en la nota 5. de las cuentas anuales de Aena S.M.E., S.A. del ejercicio 2024, se completa con la contenida en el Bloque B del informe de gestión consolidado (Informe de Sostenibilidad o Estado de Información No Financiera)

Según se explica en el apartado 1.4 (IRO-1), se ha llevado a cabo un ejercicio de doble materialidad con el objetivo de identificar, evaluar, priorizar y determinar los riesgos y oportunidades que a su vez pueden tener un efecto financiero, tanto en el corto como en el medio y largo plazo, relacionados con las personas y el medio ambiente. Como resultado del proceso, la Compañía ha determinado los riesgos y oportunidades materiales, en relación con las personas y el medio ambiente.

Asimismo, el apartado 1.2 (GOV-5) dedicado a la Gestión de riesgos y controles internos de la divulgación de información sobre sostenibilidad, explica que existe un Sistema de Control y Gestión de Riesgos que abarca todos los riesgos a los que está expuesta la Compañía, prestando especial atención a aquellos que puedan afectar su viabilidad y sostenibilidad, centralizándose su gestión en las diferentes áreas corporativas de negocio y soporte. El enfoque metodológico del Sistema está basado en el marco COSO III (Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission).

En 2024, se ha actualizado el Mapa de Riesgos manteniendo el número de riesgos en un total de 15, clasificados en: estratégicos, operacionales, financieros, legales y de cumplimiento, de información, tecnológicos y sociales, medioambientales y de buen gobierno. Más allá de estas actualizaciones periódicas, tanto el Comité de Dirección como el Consejo de Administración analizan regularmente los nuevos riesgos a los que se enfrenta la compañía, recabando de las áreas de gestión oportunas los planes de acción, planes de contingencia, actividades mitigadoras e indicadores de los principales riesgos.

## 9. 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 de arrendamiento comercial de los periodos afectados por la pandemia (principalmente, durante los años 2020 y 2021) y, al mismo tiempo, se suspenda el derecho a la ejecución de las garantías disponibles ante un posible impago de los mismos.

En relación con la calificación del riesgo de estos procedimientos, visto el avance y desarrollo procesal de esta controversia judicial, la dirección de Aena ha considerado oportuno calificar el riesgo de estas reclamaciones como probable, dotando en el ejercicio 2024 una provisión por responsabilidades por importe de 16,4 millones de euros (ver nota 21.3 de las cuentas anuales de AENA S.M.E., S.A. del ejercicio 2024).

Con fecha 24 de febrero de 2025, ha sido notificada a la Sociedad la Sentencia núm. 275/2025 de la Sala de lo Civil del Tribunal Supremo que resuelve el recurso de casación interpuesto por Aena contra la sentencia de la Audiencia Provincial de A Coruña que confirma la sentencia de instancia en uno de los litigios sobre la aplicación de la DF7. En dicha sentencia la Sala (i) se abstiene de conocer el recurso extraordinario por infracción procesal y del recurso de casación interpuestos por la Sociedad contra la sentencia núm. 223/2022, de 29 de julio, dictada por la Sección Sexta de la Audiencia Provincial de A Coruña, en el recurso de apelación núm. 392/2021; (ii) declara la incompetencia de la jurisdicción civil para el conocimiento de la demanda interpuesta por Airfoods Restauración y Catering S.L. contra la Sociedad, que dio lugar al juicio ordinario núm. 807/2020 del Juzgado de Primera Instancia núm. Cuatro de Santiago de Compostela, por corresponder su conocimiento al orden jurisdiccional contencioso-administrativo; y (iii) declara la nulidad de todas las actuaciones desde la admisión a trámite de la demanda, con reserva a las partes del uso de su derecho ante los órganos de la jurisdicción contencioso-administrativa.

Los administradores de la Sociedad no estiman que, a la fecha de formulación de las presentes cuentas, del conjunto de responsabilidades en curso se pongan de manifiesto efectos materiales y que, en consecuencia, puedan surgir pasivos adicionales que afectaran significativamente a estas cuentas anuales.

