

Presentación de Resultados

Correspondiente al periodo de tres meses finalizado el 31 de marzo de 2026



Disclaimer

En este informe se muestran los datos más significativos de Aena S.M.E., S.A. y Sociedades dependientes (“Aena” o “la Compañía”) y de su gestión a lo largo de los tres primeros meses de 2026, incluyendo la información más relevante de todas las áreas de negocio, las principales cifras y las líneas de actuación que han guiado la gestión de la Compañía.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1

—
**Aspectos
clave**

2

—
**Evolución
del negocio**

3

—
**Resultados
financieros**

4

—
Apéndices

Aspectos clave



Tráfico: El tráfico de pasajeros del Grupo Aena¹ ha crecido hasta los 81,3 millones (+3,8% respecto al 1T 2025). En los aeropuertos de la red en España el incremento es del +3,2% (hasta 65,6 millones de pasajeros). El tráfico del primer trimestre se ha visto beneficiado tanto por la transferencia de pasajeros procedentes del modo ferroviario (tras el accidente ferroviario del pasado 18 de enero) como por el calendario de la Semana Santa, que este año se ha celebrado entre marzo y abril y el anterior tuvo lugar íntegramente en el mes de abril.



Ingresos totales: 1.479,9 M€ (+154,3 M€, +11,6%). **EBITDA:** 661,1 M€ (+17,4 M€, +2,7%).

Beneficio Neto: 329,4 M€ (+28,1 M€, +9,3%).



Actividad comercial: Ventas totales: +4,9%. Ventas totales por pasajero: +1,7%. Ingresos por rentas fijas y variables: +8,3%.

Restauración: Las RMGA de adjudicación desde julio de 2025 hasta marzo de 2026 suponen en conjunto un aumento respecto a las RMGA de 2025 del 33% en 2026 y del 39% en 2027. Actualmente están publicados 12 expedientes (37 locales) de prácticamente la totalidad de la restauración de los aeropuertos de Málaga - Costa del Sol y Gran Canaria (la fecha de presentación de ofertas finaliza el 4 de mayo).

Tiendas: Las RMGA de adjudicación del segundo semestre de 2025 y el primer trimestre de 2026 suponen en conjunto un aumento respecto a las RMGA de 2025 del 45% en 2026 y del 66% en 2027.

Servicios VIP: crecimiento en ingresos del +31% (hasta 55 M€) impulsados por las Salas VIP (+25% hasta 45 M€).

Aena está formalizando acuerdos con los diferentes operadores comerciales en relación con los descuentos sobre las RMGA contractuales de los ejercicios afectados por la caída del tráfico, consecuencia de los efectos negativos provocados en el tráfico aéreo por la pandemia. Los acuerdos alcanzados con posterioridad al cierre del período supondrán un efecto positivo en la cuenta de resultados por importe de 28,4 millones de euros.

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

² Porcentaje de crecimiento del volumen de pasajeros totales en la red de aeropuertos en España en comparación con 2025.

Aspectos clave



Servicios inmobiliarios: Ingresos totales: +16,7%, debido principalmente a la mejora de los ingresos de la línea de negocio de carga (+16,4%) y de explotaciones inmobiliarias (+32,1%).



Actividad internacional: Ingresos totales: 258,5 M€ (+52,8%) (excluyendo impacto IFRIC: 174,3 M€). EBITDA 85,5 M€ (-3,5%). Excluyendo las compensaciones de los seguros por la reconstrucción del parking en el aeropuerto London Luton en el primer trimestre de 2025, el EBITDA del segmento internacional habría aumentado un 15,8% interanual (+11,6 M€).

El 18 de diciembre de 2025, la sociedad dependiente Aena Desarrollo Internacional (ADI) formalizó¹ un acuerdo para la adquisición del 51% de una nueva sociedad holding propietaria y gestora del 100% del aeropuerto de Leeds Bradford y del 49% del de Newcastle por importe estimado a día de hoy de aproximadamente £298M. El avance en el cumplimiento de las condiciones es adecuado y conforme el calendario previsto (segundo trimestre de 2026).

El 30 de marzo de 2026, Aena, a través de ADI, resultó adjudicataria² del proceso de venta asistida del 100% de la sociedad concesionaria del Aeropuerto Internacional de Rio de Janeiro–Galeão hasta mayo de 2039 por un importe de 2.900 MR\$ (aproximadamente 482,5 M€ a 31 de marzo de 2026).



Inversión pagada: 298,9 millones de euros. Estas inversiones se han centrado principalmente en la mejora de las instalaciones y de la seguridad operacional de los aeropuertos.



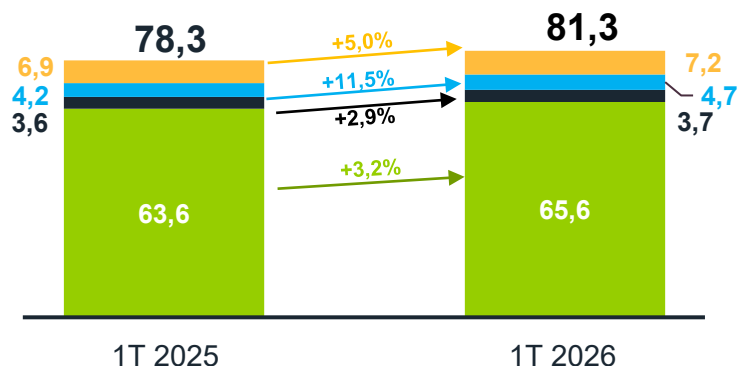
JGA 2026: Se aprobaron todos los puntos del orden del día. Cabe destacar la aprobación del Informe Actualizado del Plan de Acción Climática 2025 y la distribución de un dividendo de 1,09 euros brutos por acción con cargo al resultado del ejercicio 2025 que ha sido abonado el pasado lunes 27 de abril.

¹ El cierre final de la operación, previsto para el segundo trimestre de 2026, está condicionado al cumplimiento de una serie de requisitos entre los que se encuentra la obtención de las aprobaciones regulatorias pertinentes y la formalización de documentación de cierre.

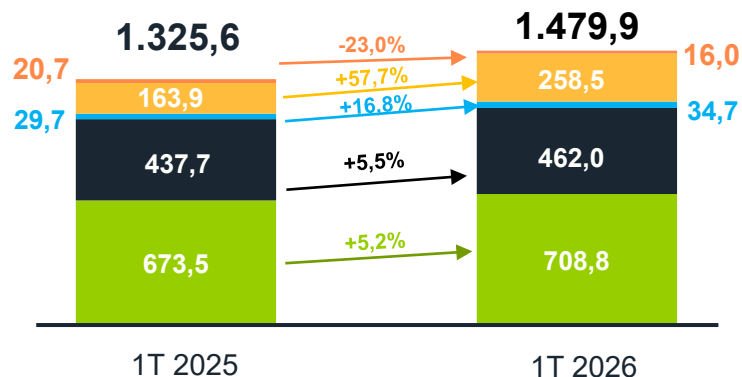
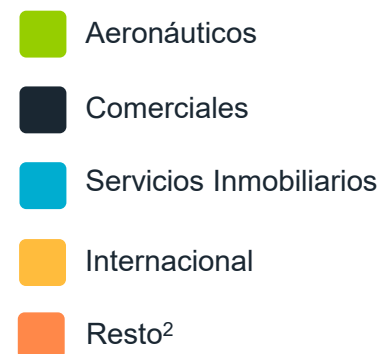
² La adquisición queda sujeta a la formalización del contrato de compraventa con los actuales accionistas, una vez obtenidas las aprobaciones regulatorias pertinentes y cumplidas las demás condiciones previstas en el pliego del proceso, estimándose el cierre en el segundo semestre de 2026.

Aspectos clave

Pasajeros¹ (M): +3,8%



Ingresos Totales (M€): +11,6% (excluyendo IFRIC 12: +6,0%)



Red en España:

Mercados: Doméstico: -1,4%. Internacional: +5,5%.

Países: Reino Unido: +4,9%; Alemania: -1,2%; Italia: +5,3%.

Aeropuertos: Alicante-Elche M.H.: +6,6%.

Málaga-Costa del Sol: +6,3%.

A.S. Madrid-Barajas: +4,3%.

J.T. Barcelona-El Prat: +4,1%.

Aerolíneas: Ryanair, -3,4% (19,6% de cuota sobre el total).

Vueling, +4,3% (16,0%).

Iberia, 0,9% (8,2%).

Impulsados por la evolución del tráfico, el incremento de las tarifas aeronáuticas (desde marzo de 2026), la mejora de la actividad comercial y el incremento por servicios de construcción (84,2 M€ en 1T 2026 frente a 8,1 M€ en 1T 2025).

Los ingresos del segmento internacional excluyendo los servicios de construcción ascienden a 174,3 M€ en el 1T 2026, +8,1% (161,1 M€ en 1T 2025).

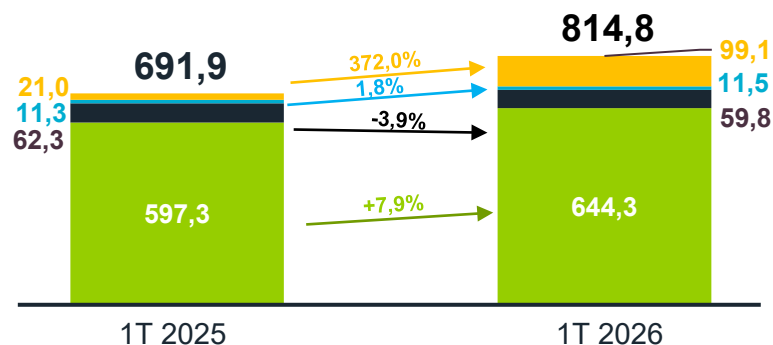
¹ Pasajeros totales en la red de aeropuertos en España, en el aeropuerto de Luton, en los seis aeropuertos del Grupo Aeroportuario del Nordeste (ANB) y el tráfico del Bloque de Once Aeropuertos de Brasil (BOAB) en Brasil. No se incluye el tráfico de aeropuertos de asociadas que no consolidan contablemente.

² Otros ingresos de explotación, Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia y ajustes.

Aspectos clave

OPEX¹ Grupo Aena (M€): +17,8% (excluyendo IFRIC 12: +6,9%)

- Aena (excluyendo Luton, ANB y BOAB)
- Luton
- Grupo Nordeste Brasil (ANB)
- Bloque Once Aeropuertos Brasil (BOAB)



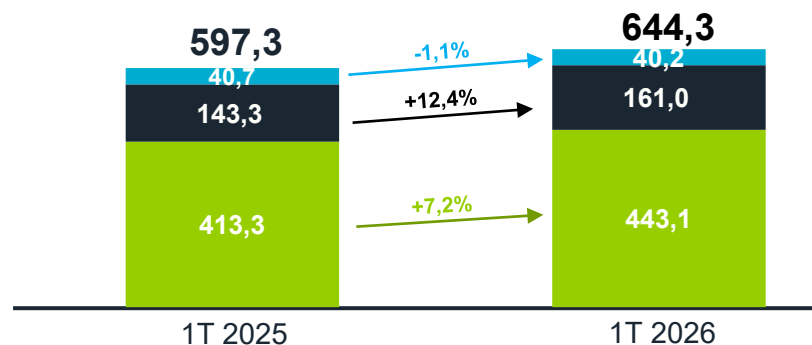
Grupo: Gastos de personal: +11,8%.

Otros Gastos de Explotación: +21,4% (excluyendo IFRIC 12, +5,9%).

Luton: Excluyendo los costes del incendio del parking registrados en el 1T 2025 (3,8 M€), el OPEX¹ habría aumentado 1,4 M€ (+2,3%).

Desglose OPEX¹ Aena² (excluyendo Luton, ANB y BOAB) (M€): +7,9%

- Otros Gastos de Explotación
- Personal
- Aprovisionamientos



Gastos de personal: (+12,4%) derivado, principalmente de la revisión salarial, el crecimiento de la plantilla, la adecuación de la retribución variable y el mayor coste por seguridad social.

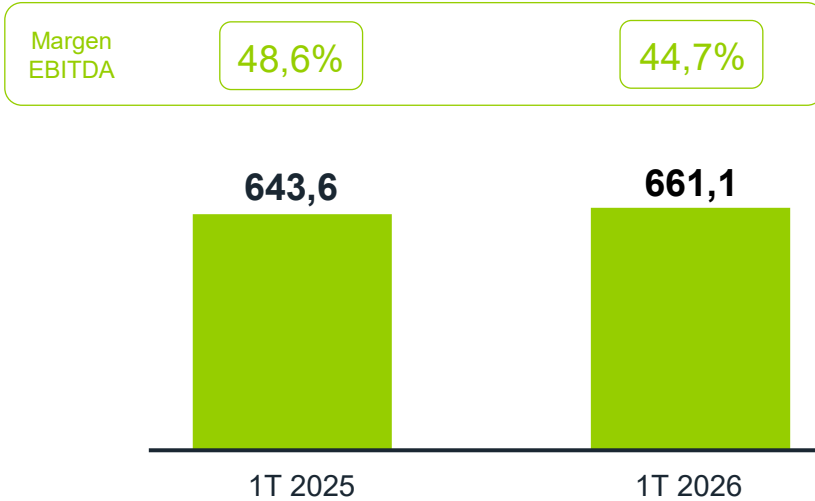
Otros Gastos de Explotación: Mantenimiento (+20,0%), Seguridad (+8,5%), PMR (+23,5%), Servicios Profesionales (+17,3%) y Salas VIP (+35,0%) compensados parcialmente por energía eléctrica (-7,7%) y Tributos (-2,2%).

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

² Incluyendo el Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia.

Aspectos clave

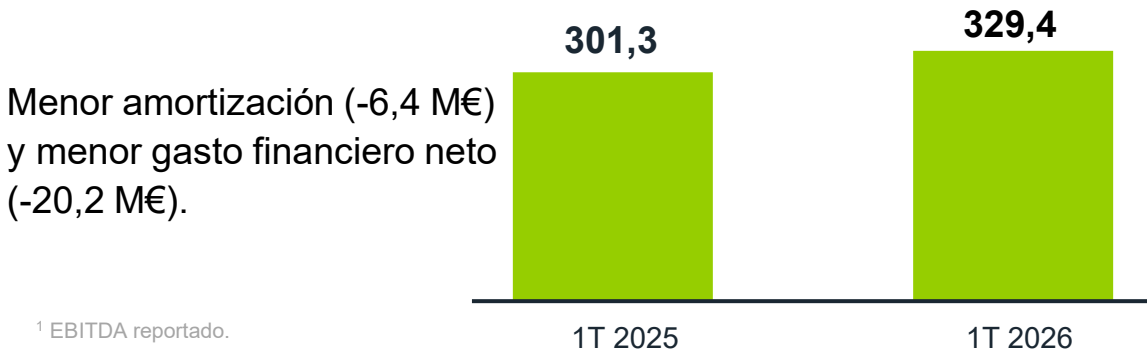
EBITDA¹ (M€): +2,7%



Excluyendo las compensaciones de los seguros por la reconstrucción del parking del aeropuerto de Luton reconocidas en el 1T 2025 el EBITDA habría aumentado un 5,1% (+32,1 M€).

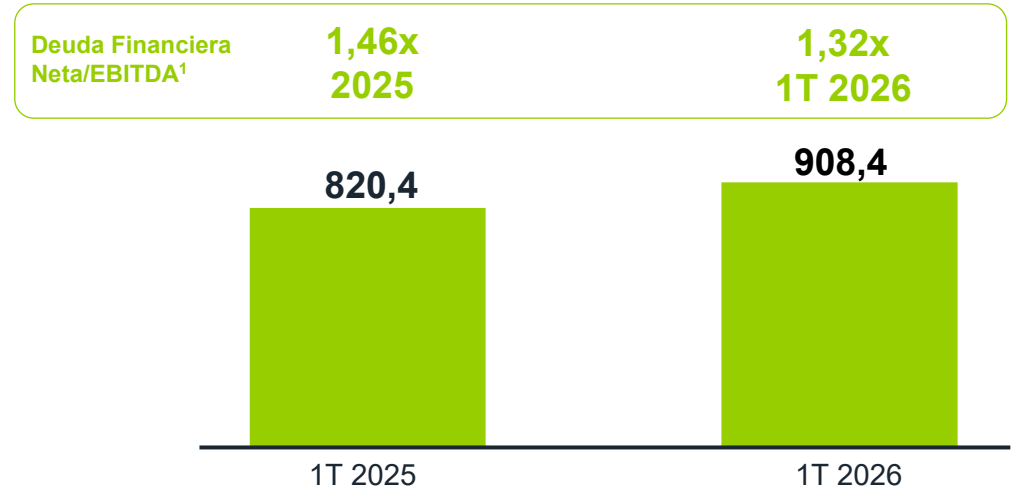
El margen de EBITDA excluyendo tanto los servicios de construcción (IFRIC 12) como las compensaciones de los seguros por la reconstrucción del aparcamiento de Luton sería un **47,4%** (47,7% en 1T 2025).

Resultado Neto (M€): +9,3%



Menor amortización (-6,4 M€) y menor gasto financiero neto (-20,2 M€).

Efectivo Neto Generado por las Actividades de Explotación (M€): +10,7%



¹ EBITDA reportado.

Aspectos clave

1T 2026

Ingresos totales: 1.479,9 M€ (+11,6%)

Gastos totales: 1.021,2 M€ (+14,7%)

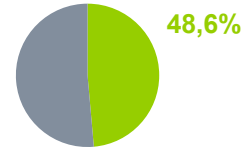
EBITDA: 661,1 M€ (+2,7%)

Margen de EBITDA: 44,7%

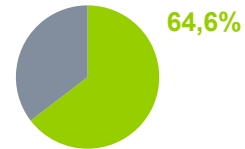
Margen de EBITDA 1T 2025: 48,6%

Resultados por líneas de actividad

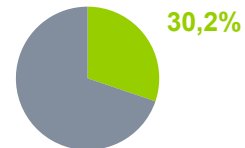
Aeropuertos
Aeronáutico¹



719,4 M€ (+5,2%)



659,5 M€ (+4,1%)

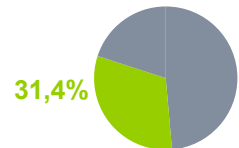


199,9 M€ (+0,2%)

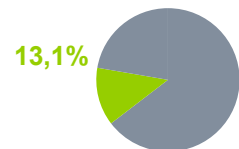
Margen de EBITDA:
27,8%

Margen de EBITDA: 29,2%

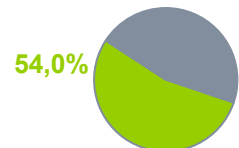
Aeropuertos
Comercial¹



465,4 M€ (+5,5%)



133,6 M€ (+8,2%)

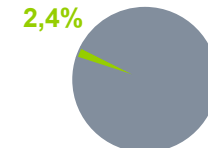


356,7 M€ (+4,1%)

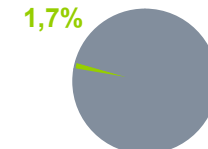
Margen de EBITDA:
76,6%

Margen de EBITDA: 77,7%

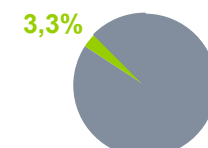
Servicios
inmobiliarios¹



34,9 M€ (+16,7%)



17,4 M€ (-2,3%)

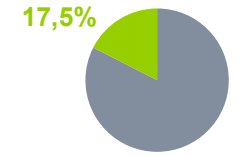


21,5 M€ (+31,1%)

Margen de EBITDA:
61,5%

Margen de EBITDA: 54,8%

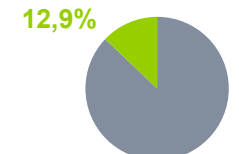
Internacional



258,5 M€ (+52,8%)



206,9 M€ (+86,6%)



85,5 M€ (-3,5%)

Margen de EBITDA:
33,1%

Margen de EBITDA: 52,3%

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

² Excluyendo el impacto de la IFRIC 12, los ingresos totales serían de 174,3 M€ (+8,1%); los gastos totales ascenderían a 122,7 M€ (+19,3%) y el margen de EBITDA sería del 49,1% (55,0% en 1T 2025).

Aspectos clave

Ratios por pasajero

Aena S.M.E. S.A. ¹	2025					2026			
	1T	2T	1S	3T	4T	2025	% Var.	1T	% Var.
Pasajeros (M)	63,5	86,7	150,2	96,1	74,3	320,6	4,0%	65,5	3,1%
Total Ingresos Ordinarios (Aeronáuticos +Comerciales+Inmobiliarios)	1.141,0	1.392,4	2.533,4	1.531,2	1.292,7	5.357,3	6,7%	1.205,5	5,7%
Ingresos Ordinarios Aeronáuticos (M€)	673,5	879,2	1.552,7	962,2	782,1	3.297,0	4,8%	708,8	5,2%
Ingresos Ordinarios Comerciales (incluye Inmobiliarios) (M€)	467,4	513,2	980,7	569,1	510,6	2.060,3	9,9%	496,7	6,3%
OPEX ²	591,1	461,5	1.052,5	475,4	501,7	2.029,6	6,0%	637,9	7,9%
EBITDA	558,7	940,9	1.499,7	1.077,8	827,0	3.404,4	6,8%	578,0	3,5%
Margen de EBITDA	48,4%	66,7%	58,4%	69,3%	62,0%	62,4%	-0,2pp	47,4%	-1,0pp
Total Ing. Ord. (Aeronáuticos +Comerciales +Inmobiliarios) por pasajero (€/pax)	18,0	16,1	16,9	15,9	17,4	16,7	2,6%	18,4	2,5%
Ing. Ord. Aeronáutico por pasajero (€/pax)	10,6	10,1	10,3	10,0	10,5	10,3	0,8%	10,8	2,0%
Ing. Ord. Comercial (incluye Inmobiliarios) por pasajero (€/pax)	7,4	5,9	6,5	5,9	6,9	6,4	5,7%	7,6	3,0%
OPEX ² por pasajero (€/pax)	9,3	5,3	7,0	4,9	6,8	6,3	2,0%	9,7	4,7%
OPEX ² (normalizando Tributos) por pasajero (€/pax)	7,5	5,8	6,5	5,3	7,3	6,3	2,0%	8,0	6,9%
EBITDA por pasajero (€/pax)	8,8	10,9	10,0	11,2	11,1	10,6	2,8%	8,8	0,3%

En 1T 2026 se ha producido una dilución de 28,7 M€ (3,5 M€ en 1T 2025)

¹ Excluyendo el Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia.

² OPEX incluye: Aprovisionamientos, Gastos de Personal y Otros Gastos de Explotación.

1

—
**Aspectos
clave**

2

—
**Evolución
del negocio**

3

—
**Resultados
financieros**

4

—
Apéndices

Datos de tráfico

Pasajeros, aeronaves y carga

Red en España	1T 2026	1T 2025	Var. % 1T 2026 / 1T 2025
Pasajeros	65.631.150	63.615.238	+3,2%
Operaciones	564.787	555.525	+1,7%
Carga (Ton.)	325.926	309.070	+5,5%

Luton	1T 2026	1T 2025	Var. % 1T 2026 / 1T 2025
Pasajeros	3.726.029	3.621.823	+2,9%
Operaciones	28.618	28.827	-0,7%
Carga (Ton.)	3.436	7.125	-51,8%

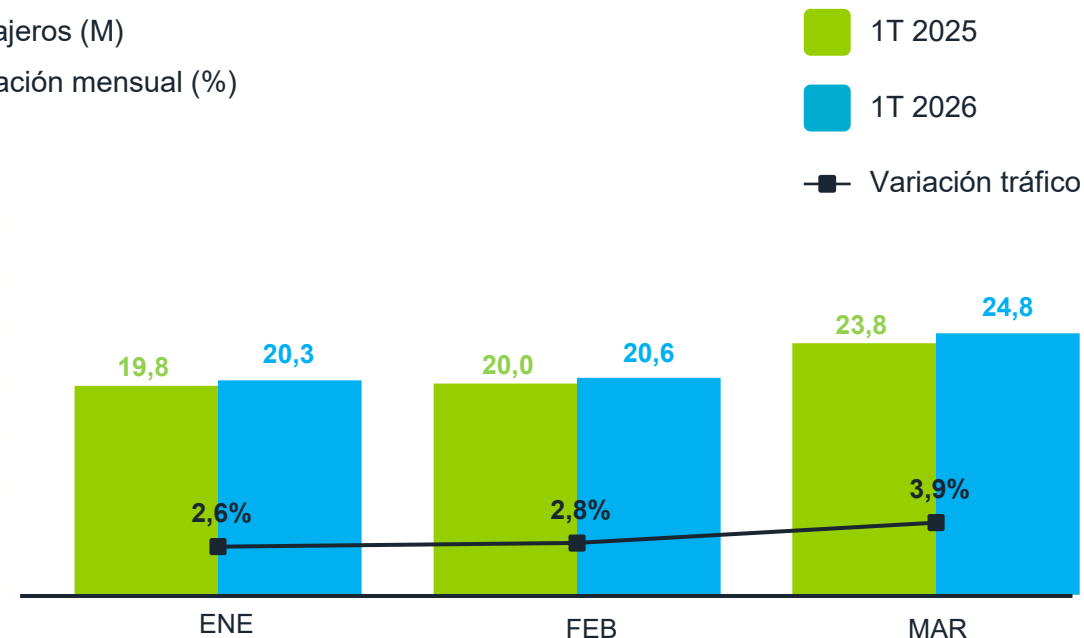
Grupo Nordeste Brasil (ANB)	1T 2026	1T 2025	Var. % 1T 2026 / 1T 2025
Pasajeros	4.698.529	4.213.105	+11,5%
Operaciones	40.587	38.430	+5,6%
Carga (Ton.)	18.903	16.420	+15,1%

Bloque Once Aeropuertos Brasil (BOAB)	1T 2026	1T 2025	Var. % 1T 2026 / 1T 2025
Pasajeros	7.208.207	6.862.107	+5,0%
Operaciones	70.334	72.499	-3,0%
Carga (Ton.)	15.151	14.293	+6,0%

Evolución mensual del tráfico de pasajeros¹

Pasajeros (M)

Variación mensual (%)



¹ Pasajeros totales en la red de aeropuertos en España.

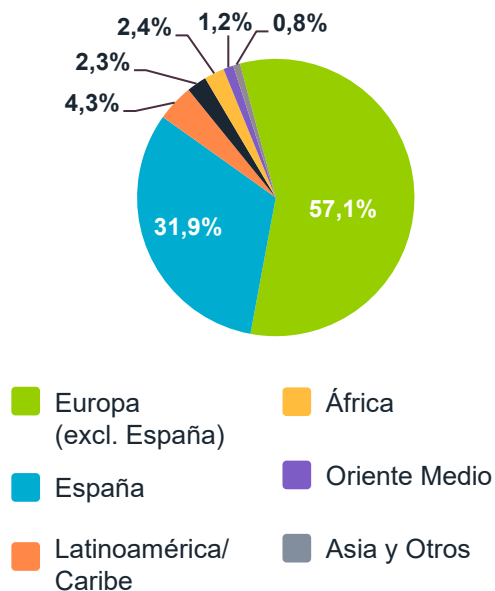
En la red de aeropuertos en España, el tráfico nacional¹ decrece un 1,4% mientras que el internacional¹ se incrementa un 5,5%.

¹ Pasajeros Comerciales no incluyen tránsitos ni Otras Clases de Tráfico.

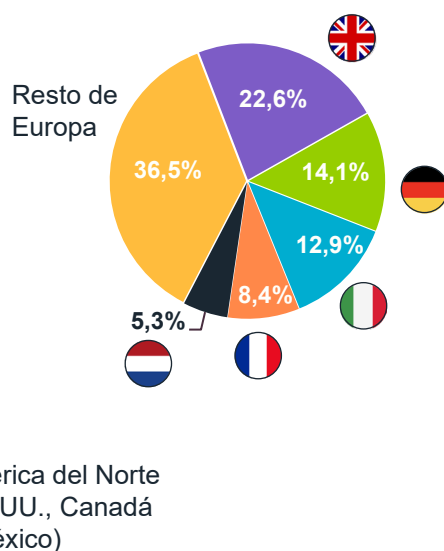
Datos de tráfico

Distribución del tráfico de pasajeros¹ por mercados

Total 1T 2026



Europa (excl. España) 1T 2026



Por aerolíneas:

- Ryanair, -3,4% (19,6% de cuota sobre el total).
- Vueling, +4,3% (16,0%).
- Iberia, 0,9% (8,2%).

Tráfico de pasajeros¹ por aeropuertos y grupos de aeropuertos

Aeropuertos/ Grupos ⁽²⁾	Pasajeros ⁽¹⁾ (M)	Var. (%)	Cuota (%)	% Var. Nacional ⁽³⁾	% Var. Internacional ⁽³⁾
A.S. Madrid-Barajas	16,2	4,3%	24,7%	-1,9%	6,3%
J.T. Barcelona-El Prat	12,3	4,1%	18,7%	-0,2%	5,7%
Palma de Mallorca	3,5	-0,5%	5,3%	-2,2%	1,6%
Grupo Canarias	14,2	0,1%	21,6%	-1,8%	1,4%
Grupo I	17,0	4,8%	25,9%	-3,5%	8,8%
Grupo II	2,1	2,9%	3,1%	4,0%	-0,6%
Grupo III	0,4	6,7%	0,7%	7,0%	-0,4%
TOTAL	65,6	3,2%	100,0%	-1,4%	5,5%

¹ Pasajeros totales en la red de aeropuertos en España.

² Grupo Canarias: El Hierro, Fuerteventura, Gran Canaria, La Gomera, La Palma, Lanzarote-César Manrique, Tenerife Norte-C. La Laguna y Tenerife Sur.

Grupo I: Aerop. Int. Región de Murcia, Alicante-Elche Miguel Hernández, Bilbao, Ibiza, Málaga-Costa del Sol, Menorca, Santiago-Rosalía de Castro, Sevilla y Valencia.

Grupo II: A Coruña, Almería, Asturias, FGL Granada-Jaén, Girona-Costa Brava, Jerez de la Frontera, Reus, SB-Santander, Vigo y Zaragoza.

Grupo III: Albacete, Algeciras-Helipuerto, Badajoz, Burgos, Ceuta-Helipuerto, Córdoba, Huesca-Pirineos, León, Logroño-Agoncillo, Madrid-Cuatro Vientos, Melilla, Pamplona, Sabadell, Salamanca, San Sebastián, Son Bonet, Valladolid y Vitoria.

³ Porcentajes calculados en base al tráfico comercial.

Resumen de ingresos comerciales¹

Servicios Comerciales y Servicios Inmobiliarios (Millones de euros)	Ingresos		Variación 1T 2026/1T 2025	
	1T 2026	1T 2025	Millones €	%
Total Negocio	487,6	451,9	35,7	7,9%
Ingresos por Rentas Fijas y Variables facturadas en el periodo	384,3	354,7	29,6	8,3%
Ingresos por RMGA a facturar	103,3	97,2	6,1	6,3%
Linealizaciones y ajustes	9,1	15,5	-6,4	-41,4%
Total Ingresos Ordinarios	496,7	467,4	29,2	6,3%

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

Resumen de ingresos comerciales¹

Línea de negocio (Miles de euros)	Ingresos		Variación	
	1T 2026	1T 2025	Miles €	%
Retail	263.068	257.735	5.332	2,1%
Tiendas libres de impuestos	131.650	132.539	-889	-0,7%
Restauración	85.714	82.848	2.866	3,5%
Tiendas	32.072	29.345	2.727	9,3%
Explotaciones Comerciales ²	13.631	13.004	627	4,8%
Movilidad	109.873	103.458	6.414	6,2%
Aparcamientos	52.047	47.720	4.326	9,1%
Alquiler de Vehículos	57.826	55.738	2.088	3,7%
Publicidad	6.230	6.159	72	1,2%
Servicios VIP ³	55.375	42.097	13.278	31,5%
Arrendamientos	9.442	9.847	-405	-4,1%
Suministros	17.957	18.406	-449	-2,4%
Resto Comercial	72	46	26	56,9%
Comercial	462.017	437.748	24.269	5,5%
Servicios Inmobiliarios	34.673	29.697	4.976	16,8%
Total Comercial (incluyendo Servicios Inmobiliarios)	496.690	467.445	29.245	6,3%

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

² Incluye Servicios Bancarios, Máquinas de plastificado de equipajes, telecomunicaciones, Máquinas vending, etc.

³ Incluye Alquiler de Salas VIP, paquetes VIP, resto de Salas, Fast-track y Fast-lane.

Desglose Otros Gastos de Explotación de la Red en España¹

M€

Primer Trimestre

	2026	2025	Var. 2026/2025	
Pasajeros (M)	65,6	63,6	2,0	3,2%
Otros Gastos de Explotación	442,4	413,0	29,4	7,1%
Tributos	153,2	156,7	-3,5	-2,2%
Energía Eléctrica	28,8	31,2	-2,4	-7,7%
Mantenimientos	73,5	61,2	12,2	20,0%
Seguridad	66,3	61,1	5,2	8,5%
Limpieza y carros portaequipajes	21,9	21,0	0,8	3,9%
Servicio PMR	23,9	19,3	4,5	23,5%
Servicios Profesionales	17,6	15,0	2,6	17,3%
Salas VIP	14,7	10,9	3,8	35,0%
Servicios de gestión de parking	6,7	6,7	0,0	0,2%
Resto	35,8	29,8	6,1	20,4%
TOTAL (excluyendo Energía Eléctrica)	413,6	381,8	31,8	8,3%

€/pax

Primer Trimestre

	2026	2025	Var. 2026/2025	
Otros Gastos de Explotación	6,74	6,49	0,25	3,8%
Tributos	2,33	2,46	-0,13	-5,2%
Energía Eléctrica	0,44	0,49	-0,05	-10,5%
Mantenimientos	1,12	0,96	0,16	16,3%
Seguridad	1,01	0,96	0,05	5,2%
Limpieza y carros portaequipajes	0,33	0,33	0,00	0,7%
Servicio PMR	0,36	0,30	0,06	19,7%
Servicios Profesionales	0,27	0,24	0,03	13,7%
Salas VIP	0,22	0,17	0,05	30,8%
Servicios de gestión de parking	0,10	0,11	0,00	-2,9%
Resto	0,55	0,47	0,08	16,7%
TOTAL (excluyendo Energía Eléctrica)	6,30	6,00	0,30	5,0%

¹ Incluyendo el Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia.

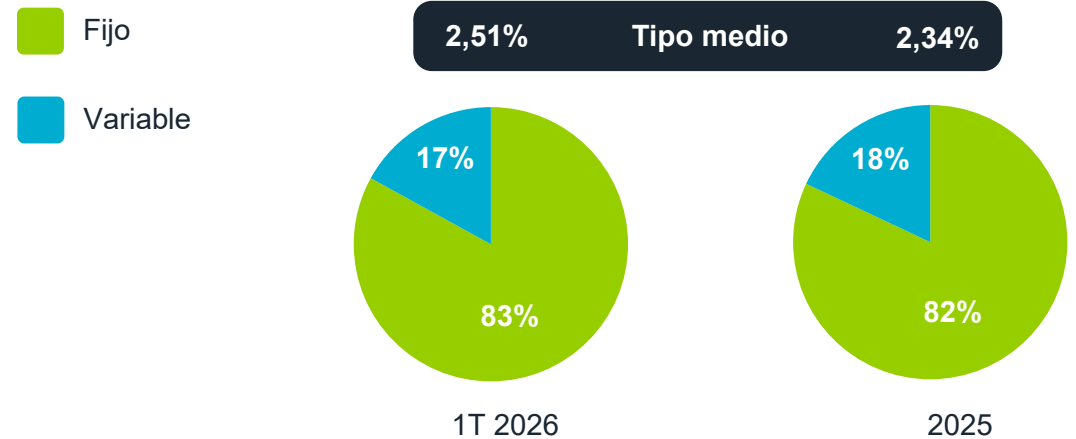
Deuda Financiera Neta (M€)

Aena S.M.E., S.A.

M€	1T 2026	2025
Deuda financiera bruta	6.367	6.073
Efectivo y equivalentes	(2.746)	(1.605)
Deuda financiera neta	3.621	4.468
Deuda financiera neta / EBITDA ¹	1,06x	1,31x

¹ Plan General Contable. EBITDA (Doce últimos meses).

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



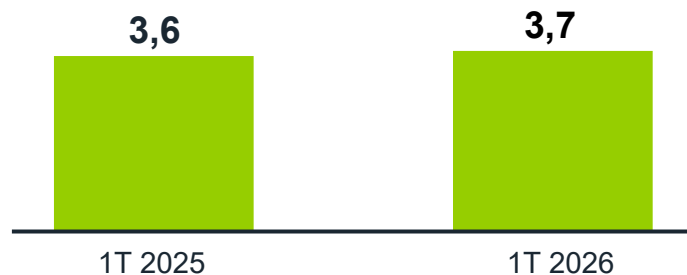
Grupo Aena

M€	1T 2026	2025
Deuda financiera bruta	7.969	7.557
Efectivo y equivalentes	(2.944)	(2.048)
Deuda financiera neta	5.025	5.509
Deuda financiera neta / EBITDA ¹	1,32x	1,46x

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

Luton

Pasajeros (M): +2,9%

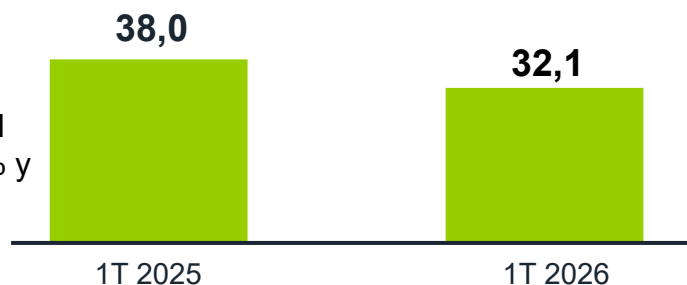


EBITDA (M€): -15,4%



Excluyendo las partidas registradas en el 1T 2025 derivadas del incendio del aparcamiento:

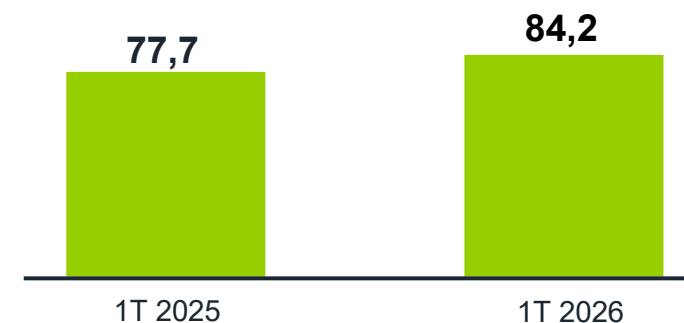
- el EBITDA del 1T 2025 sería £27,0M y la variación interanual reflejaría un aumento del 18,9% y + £5,1M.
- el margen de EBITDA sería un 35,7% en el 1T 2025.



Contribución de 37,0 M€ al EBITDA del Grupo en 1T 2026.

Ingresos (M€): +8,3%

Ingresos aeronáuticos:
+8,8% (hasta £39,4 M).
Ingresos comerciales*:
+20,7% (hasta £44,8 M).



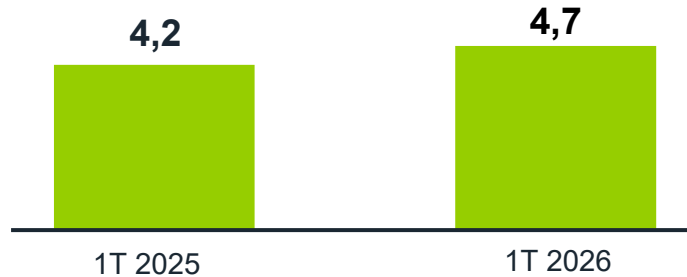
* En 2025 se contabilizaron £4,4 M en Otros Ingresos tanto por lucro cesante como por los gastos derivados del incendio del aparcamiento.



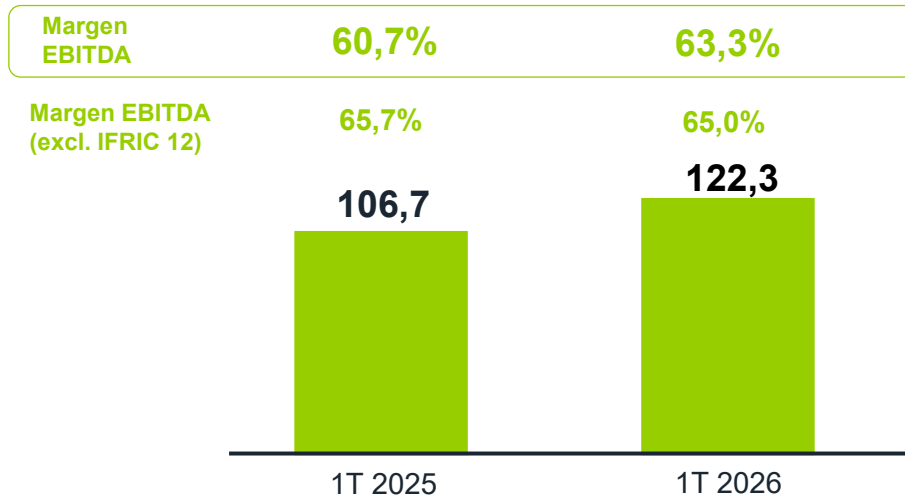
Grupo Nordeste Brasil (ANB)

Pasajeros (M): +11,5%

El aeropuerto de Recife alcanzó 2,7 millones de pasajeros (+11,5%)



EBITDA (MR\$): +14,6%



Contribución de 19,9 M€ al EBITDA del Grupo en 1T 2026.

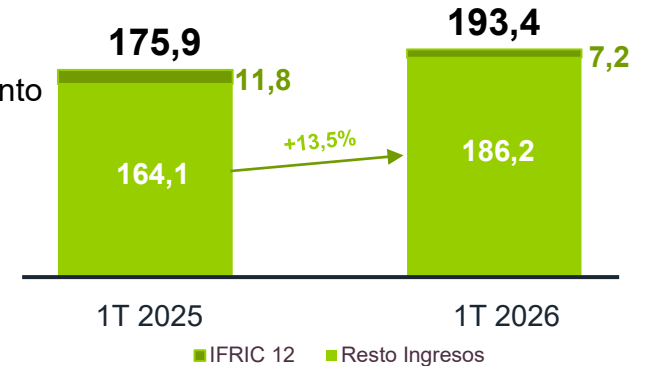
¹ Los datos en R\$ se convierten, en 1T 2025 a 6,1608 y en 1T 2026 a 6,1503 (variación de +0,2%).

Ingresos (MR\$): +9,9%

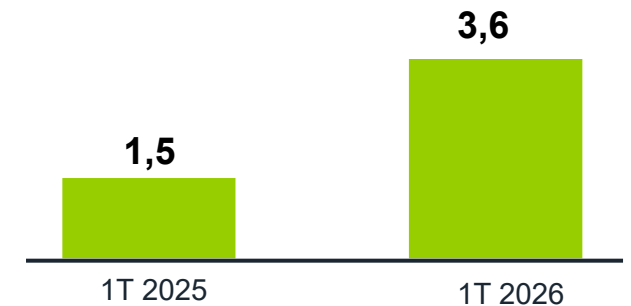
Aeronáuticos: +11,4%, (119,2 MR\$).

Comerciales: +17,5% (67,0 MR\$) impulsados principalmente por el aumento de los ingresos de las actividades de alquiler de vehículos, restauración y de carga.

Ingresos por servicios de construcción (IFRIC 12): -39,2% (7,2 MR\$).