## 10. 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 210,40 euros. Ha cerrado al 31 de diciembre de 2024 en 197,40 euros, lo que implica una revalorización del precio de la acción del 20,3% desde el 31 de diciembre de 2023, superior a la evolución del IBEX35 que en el mismo período ha acumulado una subida del 14,8%.

02/01/2024 - 31/12/2024

**Aena (MSE)** Apertura: 164.10 Al alza: 210.40 A la baja: 159.80 Cierre: 197.40



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

31 de diciembre de 2024	AENA.MC
Volumen Total operado (Nº de acciones)	44.145.884
Volumen medio diario operado del período (Nº de acciones)	172.445
Capitalización €	29.610.000.000
Precio de cierre €	197,40
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 diciembre 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.

## 11. Estado de información no financiera

El Estado de información no financiera, de conformidad con lo establecido en la Directiva 2014/95/UE del Parlamento Europeo y del Consejo y en la ley 11/2018, por la que se modifica el Código de Comercio, el texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital aprobado por el Real Decreto Legislativo 1/2010, de 2 de julio, y la Ley 22/2015, de 20 de julio, de Auditoría de Cuentas, en materia de información no financiera y diversidad, se encuentra contenido en el Informe de Gestión Consolidado 2024. Dicho informe se encuentra disponible en la página web de Aena ([www.aena.es](http://www.aena.es)).

## 12. Hechos posteriores al cierre

Desde el 31 de diciembre de 2024 y hasta la fecha de formulación del presente informe de gestión no se han producido hechos significativos que puedan afectar al mismo y que no hayan sido detallados en este informe.

## 13. Medidas alternativas de rendimiento (MAR)

La información financiera reportada incluye ciertas medidas alternativas de rendimiento (MAR) a efectos de dar cumplimiento a las directrices sobre medidas alternativas de rendimiento publicadas por la European Securities and Markets Authority (ESMA) el 5 de octubre de 2015, así como medidas no-NIIF-UE.

Las medidas de rendimiento incluidas en este apartado calificadas como MAR y medidas no-NIIF-UE se han calculado utilizando la información financiera de Aena S.M.E., S.A., 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 de Aena S.M.E., S.A. La Compañía 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 de Aena S.M.E., S.A., esta información debe considerarse sólo como información adicional, y en ningún caso sustituye a la información financiera presentada en las Cuentas Anuales de Aena S.M.E., S.A. Además, la forma en que Aena S.M.E., S.A. define y calcula estas MAR y las medidas no-NIIF-UE puede diferir de la forma en que son calculadas por otras compañías que usan medidas similares y, por lo tanto, pueden no ser comparables.

Las MAR y medidas no-NIIF utilizadas en este documento pueden ser categorizadas de la siguiente manera:

### 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 de Aena S.M.E., S.A. 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”.

#### EBITDA

El EBITDA (“Earnings Before Interest, Taxes, 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.

#### Ratio Deuda Financiera Neta / EBITDA

Se calcula como el cociente de la Deuda Financiera Neta entre el EBITDA para cada período de cálculo. En el caso de que el período de cálculo sea inferior al anual, se tomará el EBITDA de los últimos 12 meses.

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

<b>Aena S.M.E., S.A. (Miles de euros)</b>	<b>31 de diciembre de 2024</b>	<b>31 de diciembre de 2023</b>
<b>DEUDA FINANCIERA NETA</b>	<b>5.063.851</b>	<b>5.675.752</b>
Deuda financiera no corriente	5.333.806	6.144.641
Deuda financiera corriente	1.295.310	1.752.851
Efectivo y equivalentes al efectivo	1.565.265	2.221.740
<b>EBITDA</b>	<b>3.182.790</b>	<b>2.676.426</b>
Resultado de explotación	2.452.310	1.944.705
Amortizaciones	730.480	731.721
<b>Ratio Deuda Financiera Neta/EBITDA</b>	<b>1,59x</b>	<b>2,12x</b>