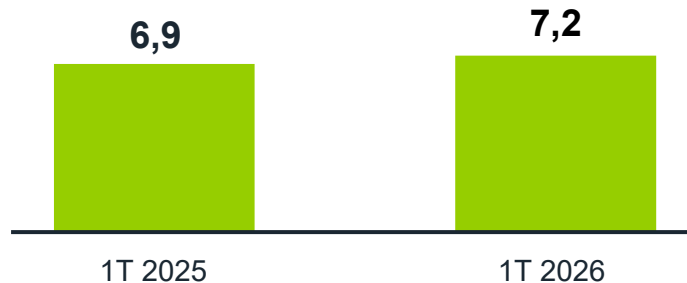
Capex (M€)¹: +148,8%



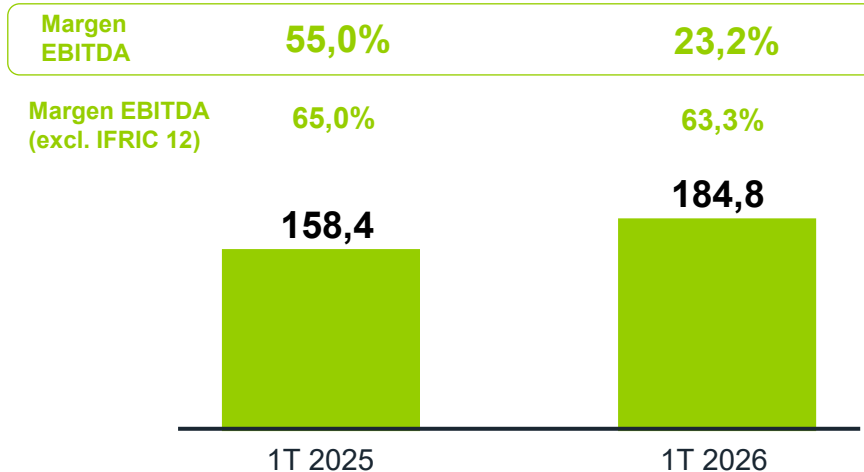
Bloque de Once Aeropuertos Brasil (BOAB)

Pasajeros (M): +5,0%

El aeropuerto de Congonhas alcanzó 6,2 millones de pasajeros (+6,3%)



EBITDA (MR\$): +16,7%



Contribución de 30,1 M€ al EBITDA del Grupo en 1T 2026.

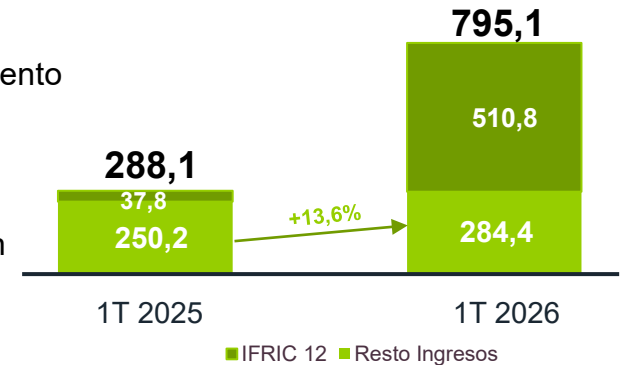
¹ Los datos en R\$ se convierten, en 1T 2025 a 6,1608 y en 1T 2026 a 6,1503 (variación de +0,2%).

Ingresos (MR\$): +176,0%

Aeronáuticos: +5,9%, (178,3 MR\$).

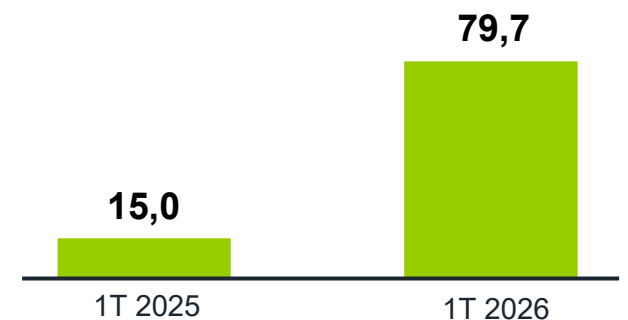
Comerciales: +29,6%, (106,0 MR\$) impulsados principalmente por el aumento de los ingresos de las actividades de publicidad, restauración, salas VIP e ingresos inmobiliarios.

Ingresos por servicios de construcción (IFRIC 12): +1.249,8%, (510,8 MR\$).



Capex (M€)¹: +430,9%

Las obras continúan su ejecución en todos los aeropuertos, con finalización prevista para junio de 2026 en 10 terminales y junio de 2028 en Congonhas. En este aeropuerto, se avanza de forma simultánea en los distintos frentes de obra asociados a la primera etapa del proyecto



1

—
**Aspectos
clave**

2

—
**Evolución
del negocio**

3

—
**Resultados
financieros**

4

—
Apéndices

Cuenta de resultados

	M€	1T 2026	1T 2025	Variación M€	Variación %
Ingresos ordinarios		1.466,2	1.307,3	158,9	12,2%
Aeropuertos: Aeronáutico		708,8	673,5	35,2	5,2%
Aeropuertos: Comercial		462,0	437,7	24,3	5,5%
Servicios Inmobiliarios		34,7	29,7	5,0	16,8%
Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia		2,4	2,5	-0,1	-5,9%
Internacional		258,5	163,9	94,5	57,7%
Ajustes ⁽¹⁾		-0,1	-0,1	0,0	-1,7%
Otros ingresos de explotación		13,7	18,3	-4,6	-25,0%
Total ingresos		1.479,9	1.325,6	154,3	11,6%
Aprovisionamientos		-40,2	-40,7	-0,4	-1,1%
Gastos de personal		-187,9	-168,2	19,8%	11,8%
Otros gastos de explotación		-586,6	-483,0	103,6	21,4%
Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales		-3,4	-2,0	1,5	74,7%
Baja de activos financieros		0,0	0,0	0,0	n.a.
Resultado por operaciones con el inmovilizado		-0,8	10,5	11,3	108,1%
Deterioro del valor de los activos intangibles, Inmov. material e Inver. inmobiliarias		-3,4	-2,0	1,5	74,7%
Otros resultados		0,2	1,4	-1,2	-84,4%
Amortización del inmovilizado		-202,3	-208,7	-6,4	-3,0%
Total gastos de explotación		-1.021,2	-890,6	130,5	14,7%
EBITDA reportado		661,1	643,6	17,4	2,7%
% de Margen (sobre Ingresos Totales)		44,7%	48,6%		
EBIT		458,8	435,0	23,8	5,5%
% de Margen (sobre Ingresos Totales)		31,0%	32,8%		
Ingresos financieros		31,9	21,1	10,8	51,2%
Gastos financieros		-60,9	-58,5	2,4	4,1%
Otros ingresos /(gastos) financieros netos		12,2	0,5	11,7	2.535,4%
Resultado y deterioro de entidades valoradas por el método de la participación		4,9	9,5	-4,6	-48,7%
Resultado antes de impuestos		446,8	407,5	39,3	9,6%
Impuesto sobre las ganancias		-115,2	-97,6	17,6	18,0%
Resultado del período consolidado		331,7	310,0	21,7	7,0%
Resultado del período atribuible a participaciones no dominantes		2,3	8,7	-6,4	-73,8%
Resultado del período atribuible a los accionistas de la dominante		329,4	301,3	28,1	9,3%

¹ Ajustes Intersegmentos.

Estado de Flujos de Efectivo (1/3)

	1T 2026	1T 2025	Miles €	% Var.
Resultado antes de impuestos (Miles de euros)	446.848	407.548	39.300	9,6%
Ajustes por:	207.871	202.542		
Depreciación y amortización	202.302	208.655	-6.353	-3,0%
Correcciones valorativas por deterioro de créditos comerciales	3.446	1.973	1.473	74,7%
Variación de provisiones	-316	-257	-59	23,0%
Imputación de subvenciones	-5.663	-7.265	1.602	-22,1%
(Beneficio)/pérdida por bajas de inmovilizado	844	-10.466	11.310	-108,1%
Correcciones valorativas por deterioro de instrumentos financieros	-161	-629	468	-74,4%
Ingresos financieros	-31.939	-21.123	-10.816	51,2%
Gastos financieros	63.132	63.798	-666	-1,0%
Diferencias de cambio	-12.034	166	-12.200	-7.349,4%
Ingresos financieros liquidación de derivados financieros	-2.201	-5.262	3.061	-58,2%
Variación de valor razonable en instrumentos financieros	-7	0	-7	n.a.
Otros ingresos y gastos	-4.649	-17.531	12.882	-73,5%
Participación en resultados de sociedades puestas en equivalencia	-4.883	-9.517	4.634	-48,7%
Variaciones en capital circulante	258.918	256.037	2.881	1,1%
Existencias	101	494	-393	-79,6%
Deudores y otras cuentas a cobrar	106.485	139.979	-33.494	-23,9%
Otros activos corrientes	-10.206	-845	-9.361	1.107,8%
Acreeedores y otras cuentas a pagar	162.103	116.162	45.941	39,5%
Otros pasivos corrientes	-491	332	-823	-247,9%
Otros activos y pasivos no corrientes	926	-85	1.011	-1.189,4%

Estado de Flujos de Efectivo (2/3)

	1T 2026	1T 2025	Miles €	% Var.
Otro efectivo generado por las operaciones	-5.235	-45.683	40.448	-88,5%
Intereses pagados	-37.194	-36.012	-1.182	3,3%
Cobros de intereses	29.776	19.677	10.099	51,3%
Impuestos cobrados / (pagados)	2.183	-14.061	16.244	-115,5%
Otros cobros (pagos)	0	-15.287	15.287	-100,0%
Efectivo neto generado por las actividades de explotación	908.402	820.444	87.958	10,7%
Adquisiciones de inmovilizado material	-198.381	-170.408	-27.973	16,4%
Adquisiciones de activos intangibles	-100.503	-32.660	-67.843	207,7%
Adquisiciones de inversiones inmobiliarias	0	-80	80	-100,0%
Pagos por adquisiciones de otros activos financieros	-10.743	-8.805	-1.938	22,0%
Cobros por desinversiones en inmovilizado material	1.267	14.693	-13.426	-91,4%
Cobros otros activos financieros	4.651	263	4.388	1.668,4%
Dividendos recibidos	0	0	0	n.a.
Efectivo neto utilizado en actividades de inversión	-303.709	-196.997	-106.712	54,2%

Estado de Flujos de Efectivo (3/3)

	1T 2026	1T 2025	Miles €	% Var.
Subvenciones, donaciones y legados recibidos	561	6.017	-5.456	-90,7%
Emisión de obligaciones y valores similares	500.000	0	500.000	n.a.
Emisión de deuda con entidades de crédito	6.911	0	6.911	n.a.
Otros cobros	16.332	11.715	4.617	39,4%
Devolución de obligaciones y valores similares	393	0	393	n.a.
Devoluciones de deudas con entidades de crédito	-28.168	-865	-27.303	3.156,4%
Devoluciones de financiación del Grupo	-200.711	-208.541	7.830	-3,8%
Pagos de pasivos por arrendamientos	-2.606	-2.529	-77	3,0%
Otros pagos	-10.412	-15.923	5.511	-34,6%
Efectivo neto generado/(utilizado) en actividades de financiación	282.300	-210.126	492.426	234,3%
Efecto de las variaciones de los tipos de cambio	9.664	5.702	3.962	69,5%
(Disminución)/aumento neto de efectivo y equivalentes al efectivo	896.657	419.023	477.634	114,0%
Efectivo y equivalentes al efectivo al inicio del ejercicio	2.047.669	1.821.283	226.386	12,4%
Efectivo y equivalentes al efectivo al final del ejercicio	2.944.326	2.240.306	704.020	31,4%

1

—
**Aspectos
clave**

2

—
**Evolución
del negocio**

3

—
**Resultados
financieros**

4

—
Apéndices

Apéndice: Total Negocio¹

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

Líneas de negocio	Primer Trimestre		
	2026	2025	Var. 2026/2025
Retail	255.979	244.196	4,8%
Tiendas libres de impuestos	123.154	119.777	2,8%
Restauración	86.257	79.033	9,1%
Tiendas	33.658	32.206	4,5%
Explot. Comerciales	12.910	13.180	-2,0%
Movilidad	109.296	102.425	6,7%
Aparcamientos	52.047	47.720	9,1%
Alquiler de vehículos	57.250	54.705	4,7%
Publicidad	6.361	6.219	2,3%
Servicios VIP	55.334	42.049	31,6%
Arrendamientos	9.442	9.847	-4,1%
Suministros	17.957	18.406	-2,4%
Resto Comercial	72	46	56,9%
Servicios inmobiliarios	33.140	28.709	15,4%
TOTAL	487.581	451.896	7,9%

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

Líneas de negocio	Primer Trimestre		
	2026	2025	Var. 2026/2025
Retail	3,91	3,84	1,7%
Tiendas libres de impuestos	1,88	1,89	-0,3%
Restauración	1,32	1,24	5,8%
Tiendas	0,51	0,51	1,3%
Explot. comerciales	0,20	0,21	-5,0%
Movilidad	1,67	1,61	3,5%
Aparcamientos	0,79	0,75	5,8%
Alquiler de vehículos	0,87	0,86	1,5%
Publicidad	0,10	0,10	-0,8%
Servicios VIP	0,84	0,66	27,6%
Arrendamientos	0,14	0,16	-7,0%
Suministros	0,27	0,29	-5,4%
Resto Comercial	0,00	0,00	52,1%
Servicios inmobiliarios	0,51	0,45	11,9%
TOTAL	7,44	7,11	4,6%



¹ Excluyendo el Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia.

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

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

Líneas de negocio **Primer Trimestre**

	2026	2025	Var. 2026/2025
Retail	156.977	150.664	4,2%
Tiendas libres de impuestos	76.402	72.321	5,6%
Restauración	55.324	51.361	7,7%
Tiendas	19.660	20.309	-3,2%
Explot. Comerciales	5.591	6.673	-16,2%
Movilidad	108.868	102.158	6,6%
Aparcamientos	52.037	47.711	9,1%
Alquiler de vehículos	56.831	54.447	4,4%
Publicidad	5.637	5.041	11,8%
Servicios VIP	55.024	41.977	31,1%
Arrendamientos	9.442	9.847	-4,1%
Suministros	17.957	18.406	-2,4%
Resto Comercial	72	46	56,9%
Servicios inmobiliarios	30.299	26.543	14,2%
TOTAL	384.276	354.682	8,3%

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

Líneas de negocio **Primer Trimestre**

	2026	2025	Var. 2026/2025
Retail	2,40	2,37	1,0%
Tiendas libres de impuestos	1,17	1,14	2,4%
Restauración	0,84	0,81	4,5%
Tiendas	0,30	0,32	-6,1%
Explot. comerciales	0,09	0,11	-18,8%
Movilidad	1,66	1,61	3,3%
Aparcamientos	0,79	0,75	5,8%
Alquiler de vehículos	0,87	0,86	1,2%
Publicidad	0,09	0,08	8,4%
Servicios VIP	0,84	0,66	27,1%
Arrendamientos	0,14	0,16	-7,0%
Suministros	0,27	0,29	-5,4%
Resto Comercial	0,00	0,00	52,1%
Servicios inmobiliarios	0,46	0,42	10,7%
TOTAL	5,87	5,58	5,1%



¹ Excluyendo el Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia.

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

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

Líneas de negocio	Primer Trimestre		
	2026	2025	Var. 2026/2025
Retail	99.002	93.532	5,8%
Tiendas libres de impuestos	46.752	47.456	-1,5%
Restauración	30.933	27.672	11,8%
Tiendas	13.998	11.897	17,7%
Explot. Comerciales	7.319	6.507	12,5%
Movilidad	429	267	60,5%
Aparcamientos	10	9	7,5%
Alquiler de vehículos	419	258	62,4%
Publicidad	724	1.178	-38,6%
Servicios VIP	310	72	332,7%
Arrendamientos	0	0	-100,0%
Suministros	0	0	0,0%
Resto Comercial	0	0	0,0%
Servicios inmobiliarios	2.841	2.166	31,2%
TOTAL	103.306	97.214	6,3%

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

Líneas de negocio	Primer Trimestre		
	2026	2025	Var. 2026/2025
Retail	1,51	1,47	2,6%
Tiendas libres de impuestos	0,71	0,75	-4,5%
Restauración	0,47	0,44	8,4%
Tiendas	0,21	0,19	14,1%
Explot. comerciales	0,11	0,10	9,1%
Movilidad	0,01	0,00	55,6%
Aparcamientos	0,00	0,00	4,2%
Alquiler de vehículos	0,01	0,00	57,5%
Publicidad	0,01	0,02	-40,4%
Servicios VIP	0,00	0,00	319,6%
Arrendamientos	0,00	0,00	-100,0%
Suministros	0,00	0,00	0,0%
Resto Comercial	0,00	0,00	0,0%
Servicios inmobiliarios	0,04	0,03	27,2%
TOTAL	1,58	1,53	3,1%



¹ Excluyendo el Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia.

Apéndice. Otra información financiera. Principales magnitudes. Evolución trimestral

M€	Primer Trimestre		
	2026	2025	Var.
Tráfico (miles pasajeros)¹	81.263,9	78.312,3	3,8%
Tráfico en España (miles pasajeros)	65.631,2	63.615,2	3,2%
Ingresos Totales	1.479,9	1.325,6	11,6%
Ingresos Aeronáuticos	708,8	673,5	5,2%
Ingresos Comerciales	462,0	437,7	5,5%
Servicios Inmobiliarios	34,7	29,7	16,8%
Aeropuerto Inter. Región de Murcia	2,4	2,5	-5,9%
Internacional ²	258,5	163,9	57,7%
Otros ingresos	13,7	18,3	-25,0%
Gastos explotación totales	-1.021,2	-890,6	14,7%
Aprovisionamientos	-40,2	-40,7	-1,1%
Personal	-187,9	-168,2	11,8%
Otros Gastos Explotación	-586,6	-483,0	21,4%
Baja de activos financieros	0,0	0,0	n.a.
Pérdidas, deterioro y provisiones operaciones comerciales	-3,4	-2,0	74,7%
Amortizaciones	-202,3	-208,7	-3,0%
Resultado enajenaciones de inmovilizado, Deterioros y Otros resultados	-0,6	11,8	-105,3%
EBITDA	661,1	643,6	2,7%
Resultado del período consolidado	329,4	301,3	9,3%

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

² Neto de Ajuste inter-segmentos

Apéndice. Otra información financiera.

Estado de situación financiera

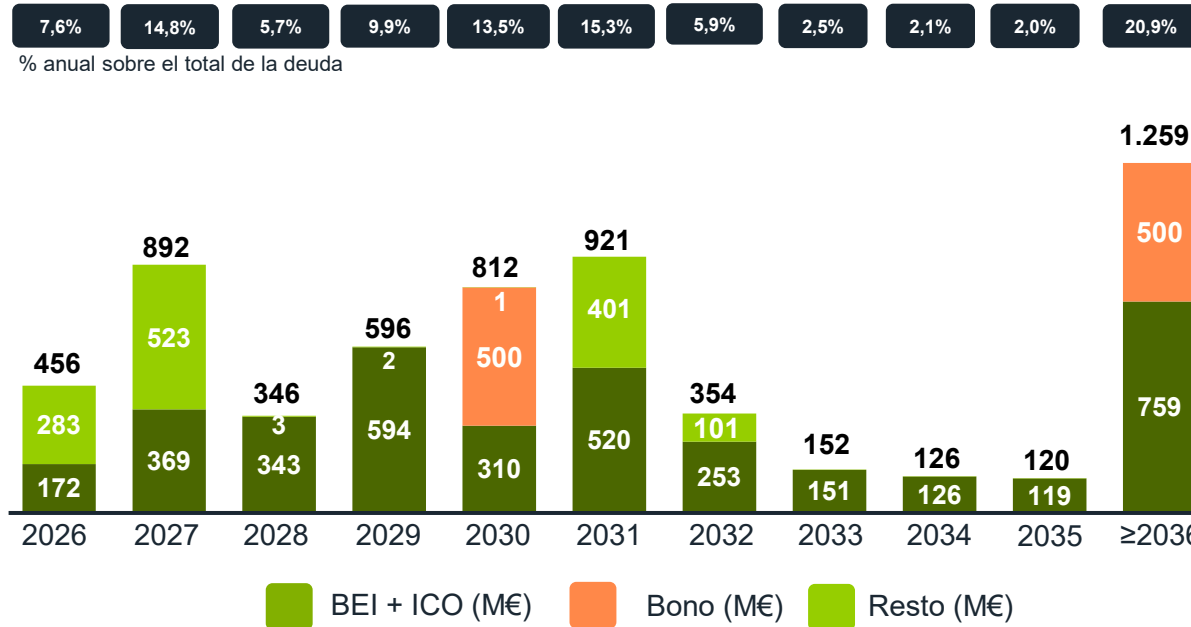
M€	1T 2026	2025	Variación 1T 2026 vs 2025	
			M€	%
Inmovilizado material	12.063,3	12.094,8	-31,5	-0,3%
Activos intangibles	1.891,0	1.700,3	190,7	11,2%
Inversiones Inmobiliarias	137,2	137,6	-0,4	-0,3%
Activos por derechos de uso	33,3	35,8	-2,5	-7,1%
Inversiones en empresas asociadas y con control conjunto	118,2	105,9	12,4	11,7%
Otro activo no corriente	811,4	783,5	28,0	3,6%
Activos no corrientes	15.054,4	14.857,9	196,5	1,3%
Existencias	6,4	6,5	-0,1	-1,5%
Clientes y otras cuentas a cobrar	746,2	866,1	-119,8	-13,8%
Instrumentos financieros derivados	9,8	9,4	0,4	4,1%
Otros activos financieros	433,3	405,1	28,2	7,0%
Efectivo y equivalentes al efectivo	2.944,3	2.047,7	896,7	43,8%
Activos corrientes	4.140,0	3.334,7	805,3	24,1%
Total activos	19.194,4	18.192,6	1.001,8	5,5%

M€	2026	2025	Variación 1T 2026 vs 2025	
			M€	%
Capital ordinario	1.500,0	1.500,0	0,0	0%
Prima de emisión	1.100,9	1.100,9	0,0	0%
Ganancias/(pérdidas) acumuladas	7.199,2	6.865,4	333,7	4,9%
Diferencias de conversión / Otras reservas	-203,5	-259,9	-56,3	-21,7%
Participaciones no dominantes	-49,0	-51,9	-2,8	-5,5%
Total patrimonio neto	9.547,5	9.154,6	392,9	4,3%
Deuda financiera	7.062,0	6.692,6	369,3	5,5%
Provisiones para otros pasivos y gastos	145,7	148,7	-3,0	-2,0%
Subvenciones	296,1	298,4	-2,4	-0,8%
Otros pasivos a largo plazo	143,1	126,1	17,0	13,5%
Pasivos no corrientes	7.646,8	7.265,8	381,0	5,2%
Deuda financiera	907,0	864,1	43,0	5,0%
Provisiones para otros pasivos y gastos	37,8	45,3	-7,5	-16,6%
Subvenciones	21,2	23,9	-2,7	-11,4%
Otros pasivos corrientes	1.034,1	838,9	195,2	23,3%
Pasivos corrientes	2.000,2	1.772,2	228,0	12,9%
Total pasivos	9.646,9	9.038,0	608,9	6,7%
Total patrimonio neto y pasivos	19.194,4	18.192,6	1.001,8	5,5%

Apéndice: Deuda de Aena S.M.E., S.A.

Calendario de vencimientos de la deuda a largo plazo de Aena¹

Total: 6.032,9 M€ | **Vida media: 7,9 años**

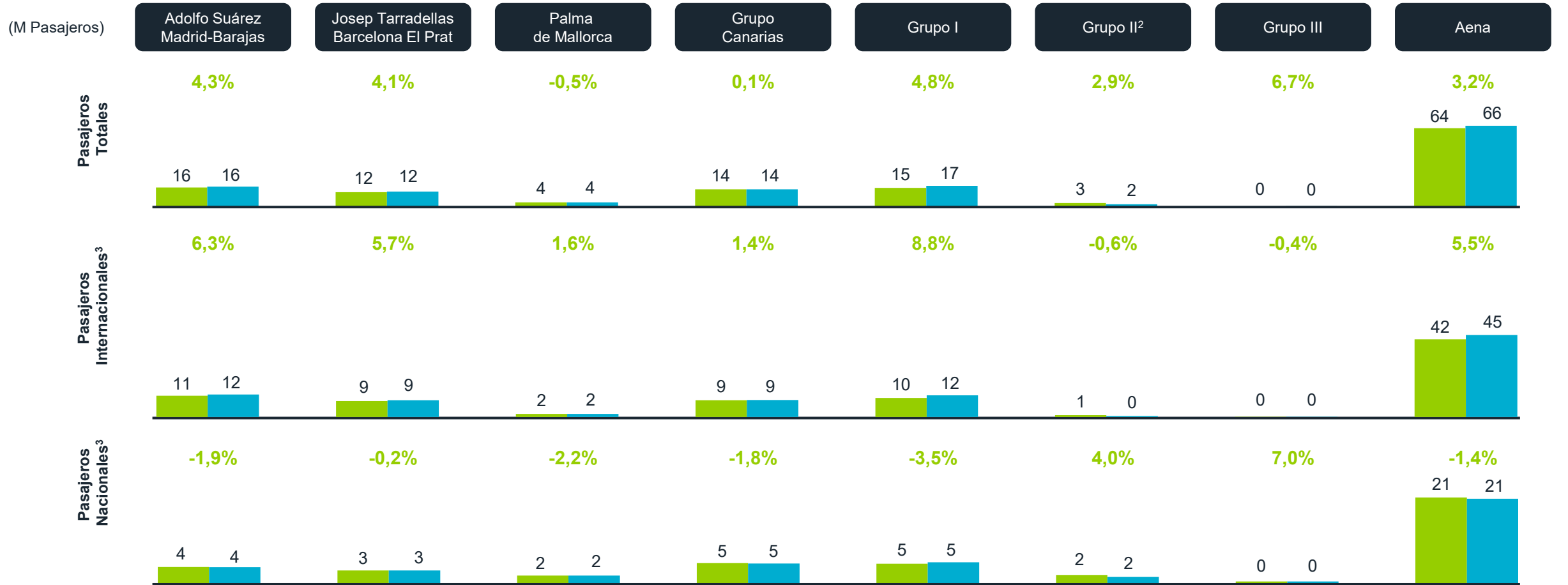


¹ A 31 de marzo de 2026. Plan General Contable.

Apéndice. Datos de pasajeros por Grupos de aeropuertos¹

Tráfico 1T 2025 vs 1T 2026

■ 1T 2025 ■ 1T 2026



¹ Pasajeros en la red de aeropuertos en España.

² Incluye el Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia.

³ Tráfico comercial.

Apéndice. Información de tráfico



Tráfico⁽¹⁾ por aerolínea (10 principales)

Compañía	Pasajeros 1T 2026	Pasajeros 1T 2025	Variación		Cuota (%)	
			%	Pasajeros	1T 2026	1T 2025
Ryanair ⁽²⁾	12.881.560	13.335.420	-3,4%	-453.860	19,6%	21,0%
Vueling	10.517.010	10.084.001	4,3%	433.009	16,0%	15,9%
Iberia	5.382.062	5.336.023	0,9%	46.039	8,2%	8,4%
Air Europa	4.326.123	4.019.913	7,6%	306.210	6,6%	6,3%
Easyjet ⁽³⁾	3.271.240	2.958.302	10,6%	312.938	5,0%	4,7%
Grupo Binter ⁽⁴⁾	2.792.232	2.436.168	14,6%	356.064	4,3%	3,8%
Iberia Express	2.529.367	3.098.561	-18,4%	-569.194	3,9%	4,9%
Air Nostrum	2.351.467	2.181.702	7,8%	169.765	3,6%	3,4%
Wizz Air ⁽⁵⁾	2.329.177	1.848.428	26,0%	480.749	3,5%	2,9%
Jet2.Com	1.801.825	1.688.490	6,7%	113.335	2,7%	2,7%
Total Top 10	48.182.063	46.987.008	2,5%	1.195.055	73,4%	73,9%
Total Pasajeros Bajo Coste⁽⁶⁾	39.055.086	38.207.822	2,2%	847.264	59,5%	60,1%

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

² Incluye Ryanair DAC, Ryanair Sun, S.A. y Ryanair UK Limited y Malta Air.

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

⁴ Incluye Binter Canarias, Naysa Servicios Aéreos y Canarias Airlines.

⁵ Incluye Wizz Air Hungary, Wizz Air Ukraine, Wizz Air UK LTD., Wizz Air Bulgaria y Wizz Air Malta LTD.

⁶ Incluye el tráfico de las compañías de bajo coste en vuelos regulares.

Apéndice. Información de tráfico

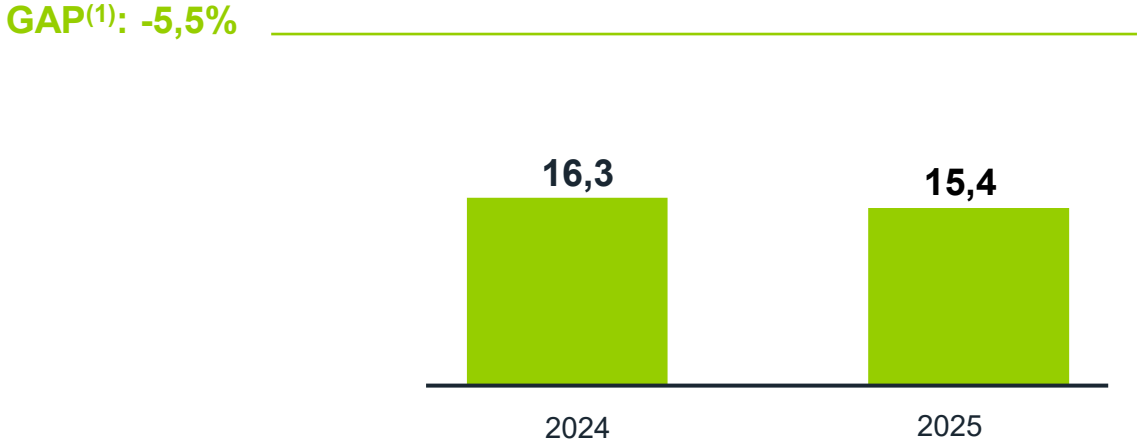


Tráfico⁽¹⁾ por origen/destino (15 principales)

País	Pasajeros 1T 2026	Pasajeros 1T 2025	Variación		Cuota (%)	
			%	Pasajeros	1T 2026	1T 2025
España	20.953.008	21.257.651	-1,4%	-304.643	31,9%	33,4%
Reino Unido	8.486.096	8.085.889	4,9%	400.207	12,9%	12,7%
Alemania	5.294.789	5.361.723	-1,2%	-66.934	8,1%	8,4%
Italia	4.844.255	4.600.258	5,3%	243.997	7,4%	7,2%
Francia	3.166.483	3.133.104	1,1%	33.379	4,8%	4,9%
Holanda	1.991.255	2.045.126	-2,6%	-53.871	3,0%	3,2%
Portugal	1.518.065	1.415.718	7,2%	102.347	2,3%	2,2%
Polonia	1.497.063	1.211.173	23,6%	285.890	2,3%	1,9%
Bélgica	1.462.712	1.433.714	2,0%	28.998	2,2%	2,3%
Suiza	1.405.191	1.323.668	6,2%	81.523	2,1%	2,1%
Irlanda	1.246.744	1.121.586	11,2%	125.158	1,9%	1,8%
Marruecos	1.086.248	973.261	11,6%	112.987	1,7%	1,5%
Estados Unidos	990.049	904.937	9,4%	85.112	1,5%	1,4%
Dinamarca	757.178	727.797	4,0%	29.381	1,2%	1,1%
Suecia	658.522	675.037	-2,4%	-16.515	1,0%	1,1%
Total Top 15	55.357.658	54.270.642	2,0%	1.087.016	84,3%	85,3%
Total resto de mercados	10.273.492	9.344.596	9,9%	928.896	15,7%	14,7%
Total	65.631.150	63.615.238	3,2%	2.015.912	100,0%	100,0%

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

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



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

Apéndice. Medidas Alternativas del Rendimiento

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

Las medidas de rendimiento incluidas en este apartado calificadas como MAR y medidas no-NIIF UE se han calculado utilizando la información financiera de Aena, pero no están definidas ni detalladas en el marco de información financiera aplicable.

Estas MAR y medidas no-NIIF-UE se han utilizado para planificar, controlar y valorar la evolución del Grupo. Consideramos que estas MAR y medidas no-NIIF son de utilidad para la dirección y los inversores puesto que facilita la comparación del rendimiento operativo y de la situación financiera entre periodos. Aunque se considera que estas MAR y medidas no-NIIF UE permiten una mejor valoración de la evolución de los negocios del Grupo, esta información debe considerarse sólo como información adicional, y en ningún caso sustituye a la información financiera preparada según las NIIF. Además, la forma en que el Grupo Aena define y calcula estas MAR y las medidas no-NIIF UE puede diferir de la forma en que son calculadas por otras compañías que usan medidas similares y, por lo tanto, pueden no ser comparables.

Las MAR y medidas no-NIIF utilizadas en este documento pueden ser categorizadas de la siguiente manera:

- **EBITDA o EBITDA reportado:** El EBITDA (*“Earnings Before Interest, Tax, Depreciation and Amortization”*) es un indicador que mide el margen de explotación de la empresa antes de deducir el resultado financiero, el impuesto sobre las ganancias y las amortizaciones. Se calcula como el Resultado de explotación más las amortizaciones (consolidado bajo NIIF e individual bajo PGC). Al prescindir de las magnitudes financieras y tributarias, así como de

gastos contables de amortización que no conllevan salida de caja, es utilizado por la Dirección para evaluar los resultados operativos de la compañía y sus segmentos de negocio a lo largo del tiempo, permitiendo su comparación con otras compañías del sector.

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

- **EBITDA ajustado:** El EBITDA ajustado se calcula como EBITDA + Deterioros de inmovilizado + resultado por enajenaciones del inmovilizado. La reconciliación, tanto del EBITDA como del EBITDA ajustado, con los resultados consolidados figuran también en la nota relativa a la información financiera por segmentos de negocio de la memoria.
- **Margen de EBITDA:** El Margen de EBITDA se calcula como el cociente del EBITDA entre el total de ingresos y se utiliza como medida de rentabilidad de la empresa y de sus líneas de negocio.
- **Margen de EBIT:** El Margen de EBIT se calcula como el cociente del EBIT entre el total de ingresos. El EBIT (*“Earnings Before Interest, and Taxes”*) es un indicador que mide el margen de explotación de la empresa antes de deducir el resultado financiero y el impuesto sobre las ganancias y se utiliza como medida de rentabilidad de la empresa.
- **OPEX:** Se calcula como la suma de Aprovisionamientos, Gastos de Personal y Otros Gastos de Explotación y se utiliza para gestionar los gastos operativos o de funcionamiento.

Apéndice. Medidas Alternativas del Rendimiento

2. Medidas de la situación financiera

- **Deuda Neta:** La Deuda Neta es la principal MAR que utiliza la Dirección para medir el nivel de endeudamiento de la Compañía.

Se calcula como el total de la “Deuda Financiera” (Deuda financiera no corriente + Deuda Financiera corriente) que figura en el Estado de situación financiera consolidado (Ver Nota 10 de los Estados financieros resumidos consolidados) menos el “Efectivo y equivalentes al efectivo” que también figura en dicho Estado de situación financiera consolidado (para el caso de la individual se calcula bajo PGC).

La definición de los términos que se incluyen en el cálculo es la siguiente:

Deuda Financiera: significa todo endeudamiento financiero con coste de naturaleza financiera como consecuencia de:

- a. préstamos, créditos y descuentos comerciales;
- b. cualquier cantidad debida en concepto de bonos, obligaciones, notas, deuda y, en general, instrumentos de similar naturaleza;
- c. cualquier cantidad debida en concepto de arrendamiento, o leasing que, de acuerdo con la normativa contable aplicable, serían tratados como deuda financiera;
- d. los avales financieros asumidos por AENA que cubran parte o la totalidad de una deuda, excluidos aquellos avales relacionados con deudas de sociedades integradas por consolidación; y
- e. cualquier cantidad recibida en virtud de cualquier otro tipo de acuerdo que tenga el efecto de una financiación comercial y que, de acuerdo con la normativa contable aplicable, sería tratada como deuda financiera.

Efectivo y equivalentes al efectivo: definición contenida en el p. 7 de la NIC 7 “Estado de flujos de efectivo”.

- **Ratio Deuda Financiera Neta / EBITDA:** Se calcula como el cociente de la Deuda Financiera Neta entre el EBITDA para cada período de cálculo. En el caso de que el período de cálculo sea inferior al anual, se tomará el EBITDA de los últimos 12 meses.
- El Grupo hace un seguimiento de la estructura de capital en función de esta ratio de endeudamiento.

La conciliación numérica de estas MAR se ha incluido en el apartado correspondiente del Informe de Gestión Consolidado.

Gracias



Rumbo al desarrollo sostenible

Desarrollo
Social

Desarrollo
Económico

Sostenibilidad
Medioambiental



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



AGENDA
2030



**Aerolíneas
Argentinas**

SE
INFORMES
2016
2017

Informe de Gestión Intermedio Consolidado

Correspondiente al período
de tres meses finalizado el
31 de marzo de 2016



1. Resumen ejecutivo

El Grupo Aena ha registrado 81,3 millones de **pasajeros** en el primer trimestre de 2026 que representan un crecimiento interanual del 3,8%:

- El número de pasajeros en la red de aeropuertos en España¹ ha alcanzado 65,6 millones, que supone un aumento interanual del 3,2%.
- El Aeropuerto London Luton ha registrado 3,7 millones de pasajeros, que representan un aumento interanual del 2,9%.
- El tráfico de los seis aeropuertos del Grupo Aeroportuario del Nordeste de Brasil (en adelante, ANB) ha alcanzado 4,7 millones de pasajeros, registrando un crecimiento interanual del 11,5%.
- Los 11 aeropuertos del Bloco de Onze Aeroportos de Brasil (BOAB) han registrado 7,2 millones de pasajeros, que representan un aumento interanual del 5,0%.

Los **ingresos totales** consolidados han alcanzado 1.479,9 millones de euros. Han aumentado un 11,6% interanual y 154,3 millones de euros.

Los ingresos de la actividad aeronáutica de Aena han ascendido a 719,4 millones de euros (+5,2% interanual y +35,9 millones de euros). Los ingresos comerciales han alcanzado 465,4 millones de euros (+5,5% interanual y +24,3 millones de euros) y los correspondientes a servicios inmobiliarios 34,9 millones de euros (+16,7% interanual y +5,0 millones de euros). El segmento internacional contribuyó con 258,5 millones de ingresos (52,8% interanual y +89,3 millones de euros).

La actividad comercial ha mejorado respecto a 2025 y este comportamiento se observa en todas las líneas de negocio. Las ventas totales han aumentado un 4,5% interanual y por pasajero han crecido un 1,3%. La renovación de superficies en las actividades de retail con nuevas marcas y nuevos espacios, el aumento de las ventas en las líneas de movilidad (alquiler de coches y aparcamientos), así como la fuerte demanda en salas VIP, siguen impulsando el crecimiento de la actividad comercial por encima del aumento del tráfico.

Los ingresos del negocio comercial e inmobiliario de Aena (ingresos por rentas fijas, variables y RMGA) han aumentado un 7,9% interanual y por pasajero han crecido un 4,6% a 7,4 euros (7,1 euros en el primer trimestre de 2025).

Los ingresos del negocio comercial (ingresos por rentas fijas, variables y RMGA) han aumentado un 7,4% interanual y por pasajero han crecido un 4,1% a 6,9 euros (6,7 euros en el primer trimestre de 2025).

Los **gastos de explotación** consolidados se han situado en 1.021,2 millones de euros (890,6 millones de euros en el primer trimestre de 2025). Han aumentado un 14,7% interanual (+130,5 millones de euros).

Los gastos operativos (aprovisionamientos, gastos de personal y otros gastos de explotación) han ascendido a 814,8 millones de euros. Han aumentado un 17,8% interanual (+122,9 millones de euros).

Otros gastos de explotación han alcanzado 586,6 millones de euros y han aumentado un 21,4% interanual (+103,6 millones de euros). Excluyendo los servicios de construcción (IFRIC 12) reconocidos en las concesiones en Brasil, serían 502,4 millones de euros y se habrían incrementado un 5,8% (+27,4 millones de euros).

En Aena, otros gastos de explotación han alcanzado 439,0 millones de euros y han aumentado un 7,2% interanual (+29,7 millones de euros).

El primer trimestre refleja, como es habitual, la contabilización de los impuestos locales cuyo devengo se produce íntegramente al inicio del ejercicio en aplicación del CINIIF 21 (152,2 millones de euros en el primer trimestre de 2026 y 155,7 millones de euros en el primer trimestre de 2025).

El **EBITDA** consolidado ha ascendido a 661,1 millones de euros y ha aumentado un 2,7% interanual (+17,4 millones de euros). El margen de EBITDA se ha situado en el 44,7% (48,6% al 31 de marzo de 2025).

Excluyendo las compensaciones de los seguros por la reconstrucción del aparcamiento TCP2 del Aeropuerto London Luton reconocidas en el primer trimestre de 2025 (14,7 millones de euros), el EBITDA consolidado habría aumentado un 5,1% (+32,1 millones de euros).

El margen de EBITDA del Grupo sería un 47,4% (47,7% a 31 de marzo de 2025) excluyendo los servicios de construcción (IFRIC 12) reconocidos en las concesiones en Brasil (con efecto neutro en EBITDA) y las compensaciones de los seguros por la reconstrucción del aparcamiento TCP2.

El **resultado antes de impuestos** ha alcanzado 446,8 millones de euros (407,5 millones de euros en el primer trimestre de 2025) y el período se ha cerrado con un **beneficio neto** de 329,4 millones de euros (301,3 millones de euros en el primer trimestre de 2025).

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

Por lo que se refiere al **efectivo neto generado por actividades de explotación**, ha alcanzado 908,4 millones de euros (820,4 millones de euros en el primer trimestre de 2025).

La Junta General de Accionistas de Aena S.M.E., S.A. celebrada el 16 de abril, ha aprobado la distribución de un dividendo de 1,09 euros brutos por acción con cargo al beneficio neto de 2025. El pago se ha hecho efectivo el 27 de abril.

Al pago del programa de **inversiones** se han destinado 298,9 millones de euros. De este importe, 196,2 millones de euros corresponden a la red de aeropuertos en España, 19,3 millones de euros al Aeropuerto London Luton, 3,6 millones de euros a ANB y 79,7 millones de euros a BOAB. El importe pagado en el primer trimestre de 2025 ascendió a 203,1 millones de euros.

En cuanto a la **posición financiera** del Grupo Aena, la ratio de deuda financiera neta contable a EBITDA ha disminuido hasta 1,32x (1,46x al 31 de diciembre de 2025). La ratio de deuda financiera neta contable a EBITDA de Aena S.M.E., S.A. también ha mejorado hasta 1,06x (1,31x al 31 de diciembre de 2025).

A nivel del Grupo, las disponibilidades de caja y facilidades crediticias ascienden a 5.257,3 millones de euros (4.367,2 millones de euros al 31 de diciembre de 2025).

La calificación crediticia de largo plazo asignada por la agencia de rating Moody's a Aena S.M.E., S.A. es "A2", con perspectiva estable, y por la agencia Fitch Ratings es "A", con perspectiva estable. La calificación a corto plazo asignada por Fitch Ratings es "F1".

El 22 de enero de 2026, Aena realizó una emisión de bonos por importe de 500 millones de euros y vencimiento a diez años, bajo el Programa Euro Medium Term Note (EMTN) que registró el 19 de diciembre de 2025 en la Comisión Nacional de Mercado de Valores (CNMV) por importe de 3.000 millones de euros.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

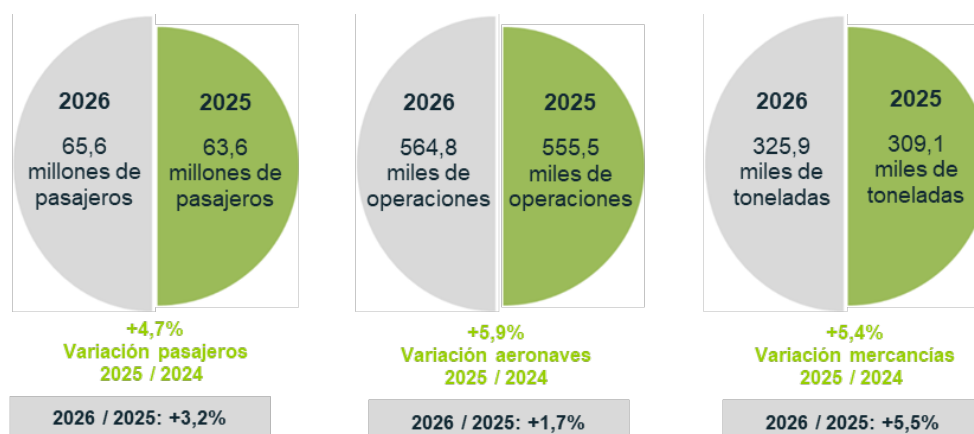
Tras la aprobación de la propuesta por parte del Consejo de Administración, ésta se remite a la DGAC para su tramitación y posterior aprobación por el Consejo de Ministros, aprobación que deberá producirse a más tardar el 30 de septiembre de 2026.