## ANEXO I: Comunicaciones remitidas a la Comisión Nacional del Mercado de Valores

REGISTRO	FECHA	TIPO DE COMUNICACIÓN	DESCRIPCIÓN
26201	17/1/2024	OIR Sobre Gobierno corporativo	La Sociedad comunica la dimisión de dos consejeras
26358	30/1/2024	OIR Sobre Gobierno corporativo	La Sociedad comunica el nombramiento de miembros del Consejo de Administración.
26510	8/2/2024	OIR Sobre negocio y situación financiera	La Sociedad comunica la convocatoria del Capital Markets Day
26649	21/2/2024	OIR Otra información relevante	Aena S.M.E, S.A. anuncia la celebración de la presentación de resultados correspondiente al ejercicio 2023
26836	28/2/2024	OIR Informes financieros semestrales y de auditoría / revisiones limitadas	La sociedad remite información financiera del segundo semestre de 2023
26839	28/2/2024	OIR Sobre negocio y situación financiera	Presentación de resultados 2023
26841	28/2/2024	OIR Sobre negocio y situación financiera	La sociedad remite nota de prensa sobre los resultados del ejercicio 2023
26842	28/2/2024	OIR Informe anual de gobierno corporativo	La sociedad remite el Informe Anual de Gobierno Corporativo del ejercicio 2023
26843	28/2/2024	OIR Informe anual de remuneraciones de los consejeros	La Sociedad remite el Informe Anual sobre remuneraciones de los consejeros del Ejercicio 2023
26847	28/2/2024	OIR Sobre negocio y situación financiera	Propuesta de dividendo correspondiente al ejercicio 2023
26883	28/2/2024	OIR Informes financieros anuales y de auditoría	La sociedad remite el Informe Financiero Anual del ejercicio 2023
27058	29/2/2024	OIR Sobre negocio y situación financiera	La sociedad comunica la aprobación de la Actualización del Plan Estratégico 2022-2026 y la fecha y hora de su presentación
27320	8/3/2024	OIR Convocatoria de Junta o Asamblea	La Sociedad comunica la convocatoria de la Junta General Ordinaria de Accionistas 2024
28086	18/4/2024	OIR Convocatoria de Junta o Asamblea	La Sociedad comunica la aprobación de Acuerdos de la Junta General Ordinaria de Accionistas 2024
28087	18/4/2024	OIR Sobre Gobierno corporativo	La sociedad remite el reglamento del Consejo de Administración
28088	18/4/2024	OIR Sobre negocio y situación financiera	La Sociedad comunica la aprobación por la Junta General Ordinaria de Accionistas del pago del dividendo.
28141	23/4/2024	OIR Otra información relevante	Aena S.M.E, S.A. anuncia la celebración de la presentación de resultados correspondiente al periodo de tres meses finalizado el 31 de marzo de 2024
28391	30/4/2024	OIR Sobre negocio y situación financiera	La sociedad remite nota de prensa sobre los resultados del primer trimestre de 2024
28399	30/4/2024	OIR Sobre negocio y situación financiera	Presentación de Resultados e Informe de Gestión 1T 2024
29839	24/7/2024	OIR Otra información relevante	Aena S.M.E, S.A. anuncia la celebración de la presentación de resultados correspondiente al periodo de seis meses finalizado el 30 de junio de 2024
30051	30/7/2024	OIR Otra información relevante	La sociedad comunica el acuerdo del Consejo de Administración en relación con el acuerdo de investidura entre PSC y ERC
30068	31/7/2024	OIR Sobre negocio y situación financiera Informes financieros semestrales y de auditoría / revisiones limitadas	La sociedad remite información financiera del primer semestre de 2024
30071	45504	OIR Sobre negocio y situación financiera	La sociedad remite nota de prensa sobre los resultados del primer semestre de 2024
30076	31/7/2024	OIR Sobre negocio y situación financiera	La sociedad remite la presentación de resultados del primer semestre de 2024
30129	3/8/2024	OIR Otra información relevante	Aena informa sobre las medidas cautelares en las sociedades del aeropuerto de Luton
30570	20/9/2024	OIR Otra información relevante	Aena informa sobre el levantamiento de las medidas cautelares en las sociedades del aeropuerto de Luton