En el ámbito de las **participaciones internacionales**, el 30 de marzo de 2026, Aena, a través de su sociedad dependiente Aena Desarrollo Internacional (ADI), resultó adjudicataria del proceso de venta asistida del 100% de la sociedad concesionaria del Aeropuerto Internacional de Río de Janeiro–Galeão, el principal de la ciudad de Río de Janeiro (Brasil), por un importe de 2.900 millones de reales (aproximadamente 482,5 millones de euros al 31 de marzo de 2026). La operación prevé que una parte del desembolso suponga salida de caja de Aena y que el resto se financie mediante una emisión de deuda con una entidad local y sin recurso a la matriz. No obstante, la adquisición queda sujeta a la formalización del contrato de compraventa con los actuales accionistas, una vez obtenidas las aprobaciones regulatorias pertinentes y cumplidas las demás condiciones previstas en el pliego del proceso, estimándose el cierre en el segundo semestre de 2026. La concesión se extiende hasta mayo de 2039.

La **cotización de la acción** de Aena ha fluctuado en el período entre un mínimo de 23,69 euros y un máximo de 28,81 euros. Ha cerrado al 31 de marzo de 2026 en 25,52 euros, lo que implica una revalorización del precio de la acción del 7,1% desde el 31 de diciembre de 2025, superior a la evolución del IBEX35 que en el mismo período ha caído un 1,5%.

2. Datos de actividad

2.1. Red de aeropuertos en España²



En los tres primeros meses de 2026, por los aeropuertos de Aena en España han pasado 65.631.150 viajeros (un 3,2% más que en 2025); se registraron 564.787 movimientos de aeronaves (+1,7%) y se transportaron 325.926 toneladas de mercancía, un 5,5% más que en el mismo periodo de 2025.

El tráfico del primer trimestre se ha visto beneficiado tanto por la transferencia de pasajeros procedentes del modo ferroviario (tras el accidente ferroviario del pasado 18 de enero) como por el calendario de la Semana Santa, que este año se ha celebrado entre marzo y abril y el anterior se disfrutó íntegramente en el mes de abril.

La evolución sigue siendo sensible a factores como la evolución de las condiciones macroeconómicas, los conflictos geopolíticos, la subida del precio del combustible o posibles interrupciones en el lado de la oferta aérea, que pueden afectar al comportamiento del tráfico aéreo.

² Incluye los aeropuertos de Aena y AIRM.

Datos de tráfico por aeropuertos y grupos de aeropuertos³

Aeropuertos y Grupos de aeropuertos	Pasajeros			Aeronaves			Mercancías		
	Millones 1T 2026	% Var. ¹ interanual	Cuota 1T 2026	Miles 1T 2026	% Var. ¹ interanual	Cuota 1T 2026	Toneladas 1T 2026	% Var. ¹ interanual	Cuota 1T 2026
Adolfo Suárez Madrid-Barajas	16,2	4,3%	24,7%	104,6	3,7%	18,5%	194.951	2,0%	59,8%
Josep Tarradellas Barcelona-El Prat	12,3	4,1%	18,7%	78,3	1,1%	13,9%	49.485	12,3%	15,2%
Palma de Mallorca	3,5	-0,5%	5,3%	30,3	-0,5%	5,4%	1.250	-11,7%	0,4%
Total Grupo Canarias	14,2	0,1%	21,6%	122,9	-1,0%	21,8%	7.918	0,2%	2,4%
Total Grupo I	17,0	4,8%	25,9%	128,4	2,2%	22,7%	9.664	3,5%	3,0%
Total Grupo II	2,1	2,9%	3,1%	42,4	7,6%	7,5%	45.787	19,9%	14,0%
Total Grupo III	0,4	6,7%	0,7%	57,9	0,5%	10,3%	16.869	-1,1%	5,2%
TOTAL España	65,6	3,2%	100,0%	564,8	1,7%	100,0%	325.926	5,5%	100,0%

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

Datos de tráfico de pasajeros por áreas geográficas

El tráfico internacional ha registrado un incremento interanual del 5,5% mientras que el tráfico doméstico ha disminuido un 1,4%. Como consecuencia de esta tendencia, la cuota del tráfico internacional ha aumentado desde el 66,6% en el primer trimestre de 2025 hasta el 68,1% en el primer trimestre de 2026.

El tráfico con Oriente Medio refleja una caída del 13,4% y su cuota ha disminuido desde el 1,4% en el primer trimestre de 2025 hasta el 1,2% en el primer trimestre de 2026.

Región	Pasajeros (millones)		% Variación	Cuota	
	1T 2026	1T 2025	Interanual	1T 2026	1T 2025
Europa	37,5	35,7	4,9%	57,1%	56,2%
España	21,0	21,3	-1,4%	31,9%	33,4%
Latinoamérica	2,8	2,6	8,3%	4,3%	4,1%
Norteamérica ¹	1,5	1,4	9,5%	2,3%	2,2%
África	1,5	1,3	14,9%	2,4%	2,1%
Oriente Medio	0,8	0,9	-13,4%	1,2%	1,4%
Asia y Otros	0,5	0,4	36,8%	0,8%	0,6%
TOTAL	65,6	63,6	3,2%	100,0%	100,0%

¹ Incluye Estados Unidos, Canadá y México.

³ Grupo Canarias: El Hierro, Fuerteventura, Gran Canaria, La Gomera, La Palma, Lanzarote-César Manrique, Tenerife Norte-C. La Laguna y Tenerife Sur.
Grupo I: AIRM, Alicante-Elche Miguel Hernández, Bilbao, Ibiza, Málaga-Costa del Sol, Menorca, Santiago-Rosalía de Castro, Sevilla y Valencia.
Grupo II: A Coruña, Almería, Asturias, FGL Granada-Jaén, Girona-Costa Brava, Jerez de la Frontera, Reus, Severiano Ballesteros-Santander, Vigo y Zaragoza.
Grupo III: Albacete, Algeciras-Helipuerto, Badajoz, Burgos, Ceuta-Helipuerto, Córdoba, Huesca-Pirineos, León, Logroño-Agoncillo, Madrid-Cuatro Vientos, Melilla, Pamplona, Sabadell, Salamanca, San Sebastián, Son Bonet, Valladolid y Vitoria.

Datos de tráfico de pasajeros por países

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

País	Pasajeros (millones)		% Variación	Cuota	
	1T 2026	1T 2025	Interanual	1T 2026	1T 2025
España	21,0	21,3	-1,4%	31,9%	33,4%
Reino Unido	8,5	8,1	4,9%	12,9%	12,7%
Alemania	5,3	5,4	-1,2%	8,1%	8,4%
Italia	4,8	4,6	5,3%	7,4%	7,2%
Francia	3,2	3,1	1,1%	4,8%	4,9%
Holanda	2,0	2,0	-2,6%	3,0%	3,2%
Portugal	1,5	1,4	7,2%	2,3%	2,2%
Polonia	1,5	1,2	23,6%	2,3%	1,9%
Bélgica	1,5	1,4	2,0%	2,2%	2,3%
Suiza	1,4	1,3	6,2%	2,1%	2,1%
	55,4	54,3	2,0%	84,3%	85,3%

Datos de tráfico de pasajeros por aerolíneas

El Grupo IAG⁴ ha transportado 19,4 millones de pasajeros, lo que refleja una disminución interanual del 0,3% y una caída de su cuota de mercado al 29,6% en el primer trimestre de 2026 (30,6% en el primer trimestre de 2025).

Las aerolíneas de bajo coste han registrado 39,1 millones de pasajeros y un crecimiento interanual del 2,2%. Han concentrado el 59,5% del volumen total de pasajeros del primer trimestre de 2026 (60,1% en el primer trimestre de 2025).

Compañía aérea	Pasajeros (millones)		% Variación	Cuota	
	1T 2026	1T 2025	Interanual	1T 2026	1T 2025
Ryanair	12,9	13,3	-3,4%	19,6%	21,0%
Vueling Airlines, S.A.	10,5	10,1	4,3%	16,0%	15,9%
Iberia	5,4	5,3	0,9%	8,2%	8,4%
Air Europa	4,3	4,0	7,6%	6,6%	6,3%
Easyjet	3,3	3,0	10,6%	5,0%	4,7%
Grupo Binter	2,8	2,4	14,6%	4,3%	3,8%
Iberia Express	2,5	3,1	-18,4%	3,9%	4,9%
Air Nostrum L.A. Mediterraneo	2,4	2,2	7,8%	3,6%	3,4%
Wizz Air	2,3	1,8	26,0%	3,5%	2,9%
Jet2.Com Limited	1,8	1,7	6,7%	2,7%	2,7%
Total top 10	48,2	47,0	-2,5%	73,4%	74,0%

⁴ Incluye Iberia, Iberia Express, Vueling, British Airways, British Airways City Flyer LTD, Aer Lingus y BA EuroFlyer.

2.2. Participaciones internacionales

La participación de Aena fuera de España, a través de su filial Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. (ADI) se extiende a 32 aeropuertos al 31 de marzo de 2026: 1 en Reino Unido, 17 en Brasil, 12 en México y 2 en Jamaica.

Sociedad	Pasajeros (millones)		% Variación ¹	% Participación	
	1T 2026	1T 2025	interanual	Directa	Indirecta
Aeropuerto London Luton (Reino Unido)	3,7	3,6	2,9%	51,0%	
Grupo Aeroportuario del Nordeste de Brasil - ANB	4,7	4,2	11,5%	100,0%	
Bloco de Onze Aeroportos de Brasil - BOAB	7,2	6,9	5,0%	100,0%	
Grupo Aeroportuario del Pacífico - GAP (México y Jamaica) ²	15,4	16,3	-5,5%		6,4%
Aeropuerto Internacional Alfonso Bonilla Aragón (Cali, Colombia) - AEROCALI ³	-	1,6	-	-	
TOTAL	31,0	32,6	-4,8%		

¹ Los porcentajes de variación están calculados en pasajeros.

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

³ El contrato de concesión del Aeropuerto Internacional Alfonso Bonilla Aragón finalizó el 31 de agosto de 2025.

El 30 de marzo de 2026, Aena, a través ADI, resultó adjudicataria del proceso de venta asistida del 100% de la sociedad concesionaria del Aeropuerto Internacional de Rio de Janeiro–Galeão, el principal de la ciudad de Río de Janeiro (Brasil), por un importe de 2.900 millones de reales (aproximadamente 482,5 millones de euros al 31 de marzo de 2026). La operación prevé que una parte del desembolso suponga salida de caja de Aena y que el resto se financie mediante una emisión de deuda con una entidad local y sin recurso a la matriz. No obstante, la adquisición queda sujeta a la formalización del contrato de compraventa con los actuales accionistas, una vez obtenidas las aprobaciones regulatorias pertinentes y cumplidas las demás condiciones previstas en el pliego del proceso, estimándose el cierre en el segundo semestre de 2026. La concesión se extiende hasta mayo de 2039.

El 18 de diciembre de 2025, ADI formalizó un acuerdo para la adquisición del 51% de una nueva sociedad holding propietaria y gestora del 100% del aeropuerto de Leeds Bradford y del 49% del de Newcastle, ambos en el Reino Unido, por 270 millones de GBP (aproximadamente 310,9 millones de euros al 31 de marzo de 2026) cuyo abono está previsto en efectivo, y estará afectado por potenciales ajustes al precio usuales en este tipo de operaciones que se estima aumentarán el importe a aproximadamente 298 millones de GBP. En marzo 2026 se ha formalizado una operación de compraventa de divisas a plazo (*FX forward*) por la que, por dicho importe en GBP, se abonarán en la fecha estimada de cierre de la transacción 338,6 millones de euros. No obstante, el cierre final de la operación, previsto para el segundo trimestre de 2026, está condicionado al cumplimiento de una serie de requisitos entre los que se encuentra la obtención de las aprobaciones regulatorias pertinentes y la formalización de documentación de cierre. El avance en el cumplimiento de las condiciones precedentes es adecuado y conforme el calendario previsto.

2.2.1 Sociedades dependientes

Aeropuerto London Luton

El volumen de pasajeros del Aeropuerto London Luton ha registrado un aumento interanual del 2,9% que refleja la operativa de Jet2 (iniciada en su nueva base de Luton en abril de 2025), el calendario de la Semana Santa, así como el impacto del conflicto de Oriente Medio.

La mejora sustancial de la capacidad ofertada por las principales aerolíneas que operan en el aeropuerto también ha contribuido al crecimiento del tráfico, liderado por Ryanair (+13,8%) y seguido por Wizz Air (+1,0%) que ha visto su operativa impactada por el conflicto en Medio Oriente.

El conflicto de Oriente Medio ha afectado al tráfico de marzo a los destinos de Tel Aviv y Amman que representaron cerca del 2,2% del tráfico en 2025.

No obstante, el aeropuerto ha recuperado un 101,5% del volumen de pasajeros de 2019.

En movimientos de aeronaves, se han registrado 28.618 operaciones (-0,7% interanual).

El volumen de carga ha registrado 3.436 toneladas de mercancía (-51,8% interanual). El descenso de tráfico de mercancías se debe al cierre nocturno de la pista por las obras de repavimentación que han finalizado el 27 de marzo.

Plazo de la concesión

El 17 de noviembre de 2021 se formalizó el Acuerdo de recuperación sostenible del Aeropuerto London Luton con el Ayuntamiento de Luton para compensar la pérdida de actividad consecuencia de la pandemia. El acuerdo contempló una

extensión de la concesión de 16,5 meses (del 31 de marzo de 2031 al 15 de agosto de 2032). Este plazo ha sido ampliado posteriormente hasta el 18 de septiembre de 2032.

ANB

Aeropuerto	Pasajeros (millones)		% Variación ¹ interanual
	1T 2026	1T 2025	
Recife	2,8	2,5	11,5%
Maceió	0,9	0,8	11,6%
João Pessoa	0,5	0,5	13,7%
Aracajú	0,4	0,3	7,1%
Juazeiro do Norte	0,1	0,1	22,0%
Campina Grande	0,03	0,04	-13,4%
TOTAL	4,7	4,2	11,5%

¹ Los porcentajes de variación están calculados en pasajeros.

El volumen de pasajeros de los seis aeropuertos de ANB ha registrado un significativo aumento interanual del 11,5%, liderado por el Aeropuerto de Recife (+11,5%) que crece tanto en pasajeros domésticos como internacionales.

Por aerolíneas, es destacable indicar que Azul (principal aerolínea en ANB) ha recuperado el crecimiento tras varios meses en 2025 de contracción por la entrada en *Chapter 11* (en mayo de 2025) y que GOL ha incrementado considerablemente su oferta en todos los aeropuertos del grupo.

En movimientos de aeronaves, se han registrado 40.587 operaciones (+5,6% interanual).

El volumen de carga ha alcanzado 18.903 toneladas de mercancías (+15,1% interanual).

Plazo de la concesión

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

BOAB

Aeropuerto	Pasajeros (millones)		% Variación ¹ interanual
	1T 2026	1T 2025	
Congonhas - Sao Paulo	6,18	5,82	6,3%
Campo Grande	0,36	0,40	-9,2%
Uberlandia	0,28	0,25	13,6%
Santarém	0,12	0,11	4,9%
Marabá	0,08	0,09	-5,6%
Montes Claros	0,07	0,08	-15,7%
Carajás	0,07	0,06	18,4%
Altamira	0,02	0,02	15,9%
Uberaba	0,02	0,03	-40,1%
Corumbá	0,003	0,01	-69,3%
Ponta Porã	0,01	0,01	-19,4%
TOTAL	7,2	6,9	5,0%

¹ Los porcentajes de variación están calculados en pasajeros.

El volumen de pasajeros de los once aeropuertos de BOAB ha registrado un aumento interanual del 5,0%, liderado por el Aeropuerto de Congonhas (+6,3%).

Por aerolíneas, GOL y LATAM crecen ligeramente mientras que Azul incrementa considerablemente su oferta, si bien aún su cuota de mercado en BOAB sigue siendo significativamente inferior al de las otras dos compañías.

En movimientos de aeronaves, se han registrado un total de 70.334 operaciones (-3,0% interanual).

El volumen de carga ha registrado 15.151 toneladas de mercancías (+6,0% interanual).

Plazo de la concesión

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

2.2.2 Sociedades asociadas y con control conjunto

Grupo Aeroportuario del Pacífico (GAP)

Ha registrado 15,4 millones de pasajeros que representan una disminución interanual del 5,5%.

En los 12 aeropuertos del grupo en México, el volumen de pasajeros ha disminuido un 3,2% interanual y en los 2 aeropuertos de Jamaica ha descendido un 24,6%.

La disminución en el tráfico de pasajeros en México responde a varios factores coyunturales, entre los que se encuentran el aumento en los costes del combustible para las aerolíneas, que ha llevado a ajustes en capacidad y ocupación; y un empeoramiento de la percepción de la seguridad en México por el turista estadounidense, a raíz de los incidentes ocurridos en Jalisco en el mes de febrero.

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

Con fecha 11 de diciembre de 2025 fue aprobada la fusión por absorción de la sociedad dependiente AMP con su matriz GAP. No obstante, a la fecha de formulación del presente informe de gestión consolidado, dicha operación aún está sujeta al cumplimiento de determinadas condiciones precedentes y plazos administrativos, estimándose que pueda completarse durante el primer semestre de 2026. Una vez completada la fusión, la sociedad ADI pasará a ostentar una participación directa en GAP.

Aeropuerto Internacional Alfonso Bonilla Aragón (Cali-Colombia)

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

3. Áreas de negocio

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

- **Aeropuertos:** segmento bajo el que se recogen las operaciones de Aena como gestor de los aeropuertos que forman parte de su red en España y que se identifican en la actividad denominada *aeronáutica*. Asimismo, el segmento de Aeropuertos incluye la actividad de gestión de los espacios comerciales en las terminales aeroportuarias y la red de aparcamientos, que se identifican en la actividad denominada *comercial*.
- **Servicios inmobiliarios:** incluye sustancialmente la explotación por Aena de los activos de naturaleza industrial e inmobiliaria que no están incluidos en las terminales aeroportuarias.
- **Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia (AIRM):** se corresponde con los ingresos y gastos relacionados con la explotación de este aeropuerto bajo el modelo de concesión de la cual es titular la sociedad dependiente Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia S.M.E., S.A. (SCAIRM).
- **Internacional:** las operaciones de la subsidiaria Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. se corresponden con la actividad de desarrollo internacional del Grupo que consiste en inversiones en otros gestores aeroportuarios. Dentro de este segmento, se presenta información desglosada sobre las operaciones realizadas en el periodo por cada una de las concesiones sobre infraestructuras aeroportuarias ubicadas fuera de España y gestionadas por las sociedades dependientes: Aeropuerto London Luton, Grupo Aeroportuario del Nordeste de Brasil (ANB) y Bloco de Onze Aeroportos de Brasil (BOAB).

3.1 Segmento Aeropuertos

3.1.1 Actividad aeronáutica

Documento de Regulación Aeroportuaria 2017-2021 (DORA I)

Solicitud de modificación del DORA 2017-2021

Sobre la solicitud de modificación del DORA I, no hay cambios respecto a la situación descrita en la nota 23 de las Cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2025.

Documento de Regulación Aeroportuaria 2022-2026 (DORA II)

Base de Activos regulada

La base de activos regulada asciende a 9.296,4 millones de euros al cierre de 2025.

Tarifas aeroportuarias 2026

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

Recursos contra las tarifas aeroportuarias

- En relación con los procedimientos contra las **tarifas aeroportuarias de 2022**, los recursos contencioso-administrativos presentados por IATA y Ryanair fueron íntegramente desestimados por la Audiencia Nacional mediante sentencias dictadas el 28 de marzo de 2025.

Ryanair ha interpuesto recurso de casación frente a las sentencias dictadas y Aena ha presentado oposición al citado recurso.

La Dirección del Grupo considera que la resolución de los recursos no tendrá impacto significativo en sus estados financieros consolidados.

- Con respecto a los procedimientos contra las **tarifas aeroportuarias de 2023**, con fecha 19 de febrero de 2026 se ha recibido sentencia de la Audiencia Nacional desestimando el recurso contencioso-administrativo interpuesto por IATA contra la resolución de la CNMC de 24 de noviembre de 2022 sobre supervisión de tarifas aeroportuarias aplicables por Aena para el ejercicio 2023 y contra la resolución de 15 de diciembre de 2023 que resolvió los conflictos presentados por ALA, Ryanair e IATA contra la propuesta de tarifas aeroportuarias de Aena para el ejercicio 2023.

Como se indica en el apartado 10. (Hechos posteriores) el 6 de abril de 2026, IATA ha interpuesto recurso de casación frente a la sentencia dictada por la Audiencia Nacional el 19 de febrero de 2026.

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

- En relación con los procedimientos contra las **tarifas aeroportuarias de 2024 y de 2025**, no hay cambios respecto a la situación descrita en la nota 23 de las Cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2025.
- En relación a la aprobación de las **tarifas aeroportuarias de 2026**, IATA, Ryanair, ALA promovieron un conflicto tarifario ante la CNMC. Aena presentó alegaciones el 25 de septiembre de 2025.

Con fecha 13 de noviembre de 2025, la CNMC dictó la Resolución de supervisión de las tarifas aeroportuarias aplicables por Aena en el ejercicio 2026), fijando el IMAAJ en 11,00 euros por pasajero y ajustando el factor K conforme a sus previsiones de tráfico. Esta resolución fue notificada a Aena el 19 de noviembre de 2025.

Con fecha 20 de noviembre de 2025, la Sala de Supervisión Regulatoria de la CNMC dictó la Resolución sobre los conflictos acumulados presentados por ALA, Ryanair e IATA frente al Acuerdo del Consejo de Administración de Aena de 29 de julio de 2025 por el que se aprobaron las tarifas aeroportuarias aplicables en el ejercicio 2026.

La resolución de los conflictos desestima las alegaciones de los usuarios sobre la necesidad de descontar de las tarifas del ejercicio 2026 los costes COVID-19 y los gastos relativos a los sistemas de control de fronteras, ya que estos no han sido indebidamente consolidados ni indebidamente aplicados a las tarifas del ejercicio 2026.

El 23 de febrero de 2026, Aena ha sido emplazada como interesada en el procedimiento iniciado por Ryanair y en el procedimiento iniciado por IATA. Aena se ha personado en ambos procedimientos.

Documento de Regulación Aeroportuaria 2027-2031 (DORA III)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Tras la aprobación de la propuesta por parte del Consejo de Administración, ésta se remite a la DGAC para su tramitación y posterior aprobación por el Consejo de Ministros, aprobación que deberá producirse a más tardar el 30 de septiembre de 2026.

Principales magnitudes

Miles de euros	1T 2026	1T 2025	Variación interanual	% Variación interanual
Ingresos ordinarios	708.766	673.531	35.235	5,2%
Prestaciones Patrimoniales:	686.262	651.293	34.969	5,4%
Pasajeros	297.914	286.316	11.598	4,1%
Aterrizajes	196.344	186.344	10.000	5,4%
Seguridad	113.793	103.958	9.835	9,5%
Pasarelas telescópicas	23.872	23.199	673	2,9%
Handling	26.654	26.374	280	1,1%
Carburante	7.823	7.754	69	0,9%
Estacionamientos	16.894	14.424	2.470	17,1%
Servicio de comida a bordo	2.648	2.755	-107	-3,9%
Recuperación costes control fronterizo	319	166	153	92,2
Recuperación costes COVID	1	3	-2	-66,7%
Resto servicios aeroportuarios	22.504	22.238	266	1,2%
Otros ingresos operativos	10.675	10.053	622	6,2%
Total Ingresos	719.441	683.584	35.857	5,2%
Total gastos (incluye amortización)	-659.500	-633.423	26.077	4,1%
EBITDA	199.872	199.515	357	0,2%

Otros ingresos operativos incluye los epígrafes de Otros ingresos de explotación, Trabajos realizados por la empresa para su inmovilizado, Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras y Exceso de provisiones que se muestran en la Cuenta de resultados del apartado 12 (Estados financieros).

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

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

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

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

El efecto de la variación interanual de las tarifas ha supuesto 15,6 millones de euros.

En el primer trimestre de 2026 se ha producido una dilución en el ingreso regulado por importe de 28,7 millones de euros (3,5 millones de euros en el primer trimestre de 2025).

Los incentivos comerciales han supuesto un menor ingreso de 5,8 millones de euros (2,8 millones de euros en el primer trimestre de 2025).

La bonificación por pasajero en conexión ha ascendido a 17,3 millones de euros (17,9 millones de euros en el primer trimestre de 2025).

El EBITDA ha alcanzado 199,9 millones de euros (+0,2% interanual y +0,4 millones de euros) y el margen de EBITDA el 27,8% (29,2% en el primer trimestre de 2025).

3.1.2 Actividad comercial

Principales magnitudes

Miles de euros	1T 2026	1T 2025	Variación interanual	% Variación interanual
Ingresos ordinarios	462.016	437.747	24.269	5,5%
Otros ingresos operativos	3.354	3.354	-	-
Total Ingresos	465.370	441.101	24.269	5,5%
Total gastos (incluye amortización)	-133.605	-123.497	10.108	8,2%
EBITDA	356.684	342.798	13.886	4,1%

Otros ingresos operativos incluye los epígrafes de Otros ingresos de explotación, Trabajos realizados por la empresa para su inmovilizado, Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras y Exceso de provisiones que se muestran en la Cuenta de resultados del apartado 12 (Estados financieros).

El margen de EBITDA se ha situado en el 76,6 % (77,7% en el primer trimestre de 2025).

Ingresos por línea de actividad

Miles de euros	1T 2026	1T 2025	Variación interanual	% Variación interanual
Retail:	263.067	257.735	5.332	2,1%
Tiendas libres de impuestos	131.651	132.539	-889	-0,7%
Restauración	85.714	82.847	2.867	3,5%
Tiendas	32.072	29.345	2.727	9,3%
Explotaciones comerciales ¹	13.631	13.004	627	4,8%
Movilidad:	109.873	103.458	6.415	6,2%
Alquiler de vehículos	57.826	55.738	2.088	3,7%
Aparcamientos	52.047	47.720	4.327	9,1%
Servicios VIP ²	55.375	42.097	13.278	31,5%
Suministros	17.957	18.406	-449	-2,4%
Publicidad	6.230	6.159	71	1,2%
Arrendamientos	9.442	9.847	-405	-4,1%
Otros	31.659	31.455	27	59,9%
Ingresos ordinarios Comercial	462.016	437.747	24.269	5,5%

¹ Incluye explotaciones comerciales diversas, como los servicios bancarios, las máquinas de plastificado de equipajes, máquinas expendedoras y los servicios regulados (farmacias, estancos, loterías).

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

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

Comerciales y Servicios Inmobiliarios Millones de euros	Ingresos		% Variación interanual	
	1T 2026	1T 2025	Millones €	%
Total negocio	487,6	451,9	35,7	7,9%
Ingresos por Rentas Fijas y Variables facturadas	384,3	354,7	29,6	8,3%
Ingresos por RMGA ¹	103,3	97,2	6,1	6,3%
Linealizaciones y ajustes	9,1	15,5	-6,4	-41,3%
TOTAL	496,7	467,4	29,3	6,3%

¹ Renta mínima anual garantizada.

Los ingresos del negocio comercial e inmobiliario de Aena (ingresos por rentas fijas, variables y RMGA) han aumentado un 7,9% interanual y por pasajero han crecido un 4,6% a 7,4 euros (7,1 euros en el primer trimestre de 2025).

Excluyendo los ingresos por servicios inmobiliarios, los ingresos comerciales incluyen los siguientes conceptos:

Comerciales Millones de euros	Ingresos		% Variación interanual	
	1T 2026	1T 2025	Millones €	%
Total negocio	454,4	423,2	31,2	7,4%
Ingresos por Rentas Fijas y Variables facturadas	354,0	328,1	25,9	7,9%
Ingresos por RMGA ¹	100,5	95,0	5,5	5,7%
Línealizaciones y ajustes	7,6	14,6	-7,0	-48,0%
TOTAL	462,0	437,7	24,3	5,5%

¹ Renta mínima anual garantizada.

Los ingresos del negocio comercial (ingresos por rentas fijas, variables y RMGA) han aumentado un 7,4% interanual y por pasajero han crecido un 4,1% a 6,9 euros (6,7 euros en el primer trimestre de 2025).

La actividad comercial ha mejorado respecto a 2025 y este comportamiento se observa en todas las líneas de negocio. Las ventas totales han aumentado un 4,5% interanual y por pasajero han crecido un 1,3%.

- En las **tiendas libres de impuestos**, las ventas han aumentado un 7,8% interanual. Destaca el buen comportamiento de las ventas de los siguientes aeropuertos: Palma de Mallorca (+58%), Bilbao (+35%), Sevilla (+12%), Josep Tarradellas Barcelona-El Prat (+15%), Adolfo Suárez Madrid-Barajas (+10%), Gran Canaria (+10%) e Ibiza (+10%).

El incremento que presenta el Aeropuerto de Palma de Mallorca viene motivado porque, debido a las obras del Nuevo Diseño Funcional del aeropuerto, la antigua tienda cerró en noviembre de 2024 y la nueva abrió al público, de forma parcial, en abril de 2025 (aún están pendientes de obras 230 m²). También es especialmente destacable el buen comportamiento de las ventas de los aeropuertos Josep Tarradellas Barcelona-El Prat y Adolfo Suárez Madrid-Barajas, apoyadas principalmente en la apertura de nuevos espacios y la progresiva finalización de las obras en las principales tiendas.

Si bien el número de operaciones ha crecido, el ticket medio se ha reducido por el efecto de la oferta de productos que tienen precios más reducidos que los de las categorías tradicionales de las tiendas libres de impuestos.

Al cierre del primer trimestre de 2026, las rentas variables facturadas correspondientes al contrato de los aeropuertos canarios han superado la RMGA.

- En **restauración**, las ventas han aumentado un 7,1% interanual, favorecidas principalmente por el buen funcionamiento de las nuevas marcas.

En el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas (+10% de ventas), a 31 de marzo de 2026 se ha completado la reforma de los 55 locales de la oferta de restauración licitada en 2023. Esta renovación ha supuesto la incorporación de 20 marcas que amplían y diversifican la oferta gastronómica del aeropuerto. También hay que señalar que la evolución en el aeropuerto de Palma de Mallorca sigue siendo estable, debido al impacto de las obras del Módulo D que continúan condicionando la actividad comercial.

Desde julio de 2025 y hasta marzo 2026, se han publicado 52 licitaciones que incluyen 94 locales, de las cuales, se han adjudicado 37 licitaciones que incluyen 55 locales. Las RMGA de adjudicación de estas licitaciones, suponen en conjunto un aumento de las RMGA de 2025 del 33% en 2026 y del 39% en 2027.

Se ha licitado la práctica totalidad de la oferta de restauración de los aeropuertos de Málaga-Costa del Sol y Gran Canaria. La fecha de presentación de ofertas finaliza el 4 de mayo.

- En las **tiendas**, las ventas han aumentado un 3,3% interanual, en un contexto en el que su crecimiento se ve condicionado por la incorporación en las tiendas libres de impuestos de categorías de productos que también forman parte de la oferta de tiendas de conveniencia y delicatessen, por factores operativos asociados a la reciente introducción de la normativa *Entry Exit System* en los controles de pasaportes, así como por impactos geopolíticos que influyen en el perfil del pasajero.

Destacan las ventas en los aeropuertos de Palma de Mallorca (+24,9%), Alicante-Elche Miguel Hernández (+17,7%), Málaga-Costa del Sol (+8,9%), Valencia (+15%), Ibiza (+17%) y Lanzarote (+15,4%).

Desde julio de 2025 y hasta marzo 2026 se han publicado 32 licitaciones (58 locales), de las cuales, se han adjudicado 27 licitaciones (51 locales). Las RMGA de adjudicación de estas licitaciones, suponen en conjunto un aumento de las RMGA de 2025 del 45% en 2026 y del 66% en 2027.

- En la línea de **alquiler de vehículos**, los ingresos de la actividad de alquiler de vehículos sin conductor han crecido un 2,5% interanual. Este aumento refleja principalmente el incremento del número de contratos (+1,2%) y del ticket medio (+0,3%).

Destacan los incrementos interanuales de los aeropuertos de Bilbao (+15,9%), Adolfo Suárez Madrid-Barajas (+12,9%), Sevilla (+12,7%), Ibiza (+5,4%) y Jerez (+4,8%). Las ventas en aeropuertos turísticos muestran una moderación en términos interanuales.

- En **aparcamientos**, los ingresos han aumentado impulsados por la optimización de las plazas disponibles y la mejora de las políticas de precios.

Los aeropuertos con mayor peso sobre el incremento interanual de ingresos son Adolfo Suárez Madrid-Barajas (+18,6%), Josep Tarradellas Barcelona-El Prat (+11,7%), Málaga-Costa del Sol (+15,4%), Valencia (+9,8%) y Alicante-Elche Miguel Hernández (+9,4%).

- En **servicios VIP**, el crecimiento es consecuencia de la mejora de la actividad de las salas VIP. Esta actividad, que representa más del 80% de la facturación de servicios VIP, ha experimentado un aumento interanual de ingresos del 25%, como consecuencia principalmente del mayor número de clientes (+15%) y del incremento del precio medio (+9%).

Detalle de ingresos comerciales por actividad comercial

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

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

Miles de euros	1T 2026	1T 2025	% Variación interanual
Retail:	255.979	244.196	4,8%
Tiendas libres de impuestos	123.154	119.777	2,8%
Restauración	86.257	79.033	9,1%
Tiendas	33.658	32.206	4,5%
Explotaciones comerciales	12.910	13.180	-2,0%
Movilidad:	109.297	102.425	6,7%
Aparcamientos	52.047	47.720	9,1%
Alquiler de vehículos	57.250	54.705	4,7%
Servicios VIP	55.334	42.049	31,6%
Suministros	17.957	18.406	-2,4%
Arrendamientos	9.442	9.847	-4,1%
Publicidad	6.361	6.219	2,3%
Otros	72	46	56,5%
TOTAL	454.441	423.187	7,4%

Euros por pasajero	1T 2026	1T 2025	% Variación interanual
Retail:	3,91	3,84	1,7%
Tiendas libres de impuestos	1,88	1,89	-0,3%
Restauración	1,32	1,24	5,8%
Tiendas	0,51	0,51	1,3
Explotaciones comerciales	0,20	0,21	-5,0%
Movilidad:	1,67	1,61	3,5%
Aparcamientos	0,79	0,75	5,8%
Alquiler de vehículos	0,87	0,86	1,5%
Servicios VIP	0,84	0,66	27,6%
Suministros	0,27	0,29	-5,4%
Arrendamientos	0,14	0,16	-7,0%
Publicidad	0,10	0,10	-0,8%
Otros	0,00	0,00	52,1
TOTAL	6,94	6,66	4,1%

Ingresos por Rentas Fijas y Variables facturadas:

Miles de euros	1T 2026	1T 2025	% Variación interanual
Retail:	156.977	150.664	4,2%
Tiendas libres de impuestos	76.402	72.321	5,6%
Restauración	55.324	51.361	7,7%
Tiendas	19.660	20.309	-3,2%
Explotaciones comerciales	5.591	6.673	-16,2%
Movilidad:	108.868	102.158	6,6%
Aparcamientos	52.037	47.711	9,1%
Alquiler de vehículos	56.831	54.447	4,4%
Servicios VIP	55.024	41.977	31,1%
Suministros	17.957	18.406	-2,4%
Arrendamientos	9.442	9.847	-4,1%
Publicidad	5.637	5.041	11,8%
Otros	72	46	56,9%
TOTAL	353.977	328.139	7,9%

Euros por pasajero	1T 2026	1T 2025	% Variación interanual
Retail:	2,40	2,37	1,0%
Tiendas libres de impuestos	1,17	1,14	2,4%
Restauración	0,84	0,81	4,5%
Tiendas	0,30	0,32	-6,1%
Explotaciones comerciales	0,09	0,11	-18,8%
Movilidad:	1,66	1,61	3,3%
Aparcamientos	0,79	0,75	5,8%
Alquiler de vehículos	0,87	0,86	1,2%
Servicios VIP	0,84	0,66	27,1%
Suministros	0,27	0,29	-5,4%
Arrendamientos	0,14	0,16	-7,0%
Publicidad	0,09	0,08	8,4%
Otros	0,00	0,00	52,1%
TOTAL	5,40	5,17	4,6%

Ingresos por RMGA:

Miles de euros	1T 2026	1T 2025	% Variación interanual
Retail:	99.002	93.532	5,8%
Tiendas libres de impuestos	46.752	47.456	-1,5%
Restauración	30.933	27.672	11,8%
Tiendas	13.998	11.897	17,7%
Explotaciones comerciales	7.319	6.507	12,5
Movilidad:	429	267	60,5
Aparcamientos	10	9	7,5
Alquiler de vehículos	419	258	62,4%
Publicidad	724	1.178	-38,6%
Servicios VIP	310	72	332,7%
TOTAL	100.464	95.048	5,7%

Euros por pasajero	1T 2026	1T 2025	% Variación interanual
Retail:	1,51	1,47	2,6%
Tiendas libres de impuestos	0,71	0,75	-4,5%
Restauración	0,47	0,44	8,4%
Tiendas	0,21	0,19	14,1%
Explotaciones comerciales	0,11	0,10	9,1
Movilidad:	0,01	0,00	55,6
Aparcamientos	0,00	0,00	4,2
Alquiler de vehículos	0,01	0,00	57,5%
Publicidad	0,01	0,02	-40,4%
Servicios VIP	0,00	0,00	319,6%
TOTAL	1,53	1,50	2,5%

3.2 Segmento Servicios inmobiliarios

Principales magnitudes

Miles de euros	1T 2026	1T 2025	Variación interanual	% Variación interanual
Ingresos ordinarios	34.673	29.697	4.976	16,8%
Otros ingresos operativos	263	234	29	12,4%
Total Ingresos	34.936	29.931	5.005	16,7%
Total gastos (incluye amortización)	-17.446	-17.850	-404	-2,3%
EBITDA	21.493	16.389	5.104	31,1%

Otros ingresos operativos incluye los epígrafes de Otros ingresos de explotación, Trabajos realizados por la empresa para su inmovilizado, Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras y Exceso de provisiones que se muestran en la Cuenta de resultados del apartado 12 (Estados financieros).

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

Los ingresos de este segmento reflejan principalmente el crecimiento de los ingresos por el arrendamiento de nuevos activos (naves y derechos de superficie) relacionados con la actividad de carga aérea.

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

El comportamiento de la carga aérea ha continuado siendo excelente. Los ingresos representan el 45% del segmento de servicios inmobiliarios y han aumentado un 15% interanual. El tráfico de mercancías ha alcanzado 325.926 toneladas, lo que supone un incremento interanual del 5,5%.

3.3 Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia

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

En el primer trimestre de 2026, este aeropuerto ha registrado 131.956 pasajeros y 1.358 movimientos de aeronaves, que representan una variación interanual de +34,7% y de +28,6% respectivamente.

Principales magnitudes

Miles de euros	1T 2026	1T 2025	Variación interanual	% Variación interanual
Ingresos ordinarios	2.364	2.512	-148	-5,9%
Otros ingresos operativos	23	18	5	27,8%
Total Ingresos	2.387	2.530	-143	-5,7%
Total gastos (incluye amortización)	-4.707	-4.819	-112	-2,3%
EBITDA	-2.141	-2.126	15	0,7%

Otros ingresos operativos incluye los epígrafes de Otros ingresos de explotación, Trabajos realizados por la empresa para su inmovilizado, Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras y Exceso de provisiones que se muestran en la Cuenta de resultados del apartado 12 (Estados financieros).

Plazo de la concesión

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

3.4 Segmento Internacional

Principales magnitudes

Miles de euros	1T 2026	1T 2025	Variación interanual	% Variación interanual
Ingresos ordinarios	258.451	163.914	94.537	57,7%
Otros ingresos operativos	13	5.274	-5.261	-99,8%
Total Ingresos	258.464	169.188	89.276	52,8%
Total gastos (incluye amortización)	-206.867	-110.842	96.025	86,6%
EBITDA	85.494	88.551	-3.057	-3,5%

Otros ingresos operativos incluye los epígrafes de Otros ingresos de explotación, Trabajos realizados por la empresa para su inmovilizado, Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras y Exceso de provisiones que se muestran en la Cuenta de resultados del apartado 12 (Estados financieros).

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

- La consolidación del Aeropuerto London Luton ha supuesto una contribución de 97,0 millones de euros en ingresos y de 37,0 millones de euros en EBITDA.
- La consolidación de ANB ha supuesto una contribución de 31,4 millones de euros en ingresos y 19,9 millones de euros en EBITDA.
- La consolidación de BOAB ha supuesto una contribución de 129,3 millones de euros en ingresos y de 30,1 millones de euros en EBITDA.

El EBITDA del segmento internacional ha alcanzado 85,5 millones de euros (-3,5% interanual y -3,1 millones de euros). El margen de EBITDA se ha situado en el 33,1% (52,3% en el primer trimestre de 2025).

Excluyendo las compensaciones de los seguros reconocidas en el primer trimestre de 2025 en el Aeropuerto London Luton por la reconstrucción del aparcamiento TCP2 derivada del incendio que ocurrió en 2023 (14,7 millones de euros registrados en "Resultado por enajenaciones de inmovilizado"), el EBITDA del segmento internacional habría aumentado un 15,8% interanual (+11,6 millones de euros).

El margen de EBITDA del segmento internacional sería un 49,1% (45,8% en el primer trimestre de 2025) excluyendo los servicios de construcción (IFRIC 12) reconocidos en las concesiones en Brasil (con efecto neutro en EBITDA) y las compensaciones de los seguros por la reconstrucción del aparcamiento TCP2.

En el primer trimestre de 2026, las concesiones en Brasil (ANB y BOAB) han reconocido 84,2 millones de euros de ingresos y de gastos por servicios de construcción (IFRIC 12) (8,1 millones de euros en el primer trimestre de 2025).

Aeropuerto London Luton

Miles de euros	1T 2026	1T 2025	Variación interanual	% Variación interanual
Ingresos ordinarios	97.006	87.772	9.234	10,5%
Ingresos aeronáuticos	45.400	43.368	2.032	4,7%
Ingresos comerciales	51.606	44.404	7.202	16,2%
Otros ingresos operativos	-	5.241	-5.241	-100,0%
Total Ingresos	97.006	93.013	3.993	4,3%
Personal	-19.125	-18.365	760	4,1%
Pérdidas por deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales	-164	-3	161	5366,7%
Otros gastos de explotación	-40.703	-43.904	-3.201	-7,3%
Amortizaciones	-19.465	-16.317	3.148	19,3%
Bajas de inmovilizado	-	14.693	-14.693	-
Total gastos	-79.457	-63.896	15.561	24,4%
EBITDA	37.014	45.434	-8.420	-18,5%

Tipo de cambio Euro/Libra: 0,8514 en 1T 2026 y 0,8357 en 1T 2025.

Otros ingresos operativos incluye los epígrafes de Otros ingresos de explotación, Trabajos realizados por la empresa para su inmovilizado, Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras y Exceso de provisiones que se muestran en la Cuenta de resultados del apartado 12 (Estados financieros).

En moneda local, los ingresos del aeropuerto London Luton (84,2 millones de GBP) han aumentado un 8,3% interanual (+6,5 millones de GBP).

- Los ingresos aeronáuticos (39,4 millones de GBP) han aumentado un 8,8% interanual (+3,2 millones de GBP) debido al incremento del tráfico, a la actualización de las tarifas negociadas con las aerolíneas y de las tarifas publicadas, a la actualización de las tarifas medioambientales, así como a mayores ingresos por estacionamiento de aeronaves derivados del cierre de la pista en horario nocturno por trabajos de repavimentación.
- Los ingresos comerciales (44,8 millones de GBP) reflejan un incremento del 20,7% interanual (+7,7 millones de GBP).
Si se tienen en cuenta los ingresos registrados en "Otros ingresos operativos" en el primer trimestre de 2025, correspondientes a compensaciones de seguros por lucro cesante debido al incendio del aparcamiento TCP2 que ocurrió en 2023 (2,5 millones de GBP), los ingresos comerciales habrían aumentado un 13,3% interanual (+5,2 millones de euros). Esta variación se debe principalmente a ingresos extraordinarios de alquileres (+5 millones de GBP) procedentes de la regularización de rentas en dos contratos de arrendamiento y del incremento del reintegro de ingresos asociados a la subida de impuestos sobre bienes inmuebles comerciales.
- En "Otros ingresos operativos" se registraron, en el primer trimestre de 2025, 4,4 millones de GBP correspondientes a las compensaciones de seguros por lucro cesante mencionadas anteriormente (2,5 millones de GBP) y a compensaciones por los costes incrementales de operación (1,9 millones de GBP).