REGISTRO	FECHA	TIPO DE COMUNICACIÓN	DESCRIPCIÓN
30985	23/10/2024	OIR	Otra información relevante Aena S.M.E, S.A. anuncia la celebración de la presentación de resultados correspondiente al periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2024
31093	30/10/2024	OIR	Sobre negocio y situación financiera Presentación de Resultados e Informe de Gestión 9M 2024
31095	30/10/2024	OIR	Sobre negocio y situación financiera La sociedad remite nota de prensa sobre los resultados de los nueve primeros meses de 2024
2158	7/3/2024	IP	Sobre planes estratégicos y previsiones La Sociedad adjunta la Presentación sobre la Actualización del Plan Estratégico 2022-2026
2160	7/3/2024	IP	Sobre planes estratégicos y previsiones La Sociedad adjunta la Nota de prensa relativa a la Actualización del Plan Estratégico 2022-2026
2169	19/3/2024	IP	Sobre calificaciones crediticias La agencia de calificación crediticia Moody's Investors Service ha cambiado la perspectiva de Aena S.M.E., S.A. a positiva desde estable.
2237	7/5/2024	IP	Sobre calificaciones crediticias Fitch Ratings ha mejorado la calificación a largo plazo de emisor de Aena S.M.E., S.A. y del programa EMTN a "A" desde "A-". Asimismo, ha mejorado la calificación a corto plazo a "F1" desde "F2". Fitch mantiene la perspectiva estable.
2291	25/6/2024	IP	Sobre planes estratégicos y previsiones La Sociedad comunica la revisión al alza de la estimación del porcentaje de crecimiento de tráfico de pasajeros para el año 2024

IP-Información privilegiada

OIR-Otra información relevante

## **ANEXO II: Informe Anual de Gobierno Corporativo**

El Informe Anual de Gobierno Corporativo de Aena correspondiente al ejercicio 2024 que forma parte integrante de este informe de gestión, se presenta en el Informe de Gestión Consolidado que desde la fecha de publicación de las Cuentas anuales consolidadas se encuentra disponible en la página web de la Comisión Nacional del Mercado de Valores y en la página web de Aena ([www.aena.es](http://www.aena.es)).

## **ANEXO III: Informe Anual de Remuneraciones de los Consejeros**

El Informe Anual de Remuneraciones de los Consejeros de Aena correspondiente al ejercicio 2024 que forma parte integrante de este informe de gestión, se presenta en el Informe de Gestión Consolidado y desde la fecha de publicación de las Cuentas anuales consolidadas se encuentra disponible en la página web de la Comisión Nacional del Mercado de Valores y en la página web de Aena ([www.aena.es](http://www.aena.es)).



**Diligencia de firmas de los consejeros en documento separado de las cuentas anuales y el informe de gestión individuales formulados y Declaración Responsable relativa las mismas de Aena, S.M.E, S.A. para el ejercicio 2024.**

El Consejo de Administración de la sociedad Aena, S.M.E., S.A. (la "Sociedad") y, en cumplimiento de la normativa mercantil vigente, ha formulado con fecha 25 de febrero de 2025 las Cuentas Anuales (Individuales) y el Informe de Gestión (Individual) del ejercicio 2024 siguiendo los requerimientos de formato (y etiquetado) establecidos en el Reglamento Delegado UE 2019/815 de la Comisión Europea. Dichas Cuentas Anuales y el Informe de Gestión se encuentran integrados en el archivo electrónico con el código hash 2a3c35a56703b48ebc9d1f1fdd3cc277c6fff8f50e8c46624e30aee3f5e5e88f.

Los miembros que integran el Consejo de Administración de la Sociedad con la firma de la presente Diligencia declaran firmadas las citadas Cuentas Anuales (Individuales) y el Informe de Gestión (Individual) del ejercicio 2024 formuladas por unanimidad, con vistas a su verificación por los auditores y posterior aprobación por la Junta General de Accionistas.