Los gastos operativos (gastos de personal y otros gastos de explotación) han alcanzado 51,9 millones de GBP, reflejando una disminución de 0,1 millones de GBP (-0,2% interanual). Excluyendo los costes registrados en "Otros gastos de explotación" en el primer trimestre de 2025, derivados del incendio del TCP2 (3,3 millones de GBP por costes incrementales de operación y provisiones de seguros), los gastos operativos (gastos de personal y otros gastos de explotación) habrían aumentado 3,2 millones de GBP (+6,5% interanual) debido a las siguientes variaciones:

- Aumento de gastos de personal (+8,2% interanual y +1,3 millones de GBP), debido principalmente a la subida salarial, al aumento del coste de seguridad social, al incremento de la plantilla de seguridad y de experiencia del cliente como consecuencia del mayor volumen de tráfico.
- Otros gastos de explotación reflejan una disminución del 3,7% interanual y -1,4 millones de GBP, debido al efecto de los costes incrementales de operación y provisiones de seguros (3,3 millones de GBP) registrados en el primer trimestre de 2025. Excluyendo dichos costes, "Otros gastos de explotación" habrían aumentado un 5,7% interanual y 1,9 millones de GBP. Este incremento refleja principalmente el mayor gasto del canon de la concesión (+1,1 millones de GBP y 7% interanual), el aumento de los costes de mantenimiento (especialmente por las actuaciones de emergencia en el sistema de drenaje) y del coste del canal de venta del aparcamiento.

En el primer trimestre de 2025, el gasto del canon de la concesión fue 14,6 millones de GBP y en el primer trimestre de 2026 ha ascendido a 15,7 millones de GBP, debido al incremento del número de pasajeros, pese a la caída de carga y por su actualización de acuerdo con el índice de precios aplicable en el mes de abril.

En el epígrafe “Resultado por enajenaciones de inmovilizado”, se registraron en el primer trimestre de 2025 compensaciones de los seguros por la reconstrucción del aparcamiento TCP2 (12,3 millones de GBP).

El EBITDA ha alcanzado 32,1 millones de GBP (-15,4% interanual y -5,8 millones de GBP) y el margen de EBITDA el 38,2% (48,8% en el primer trimestre de 2025).

Excluyendo las partidas registradas en el primer trimestre de 2025 derivadas del incendio del TCP2 mencionadas anteriormente (1,9 millones de GBP registrados en “Otros ingresos operativos” correspondientes a compensaciones de costes incrementales de operación; 3,3 millones de GBP registrados en “Otros gastos de explotación” por costes incrementales de operación y provisiones de seguros; y 12,3 millones de GBP registrados en “Resultado por enajenaciones de inmovilizado” por compensaciones para la reconstrucción del TCP2), el EBITDA del primer trimestre de 2025 sería 27,0 millones de GBP y la variación interanual reflejaría un aumento del 18,9% y +5,1 millones de GBP.

El margen de EBITDA sería un 35,7% en el primer trimestre de 2025.

ANB

Miles de euros	1T 2026	1T 2025	Variación interanual	% Variación interanual
Ingresos ordinarios	31.442	28.533	2.909	10,2%
Ingresos aeronáuticos	19.389	17.369	2.020	11,6%
Ingresos comerciales	10.889	9.253	1.636	17,7%
Ingresos por servicios de construcción	1.164	1.911	-747	-39,1%
Otros ingresos operativos	-	18	-18	-100,0%
Total Ingresos	31.442	28.551	2.891	10,1%
Personal	-3.041	-2.797	244	8,7%
Pérdidas por deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales	-38	76	114	-150,0%
Otros gastos de explotación	-8.475	-8.520	-45	-0,5%
Amortizaciones	-7.703	-7.932	-229	-2,9%
Bajas de inmovilizado	-	8	-8	-
Total gastos	-19.257	-19.165	92	0,5%
EBITDA	19.888	17.318	2.570	14,8%

Tipo de cambio Euro/Real brasileño: 6,150 en 1T 2026 y 6,161 en 1T 2025.

Otros ingresos operativos incluye los epígrafes de Otros ingresos de explotación, Trabajos realizados por la empresa para su inmovilizado, Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras y Exceso de provisiones que se muestran en la Cuenta de resultados del apartado 12 (Estados financieros).

En moneda local, los ingresos de ANB (193,4 millones de BRL) han aumentado un 9,9% interanual (+17,5 millones de BRL) reflejando el desempeño de la actividad aeronáutica y comercial. Excluyendo los ingresos por servicios de construcción (IFRIC 12) (7,2 millones de BRL en el primer trimestre de 2026 y 11,8 millones de BRL en el primer trimestre de 2025), los ingresos totales serían un 13,5% superiores al primer trimestre de 2025 (+22,1 millones de BRL).

- Los ingresos de la actividad aeronáutica (119,3 millones de BRL) han crecido un 11,4% (+12,2 millones de BRL) debido a la actualización de las tarifas con la inflación (aplicada en octubre de 2025), al incremento del tráfico y al cambio en su composición (con mayor cuota del tráfico punto a punto doméstico e internacional que tiene una tarifa superior frente al tráfico de conexión).
- Los ingresos comerciales (67,0 millones de BRL) han aumentado un 17,5% (+10,0 millones de BRL) debido principalmente al aumento de los ingresos de las actividades de alquiler de vehículos, restauración y de carga.

Los gastos operativos (gastos de personal y otros gastos de explotación) han alcanzado 70,8 millones de BRL y han aumentado 1,1 millones de BRL (+1,6% interanual). Excluyendo los gastos por servicios de construcción (con efecto neutro en el EBITDA), los gastos operativos han aumentado 5,7 millones de BRL (+9,9% interanual) debido a las siguientes variaciones:

- Aumento de gastos de personal (+1,5 millones de BRL y +8,6% interanual) por aumento de la plantilla y la revisión salarial aplicada desde mayo de 2025.
- Otros gastos de explotación reflejan una disminución de 0,4 millones de BRL (-0,7% interanual). Excluyendo el efecto de los gastos por servicios de construcción, habrían aumentado 4,2 millones de BRL (+10,4% interanual) debido principalmente al incremento del servicio de limpieza y de los gastos de mantenimiento, así como por el efecto de la inflación en otros conceptos de gasto.

El contrato de concesión de ANB establece el pago de un canon variable a ANAC (Agencia Nacional de Aviación Civil) desde 2025, que en 2026 corresponde al 3,26% de los ingresos brutos. Sin embargo, el acuerdo de reequilibrio para compensar el efecto reconocido de la COVID-19 permite su compensación, quedando así la concesionaria exenta del pago, al igual que en 2025.

El EBITDA ha alcanzado 122,3 millones de BRL (+14,6% interanual y +15,6 millones de BRL) y el margen de EBITDA el 63,3% (60,7% en el primer trimestre de 2025). Excluyendo el efecto de los costes de construcción (IFRIC 12), el margen de EBITDA sería un 65,7% (65,0% en el primer trimestre de 2025).

BOAB

Miles de euros	1T 2026	1T 2025	Variación interanual	% Variación interanual
Ingresos ordinarios	129.277	46.747	82.530	177%
Ingresos aeronáuticos	28.993	27.326	1.667	6%
Ingresos comerciales	17.237	13.279	3.958	30%
Ingresos por servicios de construcción	83.047	6.142	76.905	1252%
Otros ingresos operativos	6	10	-4	-40%
Total Ingresos	129.283	46.757	82.526	176%
Personal	-4.754	-3.688	1.066	29%
Pérdidas por deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales	-93	-49	44	90%
Otros gastos de explotación	-94.383	-17.316	77.067	445%
Amortizaciones	-6.691	-5.918	773	13%
Total gastos	-105.921	-26.971	78.950	292,7%
EBITDA	30.053	25.704	4.349	16,9%

Tipo de cambio Euro/Real brasileño: 6,150 en 1T 2026 y 6,161 en 1T 2025.

Otros ingresos operativos incluye los epígrafes de Otros ingresos de explotación, Trabajos realizados por la empresa para su inmovilizado, Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras y Exceso de provisiones que se muestran en la Cuenta de resultados del apartado 12 (Estados financieros).

En moneda local, los ingresos de BOAB (795,1 millones de BRL) han aumentado un 176,0% interanual (+507,1 millones de BRL) debido al mayor importe de servicios de construcción (IFRIC 12) asociado al avance de las obras obligatorias de la Fase I-B del contrato de concesión y a otras actuaciones de mejora. Excluyendo los ingresos por servicios de construcción (510,8 millones de BRL en el primer trimestre de 2026 y 37,8 millones de euros en el primer trimestre de 2025), los ingresos totales serían 284,4 millones de BRL (+13,6% interanual y +34,1 millones de BRL).

- Los ingresos de la actividad aeronáutica (178,3 millones de BRL) han crecido un 5,9% (+10,0 millones de BRL) debido principalmente a la actualización de las tarifas con la inflación (aplicada en octubre de 2025), al aumento del tráfico y al cambio en su composición (mayor cuota del tráfico punto a punto doméstico que tiene una tarifa superior frente al tráfico de conexión).
- Los ingresos comerciales (106,0 millones de BRL) han aumentado un 29,6% (+24,2 millones de BRL) debido principalmente al aumento de los ingresos de las actividades de publicidad, restauración, salas VIP e ingresos inmobiliarios.

Los gastos operativos (gastos de personal y otros gastos de explotación) han ascendido a 609,7 millones de BRL y han aumentado 480,3 millones de euros (+371,2% interanual). Excluyendo los gastos por servicios de construcción (con efecto neutro en el EBITDA) los gastos operativos serían 99,0 millones de BRL y el aumento 7,4 millones de BRL (+8,1% interanual) debido al incremento de:

- Gastos de personal (+6,5 millones de BRL y +28,7% interanual) por aumento de la plantilla y la revisión salarial aplicada desde mayo de 2025.
- Otros gastos de explotación (+473,8 millones de BRL y +444,1% interanual). Excluyendo el efecto de los gastos por servicios de construcción (IFRIC 12) habrían aumentado 0,9 millones de BRL (+1,3% interanual) por la adecuación de los recursos a los niveles de actividad y por el efecto de la inflación.

El EBITDA ha alcanzado 184,8 millones de BRL (+16,7% interanual y +26,5 millones de BRL) y el margen de EBITDA el 23,2% (55,0% en el primer trimestre de 2025). Excluyendo el efecto de los costes de construcción (IFRIC 12), el margen de EBITDA sería un 65,0% (63,3% en el primer trimestre de 2025).

Empresas asociadas y con control conjunto

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

Miles de euros	1T 2026	1T 2025	Variación interanual	Unidades monetarias por euro	1T 2026	1T 2025	% Variación interanual
AMP (México)	7.801	7.716	85	MXN	20,5	18,4	11,4 %
SACSA (Colombia)	-2.633	-2	-2.631	COP	4.327,9	4.251,3	1,8 %
AEROCALI (Colombia)	-285	1.803	-2.088	COP	4.327,9	4.251,3	1,8 %
Total participación en el resultado de asociadas	4.883	9.517	-4.634				

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

La aportación al resultado de AEROCALI incluye en el primer trimestre de 2026, 253,0 miles de euros de deterioro de participaciones puestas en equivalencia.

SACSA fue la sociedad concesionaria del Aeropuerto Internacional Rafael Núñez de Cartagena de Indias (Colombia) hasta el 29 de febrero de 2024, fecha en la que terminó el contrato de concesión. Considerando que la sociedad no dejó de tener actividad, en el año 2024 se acordó su disolución y liquidación, habiéndose producido su liquidación definitiva el 20 de marzo de 2026.

4. Cuenta de resultados

Miles de euros	1T 2026	1T 2025	Variación interanual	% Variación interanual
Ingresos ordinarios	1.466.211	1.307.341	158.870	12,2%
Otros ingresos de operativos	13.717	18.284	-4.567	-25,0%
Total ingresos	1.479.928	1.325.625	154.303	11,6%
Aprovisionamientos	-40.227	-40.657	-430	-1,1%
Gastos de personal	-187.938	-168.165	19.773	11,8%
Otros gastos de explotación	-586.630	-483.032	103.598	21,4%
Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales	-3.446	-1.973	-1.473	74,7%
Amortización del inmovilizado	-202.302	-208.655	-6.353	-3,0%
Resultado por enajenaciones de inmovilizado	-844	10.466	11.310	-108,1%
Otras ganancias / (pérdidas) – netas	214	1.372	-1.158	-84,4%
Total gastos	-1.021.173	-890.644	130.529	14,7%
EBITDA	661.057	643.636	17.421	2,7%
Resultado de explotación	458.755	434.981	23.774	5,5%
Ingresos financieros	31.939	21.123	10.816	51,2%
Gastos financieros	-60.931	-58.536	2.395	4,1%
Otros ingresos/(gastos) financieros - netos	12.202	463	11.739	2535,4%
Ingresos (Gastos) financieros – netos	-16.790	-36.950	-20.160	-54,6%
Resultado de entidades valoradas por el método de la participación	5.136	9.116	-3.980	-43,7%
Deterioro de entidades valoradas por el método de la participación	-253	401	-654	100,0%
Resultado antes de impuestos	446.848	407.548	39.300	9,6%
Impuesto sobre las ganancias	-115.159	-97.581	17.578	18,0%
Resultado del período consolidado	331.689	309.967	21.722	7,0%
Resultado del período atribuible a participaciones no dominantes	2.267	8.653	-6.386	-73,8%
Resultado del período atribuible a los accionistas de la dominante	329.422	301.314	28.108	9,3%

Otros ingresos operativos incluye los epígrafes de Otros ingresos de explotación, Trabajos realizados por la empresa para su inmovilizado, Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras y Exceso de provisiones que se muestran en la Cuenta de resultados del apartado 12 (Estados financieros).

Principales variaciones

Los ingresos totales muestran un incremento interanual de 154,3 millones de euros (+11,6%) reflejando la evolución de los distintos segmentos del negocio del Grupo que se detalla en el apartado 3 (Áreas de negocio).

Tal y como se indica en el apartado 3.4 (Segmento internacional), en las concesiones en Brasil se han registrado en concepto de ingresos por servicios de construcción (IFRIC 12) 84,2 millones de euros en el primer trimestre de 2026 (8,1 millones de euros en el primer trimestre de 2025). Excluyendo los ingresos por servicios de construcción, los ingresos totales del Grupo habrían aumentado 78,1 millones de euros (+5,9%).

La variación de “Otros ingresos operativos” refleja principalmente las compensaciones de los seguros del Aeropuerto London Luton reconocidas en el primer trimestre de 2025, en concepto de lucro cesante y costes incrementales de operación, correspondientes al incendio que se produjo en el TCP2 en 2023, según se explica en el apartado 3.4 (Segmento internacional).

Los gastos operativos (aprovisionamientos, gastos de personal y otros gastos de explotación) han ascendido a 814,8 millones de euros y han registrado un aumento interanual de 122,9 millones de euros (+17,8%):

- Gastos de personal (187,9 millones de euros): reflejan un crecimiento de 19,8 millones de euros (+11,8%).

En Aena (159,0 millones de euros), han aumentado 17,6 millones de euros (+12,5%) como consecuencia principalmente de la revisión salarial del año (+2%), del incremento de la plantilla, de la actualización de otros conceptos retributivos derivados de la entrada en vigor del nuevo convenio colectivo y del mayor coste de la seguridad social debido a los incrementos anteriores.

Las variaciones en las filiales, Aeropuerto London Luton, ANB y BOAB, se explican en el apartado 3.4 (Segmento internacional).

- Otros gastos de explotación (586,6 millones de euros): han aumentado 103,6 millones de euros (+21,4%). Tal y como se indica en el apartado 3.4 (Segmento internacional), las concesiones en Brasil han reconocido 84,2 millones de euros de gastos por servicios de construcción (IFRIC 12), con efecto neutro en el EBITDA (8,1 millones de euros en el primer trimestre de 2025). Excluyendo los gastos por servicios de construcción, el total de "Otros gastos de explotación" del Grupo habría aumentado 27,4 millones de euros (+5,8%).

En Aena (439,0 millones de euros), han aumentado 29,7 millones de euros (+7,2%):

M€	1T		Variación interanual	
	2026	2025	€	%
Tributos	152,2	155,7	-3,5	-2,3%
Mantenimientos	73,2	61,0	12,2	20,1%
Seguridad	66,0	60,8	5,2	8,5%
Energía eléctrica	28,6	31,0	-2,4	-7,7%
Limpieza y carros portaequipaje	21,8	20,9	0,8	3,9%
Servicios PMR	23,7	19,2	4,5	23,7%
Servicios profesionales	17,6	15,0	2,5	16,9%
Gestión de salas VIP	14,7	10,9	3,8	35,0%
Gestión de aparcamientos	6,7	6,7	0,0	0,2%
Resto	34,7	28,2	6,5	22,9%
TOTAL	439,0	409,4	29,7	7,2%
TOTAL (excluyendo energía eléctrica)	410,4	378,4	32,1	8,5%

Según muestra la tabla anterior, los conceptos de gasto de Aena que reflejan un mayor crecimiento porcentual corresponden a los costes de gestión de las salas VIP, servicios PMR, mantenimiento, servicios profesionales y seguridad, debido principalmente al incremento de actividad y al mayor coste y alcance de servicios de nuevos contratos. El gasto en mantenimiento también refleja un mayor gasto en repuestos y trabajos preventivos. El gasto de seguridad también refleja la entrada en vigor, en junio de 2025, de las normas de uso de las instalaciones de Aena en determinados aeropuertos de la red. El aumento del gasto de servicios PMR también está afectado por costes del primer trimestre de 2025 reconocidos en el último trimestre del año.

La línea "Resto" refleja el aumento del gasto de combustible, destacando el del gas, así como del transporte entre terminales para empleados y del control de pasaportes (*Entry Exit System-EES*) iniciado en octubre de 2025.

En sentido contrario, la variación de tributos se genera por un menor tipo impositivo aplicable al Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat y el gasto de la energía eléctrica ha disminuido un 7,7% interanual debido a la disminución del coste de la electricidad.

Las variaciones en las filiales, Aeropuerto London Luton, ANB y BOAB, se explican en el apartado 3.4 (Segmento internacional).

El epígrafe "Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales", refleja la dotación y aplicación de la provisión de las cuentas a cobrar deterioradas en 2026 y 2025, principalmente en Aena.

En el epígrafe "Resultado por enajenaciones de inmovilizado", la variación se debe principalmente a la compensación de los seguros por la reconstrucción del aparcamiento TCP2 del Aeropuerto London Luton (14,7 millones de euros) explicada en el apartado 3.4 (Segmento internacional), y a la baja de activos (-3,3 millones de euros) por los equipos de control fronterizo sustituidos en Aena en cumplimiento de la nueva normativa europea EES (*Entry Exit System*), registradas en el primer trimestre de 2025.

La disminución de la "Amortización de inmovilizado" recoge la variación de este epígrafe en Aena (-10,0 millones de euros) debido principalmente al cambio de la vida útil de diversas clases de inmovilizado material que se efectuó durante 2025 con efecto 1 de enero: viales interiores y exteriores (de 20 a 37 años, en octubre de 2025), plataformas de estacionamiento (de 25 a 33 años, en octubre de 2025), edificios industriales y servicios (de 32 a 37 años, en octubre de 2025), abastecimientos, depuración y tratamiento (de 15 a 30 años, en junio de 2025) y sistemas de ayudas a la navegación ruta aproximación y aterrizaje (de 12 a 18 años, en julio de 2025). También por la aceleración de la vida útil de los equipos ABC de control de pasaportes en llegadas en varios aeropuertos. Esta disminución, se ha compensado parcialmente por el aumento de la amortización en las participaciones internacionales (3,7 millones de euros).

El resultado financiero refleja una disminución del gasto neto de 20,2 millones de euros, debido a las siguientes variaciones:

- Ingresos financieros: han aumentado 10,8 millones de euros, debido principalmente a la remuneración de los mayores saldos de tesorería de BOAB, ANB y ADI (+14,0 millones de euros, en conjunto), compensados parcialmente por la disminución de la remuneración de los depósitos y de los saldos medios en cuenta corriente de Aena (-3,0 millones de euros) debido a un tipo medio de remuneración inferior al del primer trimestre de 2025, a pesar de los mayores saldos medios en depósitos y en cuenta corriente.
- Gastos financieros: han aumentado 2,4 millones de euros, principalmente por el coste financiero en Aena del bono emitido en enero de 2026 (3,3 millones de euros), el mayor gasto financiero de BOAB por la refinanciación de la deuda en noviembre de 2025 y la variación por el derivado de ADI cancelado a finales de 2025. En sentido contrario, la deuda de Aena con ENAIRE ha supuesto un menor gasto (3,6 millones de euros) debido a la bajada de los tipos de interés y de la deuda media).
- Otros ingresos/(gastos) financieros-netos: refleja un aumento de ingresos de 11,7 millones de euros, correspondiente en su mayoría a la variación que se ha producido por las diferencias de tipo de cambio registradas en ADI (12,6 millones de euros) por la valoración de los préstamos a Luton y BOAB.

El EBITDA consolidado ha ascendido a 661,1 millones de euros y ha aumentado un 2,7% interanual (+17,4 millones de euros). El margen de EBITDA se ha situado en el 44,7% (48,6% al 31 de marzo de 2025).

Excluyendo las compensaciones de los seguros por la reconstrucción del aparcamiento TCP2 del Aeropuerto London Luton reconocidas en el primer trimestre de 2025 (14,7 millones de euros), el EBITDA consolidado habría aumentado un 5,1% (+32,1 millones de euros).

El margen de EBITDA del Grupo sería un 47,4% (47,7% a 31 de marzo de 2025) excluyendo los servicios de construcción (IFRIC 12) reconocidos en las concesiones en Brasil (con efecto neutro en EBITDA) y las compensaciones de los seguros por la reconstrucción del aparcamiento TCP2.

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

En cuanto al Impuesto sobre las ganancias, se ha registrado un gasto por importe de 115,2 millones de euros como consecuencia principalmente del resultado del ejercicio.

El período se ha cerrado con un beneficio neto de 329,4 millones de euros, reflejado en el Resultado atribuible a los accionistas de la dominante.