Asimismo, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 8.1 (b) del Real Decreto 1362/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 24/1988, de 28 de julio, del Mercado de Valores, los miembros del Consejo de Administración de la Sociedad, con esta firma, declaran su responsabilidad sobre el contenido de las Cuentas Anuales y el Informe de Gestión individuales de la Sociedad relativos al ejercicio cerrado a 31 de diciembre de 2024 que han sido formulados por el Consejo de Administración en su reunión de 25 de febrero de 2025, mediante la que declaran que, hasta donde alcanza su conocimiento, las Cuentas Anuales elaboradas con arreglo a los principios de contabilidad aplicables ofrecen la imagen fiel del patrimonio, de la situación financiera y de los resultados de la Sociedad, y que el Informe de Gestión incluye un análisis fiel de la evolución y los resultados empresariales y de la posición de la Sociedad, junto con la descripción de los principales riesgos e incertidumbres a que se enfrenta.

<b>Cargo</b>	<b>Nombre</b>	<b>Firma</b>
Presidente	D. Maurici Lucena Betriu	
Consejero	Dña. Beatriz Alcocer Pinilla	
Consejero	Dña. María Carmen Corral Escribano	
Consejero	Dña. Irene Cano Piquero <sup>1</sup>	
Consejero	D. Manuel Delacampagne Crespo	
Consejero	D. Ángel Faus Alcaraz <sup>2</sup>	
Consejero	Dña. Mª del Coriseo González- Izquierdo Revilla <sup>3</sup>	
Consejero	Dña. Leticia Iglesias Herraiz	
Consejero	D. Amancio López Seijas	
Vicepresidente Segundo	D. Francisco Javier Marín San Andrés	
Consejero	Dña. Angélica Martínez Ortega <sup>4</sup>	
Consejero	Dña. Ainhoa Morondo Quintano <sup>5</sup>	
Consejero	D. Juan Río Cortés <sup>6</sup>	

<sup>1</sup> Dª Irene Cano Piquero delegó su voto favorable de la formulación de las Cuentas Anuales y el Informe de Gestión (individuales) en otro consejero por imposibilidad de asistencia a la reunión, motivo por el cual no aparece su firma.

<sup>2</sup> D. Ángel Faus Alcaraz ha asistido a la reunión del Consejo de Administración por medios telemáticos, motivo por el cual no aparece su firma. D. Ángel Faus Alcaraz ha votado favorablemente la formulación de las Cuentas Anuales y el Informe de Gestión (individuales)

<sup>3</sup> Mª del Coriseo González-Izquierdo Revilla delegó su voto favorable de la formulación de las Cuentas Anuales y el Informe de Gestión (individuales) en otro consejero por imposibilidad de asistencia a la reunión, motivo por el cual no aparece su firma.

<sup>4</sup> Dª. Angélica Martínez Ortega ha asistido a la reunión del Consejo de Administración por medios telemáticos, motivo por el cual no aparece su firma. Dª. Angélica Martínez Ortega ha votado favorablemente la formulación de las Cuentas Anuales y el Informe de Gestión (individuales)

<sup>5</sup> Dª. Ainhoa Morondo Quintano ha asistido a la reunión del Consejo de Administración por medios telemáticos, motivo por el cual no aparece su firma. Dª. Ainhoa Morondo Quintano ha votado favorablemente la formulación de las Cuentas Anuales y el Informe de Gestión (individuales)

<sup>6</sup> D. Juan Río Cortés ha asistido a la reunión del Consejo de Administración por medios telemáticos, motivo por el cual no aparece su firma. D. Juan Río Cortés ha votado favorablemente la formulación de las Cuentas Anuales y el Informe de Gestión (individuales).

Vicepresidente Primero	D. Jaime Terceiro Lomba <sup>7</sup>	
Consejero	D. Tomás Varela Muiña	

En Madrid, a 25 de febrero de 2025

D<sup>a</sup>. Elena Roldán Centeno  
Secretaria del Consejo de Administración  
Aena, S.M.E., S.A.

Más información acerca de nuestras políticas  
de certificación [www.smartrading.es](http://www.smartrading.es)

---

<sup>7</sup> D. Jaime Terceiro Lomba ha asistido a la reunión del Consejo de Administración por medios telemáticos, motivo por el cual no aparece su firma. D. Jaime Terceiro Lomba ha votado favorablemente la formulación de las Cuentas Anuales y el Informe de Gestión (individuales).