5. Inversiones

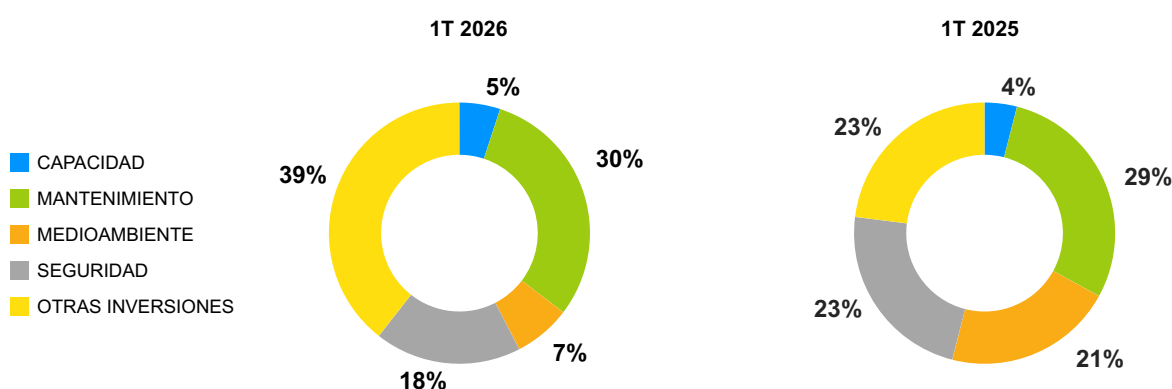
El importe total de la inversión pagada en el primer trimestre de 2026 (inmovilizado material, activos intangibles e inversiones inmobiliarias) ha ascendido a 298,9 millones de euros (203,1 millones de euros en el primer trimestre de 2025).

5.1 Red de aeropuertos en España⁵

La inversión pagada ha ascendido a 196,2 millones de euros (167,0 millones de euros en el primer trimestre de 2025) de los que 0,01 millones de euros corresponden a AIRM (0,4 millones de euros en el primer trimestre de 2025).

La inversión ejecutada en Aena se ha situado en 132,5 millones de euros. En el año 2026 está previsto ejecutar un volumen de inversión de 832,5 millones de euros.

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



5.2. Participaciones internacionales

Aeropuerto London Luton

La inversión pagada durante el primer trimestre de 2026 ha ascendido a 19,3 millones de euros.

Las principales actuaciones corresponden al compromiso de inversión de mantenimiento del contrato de concesión y a las obras de repavimentación de la pista (11,0 millones de GBP). En menor medida, a las inversiones para la construcción de una nueva Taxiway (Taxiway Alpha), a los trabajos para la construcción de una planta solar, así como a actuaciones para habilitar hangares cedidos a aerolíneas como centro de carga y stands adicionales para aumentar el volumen de aeronaves basadas.

Los trabajos de repavimentación de la pista han finalizado el 27 de marzo de 2026. Además, se han sustituido alrededor de 1.000 balizas halógenas por unidades LED más eficientes.

Junto con la pista se ha terminado las obras de la calle de rodaje Alpha, finalizando así el último compromiso del proyecto CURIUM, dentro del acuerdo que supuso un plan de remodelación para aumentar la capacidad de pasajeros a 18 millones al año.

ANB

La inversión pagada durante el primer trimestre de 2026 ha sido de 3,6 millones de euros.

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

Una parte de las actuaciones ya comenzaron en 2025. Entre ellas, destacan la reforma de las instalaciones de servicios de extinción de incendios en varios aeropuertos, diversas intervenciones de adecuación de infraestructuras en varios aeropuertos, y la modernización y mejora de las pasarelas de embarque de los aeropuertos de Recife y Maceió.

En cuanto a nuevas adjudicaciones, destaca la contratación de las obras de la calle de rodaje (TWY "M") y las actuaciones de renovación de barreras operacionales en el aeropuerto de Recife.

⁵ Incluye los aeropuertos de Aena y AIRM.

BOAB

La inversión pagada durante el primer trimestre de 2026 ha ascendido a 79,7 millones de euros.

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

Las obras de 10 aeropuertos progresan a buen ritmo teniendo como objetivo el cumplimiento del hito marcado en el contrato de concesión.

En el aeropuerto de Congonhas, por su parte, se avanza de forma simultánea en los distintos frentes de obra asociados a la primera etapa del proyecto, que incluye la construcción de hangares y terminales de carga para compañías aéreas, la ejecución de una nueva plataforma de posiciones remotas y el inicio de las obras de ampliación del terminal. El plazo de finalización de las obras del aeropuerto de Congonhas es junio de 2028.

6. Estado de situación financiera

Miles de euros	1T 2026	2025	Variación	% Variación
ACTIVOS				
Activos no corrientes	15.054.403	14.857.858	196.545	1,3%
Activos corrientes	4.140.029	3.334.741	805.288	24,1%
Total activos	19.194.432	18.192.599	1.001.833	5,5%
PATRIMONIO NETO Y PASIVOS				
PATRIMONIO NETO	9.547.486	9.154.577	392.909	4,3%
Pasivos no corrientes	7.646.784	7.265.816	380.968	5,2%
Pasivos corrientes	2.000.162	1.772.206	227.956	12,9%
Total patrimonio neto y pasivos	19.194.432	18.192.599	1.001.833	5,5%

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

6.1 Principales variaciones

El **Activo no corriente** ha aumentado 196,5 millones de euros, debido principalmente a las siguientes variaciones:

- Incremento de los “Activos intangibles” en 190,7 millones de euros, fundamentalmente por:
 - Durante el primer trimestre se han producido altas de activos intangibles por importe de 123,7 millones de euros correspondientes, principalmente a inversiones en las infraestructuras de ANB y BOAB, así como en aplicaciones informáticas de Aena. Este efecto se ve compensado parcialmente por la amortización del periodo (33,7 millones de euros).
 - Aumento en la valoración al cierre del primer trimestre de los activos intangibles por importe neto de 102,0 millones de euros, consecuencia del efecto neto de las diferencias de conversión asociadas a los activos de las filiales: por la apreciación del real brasileño con respecto al euro (101,2 millones de euros) y por la depreciación del valor de la libra esterlina frente al euro (0,8 millones de euros).
- Aumento de “Otros activos no corrientes” en 18,2 millones de euros, en su mayor parte por la contabilización de los ingresos correspondientes a la linealización de las RMGA, establecidas por anualidades crecientes durante los primeros años de vida de los contratos de arrendamiento comercial e inmobiliario.
- Aumento de las “Inversiones en empresas asociadas y con control conjunto en 12,4 millones de euros, debido a:
 - Incremento en el valor consolidado de la participación de AMP como resultado de: la incorporación del resultado de la compañía de los tres primeros meses del ejercicio 2026 (+7,8 millones de euros); el aumento en la valoración de su participada GAP a 31 de marzo de 2026 (+3,7 millones de euros); y el impacto de las diferencias de conversión por la depreciación del euro (+1,1 millones de euros).
 - El 20 de marzo de 2026 se ha producido la liquidación definitiva de la asociada SACSA, según se indica en el apartado 3.4 (Segmento internacional). Como consecuencia, se ha dado de baja la inversión registrada por puesta

en equivalencia, por importe de 275 miles de euros así como las diferencias de conversión registradas hasta la fecha de liquidación por importe de 2,4 millones de euros.

- Disminución del “Inmovilizado material” en 31,5 millones de euros, debido fundamentalmente a que el importe de las amortizaciones (164,27 millones de euros) ha sido superior a las altas de inmovilizado (135,9 millones de euros).

Los derivados registrados en balance, corresponden a operaciones de cobertura de tipo de interés, de tipo de cambio y a una cobertura del precio de la electricidad (VPPA). La valoración de estos contratos a 31 de marzo de 2026, ha supuesto el registro de un activo no corriente y corriente por 1,4 y 9,8 millones de euros respectivamente, y un pasivo no corriente y corriente por 1,34 y 1,66 millones de euros (en total, 8,2 millones de euros). La valoración a 31 de diciembre de 2025, se reflejó contablemente como un activo corriente por 9,4 millones de euros.

El **Activo corriente** ha aumentado 805,3 millones de euros, como consecuencia principalmente de:

- Incremento del “Efectivo y equivalentes” en 896,7 millones de euros que se explica en el apartado 7 (Flujo de caja).
- Disminución de “Clientes y otros activos corrientes” en 119,8 millones de euros, originada en su mayoría, por:
 - El saldo de las cuentas comerciales de Aena ha disminuido en 128,9 millones de euros como consecuencia del efecto neto de los siguientes factores: la reducción de los saldos de clientes por aproximadamente 231 millones de euros, derivada principalmente del cobro de las RMGA correspondientes a 2025 facturadas en diciembre; este efecto se ve parcialmente compensado por el reconocimiento del ingreso devengado estimado de las RMGA del ejercicio 2026 por importe de 103,2 millones de euros.
 - Aumento de los saldos de clientes de Luton (6,34 millones de euros) y de las filiales brasileñas (6 millones de euros).
 - Aumento de las periodificaciones de gastos anticipados de Aena por 5,4 millones de euros debido, principalmente, al pago de la prima anual del seguro de responsabilidad civil.
 - Disminución del saldo del activo por impuesto corriente por importe de 12,3 millones de euros consecuencia del cobro en enero de 2026 del Impuesto de Sociedades de 2024 del Grupo fiscal en España por 18 millones de euros. Este efecto se ve compensado en parte por el aumento del activo por impuesto corriente en las filiales extranjeras por un total de 5,8 millones de euros, consecuencia de retenciones y pagos a cuenta de sus respectivos impuestos sobre beneficios.
- Otros activos financieros corrientes se han incrementado en 28,2 millones de euros debido en su mayor parte al valor volumen de los depósitos constituidos por las filiales brasileñas con excedentes de tesorería (+23 millones de euros).

El aumento del **Patrimonio neto** en 392,9 millones de euros, viene originado principalmente por el efecto neto de:

- El beneficio del período atribuible a los accionistas de la dominante (+329,4 millones de euros).
- La disminución de las diferencias de conversión negativas (-54,6 millones de euros) generada principalmente por la apreciación del real brasileño con respecto al euro (-51,6 millones de euros) y la liquidación de SACSA (-1,8 millones de euros).

El incremento del **Pasivo no corriente** en 381,0 millones de euros deriva principalmente del aumento de la “Deuda financiera” en 369,3 millones de euros, debido, principalmente a:

- Reclasificación a corto plazo de 191,8 millones euros de la deuda que Aena con ENAIRE y de 26,6 millones de euros de la deuda de Aena con entidades de crédito.
- Aena ha realizado en enero una nueva emisión de bonos por importe de 500 millones de euros.
- La deuda de BOAB por la emisión de obligaciones (*debentures*) realizada a finales de 2025 se ha incrementado en 74 millones de euros como consecuencia del efecto de las diferencias de conversión del BRL (60,5 millones de euros) y de los intereses devengados (13,5 millones de euros).
- La deuda de ANB con entidades de crédito se ha incrementado en 15,2 millones de euros como consecuencia del efecto de las diferencias de conversión del BRL (+16,4 millones de euros) compensado por la reclasificación de la deuda con vencimiento a corto (-1,2 millones de euros).

El **Pasivo corriente** ha aumentado 228,0 millones de euros, debido esencialmente a las siguientes variaciones:

- Incremento del “Pasivo por impuesto corriente” en 114,7 millones de euros, consecuencia principalmente del registro de las provisiones del gasto por impuesto de sociedades de las compañías del Grupo, correspondiente al periodo.
- Aumento de “Proveedores y otras cuentas a pagar” en 78,9 millones de euros, debido principalmente a: registro de la provisión de impuestos locales de Aena cuyo devengo se produce al inicio del ejercicio (+151,7 millones de euros); y, al aumento de los anticipos de clientes (+21,5 millones de euros). Este incremento se compensa parcialmente por la disminución de los proveedores de inmovilizado (-90,9 millones de euros), de los impuestos indirectos a pagar de Aena (-12,8 millones de euros).

- Incremento de la “Deuda financiera” en 43,0 millones de euros, que se explica principalmente por la reclasificación de largo plazo a corto plazo de la deuda que mantiene Aena con Enaire (+191,8 millones de euros) y con entidades de crédito (+26,6 millones de euros) así como por el aumento de los gastos financieros asociados a la deuda pendientes de liquidar (84,8 millones de euros). Este incremento se compensa parcialmente por la amortización de la deuda de Aena con Enaire (-200,7 millones de euros) y con entidades de crédito (-26,7 millones de euros), así como a la liquidación de intereses por un total de 30,2 millones de euros.

6.2 Evolución de la deuda financiera neta

La deuda financiera neta contable consolidada del Grupo Aena se sitúa a 31 de marzo de 2026 en 5.024,7 millones de euros. Este importe incluye 418,8 millones de euros procedentes de la consolidación de la deuda financiera neta contable del Aeropuerto London Luton, 232,6 millones de euros de ANB y 791,0 millones de euros de BOAB.

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

Miles de euros	1T 2026	2025
Deuda Financiera Bruta contable	7.968.995	7.556.696
Efectivo y equivalentes al efectivo	2.944.326	2.047.669
Deuda Financiera Neta contable	5.024.669	5.509.027
Deuda Financiera Neta contable / EBITDA	1,32x	1,46x

La deuda financiera neta contable de Aena S.M.E., S.A. se sitúa a 31 de marzo de 2026 en 3.620,8 millones de euros siguiendo la normativa del PGC.

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

Miles de euros	1T 2026	2025
Deuda Financiera Bruta contable	6.367.080	6.073.037
Efectivo y equivalentes al efectivo	2.746.323	1.605.196
Deuda Financiera Neta contable	3.620.757	4.467.841
Deuda Financiera Neta contable / EBITDA	1,06x	1,31x

Del total de la deuda de Aena, un importe de 3.792,5 millones de euros incluyen la obligación de cumplir con unas ratios financieras que se revisan cada año en junio y diciembre. A 31 de marzo de 2026 las ratios se han cumplido.

En el primer trimestre de 2026, Aena ha amortizado 227,4 millones de euros correspondientes al calendario de pagos establecido según contrato (200,7 millones de euros corresponden al principal de la deuda de Aena con ENAIRE y 26,7 millones de euros de la deuda bilateral con entidades de crédito).

El 22 de enero de 2026, Aena realizó una emisión de bonos por importe de 500 millones de euros y vencimiento a diez años, bajo el Programa Euro Medium Term Note (EMTN) que registró el 19 de diciembre de 2025 en la Comisión Nacional de Mercado de Valores (CNMV) por importe de 3.000 millones de euros. El coste financiero efectivo ha sido 3,616% (+78 puntos básicos sobre la referencia *midswap*) y el cupón del 3,5%. Las agencias de rating Fitch y Moody’s asignaron a la emisión una calificación “A” y “A2” respectivamente.

A 31 de marzo de 2026, el saldo de caja de Aena asciende a 2.746,3 millones de euros (1.605,2 millones de euros a 31 de diciembre de 2025).

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

Estas disponibilidades de caja y facilidades crediticias totalizan 4.991,3 millones de euros (3.850,2 millones de euros a 31 de diciembre de 2025).

El tipo de interés medio de la deuda de Aena se ha situado en un 2,51% en el primer trimestre de 2026 (2,34% en 2025).

La calificación crediticia de largo plazo asignada por la agencia de rating Moody's a Aena S.M.E., S.A. es "A2", con perspectiva estable, y por la agencia Fitch Ratings es "A", con perspectiva estable. La calificación a corto plazo asignada por Fitch Ratings es "F1".

A nivel del Grupo, las disponibilidades de caja y facilidades crediticias ascienden a 5.257,3 millones de euros (4.367,2 millones de euros al 31 de diciembre de 2025).

El tipo de interés medio de la deuda del Grupo se ha situado en un 4,32% en el primer trimestre de 2026 (2,88% a 31 de diciembre de 2025).

Aeropuerto London Luton

A 31 de marzo de 2026, la deuda financiera neta contable asciende a 418,8 millones de euros (55,2 millones corresponden a préstamos de accionistas y el resto a deuda con terceros) y el saldo de caja a 24,6 millones de euros.

Adicionalmente, el Aeropuerto London Luton dispone de una facilidad de crédito por 25 millones de GBP (equivalentes a 28,8 millones de euros), completamente disponibles a 31 de marzo de 2026, y una línea de crédito de 40 millones de GBP (equivalentes a 46,1 millones de euros), de la que se encuentra desembolsado un importe de 6 millones de GBP.

Los contratos de financiación del Aeropuerto London Luton establecen unas ratios financieras a cuyo cumplimiento está obligado con periodicidad semestral. A 31 de marzo de 2026 las ratios se han cumplido.

El tipo de interés medio de la deuda se ha situado en un 4,66% en el primer trimestre de 2026 (4,48% a 31 de diciembre de 2025), excluyendo la deuda con accionistas del Grupo Aena.

ANB

A 31 de marzo de 2026, la deuda financiera neta contable asciende a 232,6 millones de euros y el saldo de caja a 7,9 millones de euros (219,8 millones de euros y 4,4 millones de euros respectivamente al 31 de diciembre de 2025)

Durante el primer trimestre de 2026, ANB ha amortizado deuda con entidades de crédito por importe de 8,2 millones de BRL (equivalentes a 1,4 millones de euros).

Los contratos de financiación de ANB están sujetos al cumplimiento de unas ratios financieras que se revisan a final de cada año. A 31 de marzo de 2026 las ratios se han cumplido.

El tipo de interés medio de la deuda se ha situado en un 9,3% en el primer trimestre de 2026 (9,2% en el año 2025).

BOAB

A 31 de marzo de 2026, la deuda financiera neta contable equivale a 791,0 millones de euros con un saldo de caja de 114,2 millones de euros (682,0 millones de euros y 128,1 millones de euros respectivamente al 31 de diciembre de 2025).

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

El tipo de interés medio de la deuda en moneda local se ha situado en un 14,7% en el primer trimestre de 2026 (10,9% en 2025) excluyendo la deuda con accionistas del Grupo Aena.

7. Flujo de caja

Miles de euros	1T 2026	1T 2025	Variación	% Variación
Efectivo neto generado por actividades de explotación	908.402	820.444	87.958	10,7%
Efectivo neto utilizado en actividades de inversión	-303.709	-196.997	106.712	54,2%
Efectivo neto generado/(utilizado) en actividades de financiación	282.300	-210.126	-492.426	-234,3%
Efectivo y equivalentes al efectivo al inicio del ejercicio	2.047.669	1.821.283	226.386	12,4%
Efecto de las variaciones de los tipos de cambio	9.664	5.702	3.962	69,5%
(Disminución)/aumento neto de efectivo y equivalentes al efectivo	896.657	419.023	477.634	114,0%
Efectivo y equivalentes al efectivo al final del ejercicio	2.944.326	2.240.306	704.020	31,4 %

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

Principales variaciones

El efectivo del Grupo ha aumentado 896,7 millones de euros, debido principalmente, a la generación de flujos de caja de explotación como consecuencia del volumen de tráfico aéreo alcanzado durante en el primer trimestre de 2026 y a la emisión de bonos por 500 millones de euros bajo un programa Euro Medium Term Note (EMTN). Estos flujos positivos se han visto parcialmente compensados por flujos utilizados en actividades de inversión, principalmente, por las inversiones realizadas en las infraestructuras aeroportuarias.

Efectivo neto generado por actividades de explotación

El flujo de las actividades de explotación ha sido positivo en 908,4 millones de euros, reflejando la evolución del tráfico y de la actividad comercial en los aeropuertos del Grupo.

Los flujos de explotación positivos se generan fundamentalmente como consecuencia del beneficio antes de impuestos al 31 de marzo de 2026 (446,8 millones de euros).

El importe de los ajustes al resultado al cierre del primer trimestre asciende a 207,9 millones de euros (208,7 millones de euros al cierre del primer trimestre de 2025) correspondiendo, en su mayoría, a la dotación a la amortización de los activos fijos por importe de 202,3 millones de euros (208,7 millones de euros en el primer trimestre de 2025).

El capital circulante muestra una variación positiva de 258,9 millones de euros, derivada principalmente de:

- La variación positiva en “Deudores y otras cuentas a cobrar” (106,5 millones de euros), debida en su mayoría al cobro durante el primer trimestre de 2026 de las RMGA de 2025 facturadas en diciembre (231 millones de euros), compensado parcialmente por el aumento de las facturas pendientes de emitir por la contabilización del ingreso de las RMGA devengadas durante el primer trimestre de 2026 (103,2 millones de euros).
- La variación positiva en “Acreedores y otras cuentas a pagar” (162,1 millones de euros), debida fundamentalmente al registro contable de los impuestos locales de Aena (151,7 millones de euros) correspondientes al ejercicio 2026 que se devengan en su totalidad al comienzo del ejercicio.

Efectivo neto utilizado en actividades de inversión

En las actividades de inversión, el flujo de efectivo ha sido negativo en 303,7 millones de euros, reflejando fundamentalmente los pagos por inversiones en “Adquisiciones de inmovilizado material” y “Adquisiciones de activos intangibles” que han ascendido en total a 298,9 millones de euros (ver apartado 5. Inversiones).

Adicionalmente, se han realizado “Pagos por adquisiciones de otros activos financieros” por 10,7 millones de euros, correspondientes principalmente a las fianzas depositadas en los institutos de la vivienda autonómicos por los contratos de arrendamiento comercial formalizados por Aena durante el último trimestre de 2025 (4,8 millones de euros) así como a la constitución de depósitos a corto plazo con excedentes de tesorería por ANB (6 millones de euros).

Efectivo neto generado/(utilizado) en actividades de financiación

Las actividades de financiación han originado una variación positiva de 282,3 millones de euros, correspondiente principalmente a:

- La emisión de bonos por 500,0 millones de euros bajo el programa Euro Medium Term Note (EMTN).
- La amortización del principal de la deuda de Aena con Enaire de acuerdo al calendario de pagos establecido en el contrato (200,7 millones de euros).

- La amortización de deudas de Aena y ANB con entidades de crédito (28,2 millones de euros).
- Los epígrafes “Otros cobros” y “Otros pagos” recogen cobros por importe de 16,3 millones de euros y pagos por importe de 10,4 millones de euros procedentes, principalmente, de la constitución y de las devoluciones de depósitos y fianzas recibidos en la operativa del negocio aeronáutico y comercial.

8. Principales litigios

El Grupo 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 que no es probable que se produzca una salida de recursos.

Respecto a los procedimientos judiciales relacionados con reclamaciones de operadores de espacios comerciales por las condiciones contractuales de aplicación durante el periodo de pandemia (RMGA/COVID), con fecha 24 de febrero de 2025, fue notificada a Aena la Sentencia núm. 275/2025 de la Sala de lo Civil del Tribunal Supremo que resuelve el recurso de casación interpuesto por la Sociedad 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. Se trata del primer asunto de los mencionados en el que el Tribunal Supremo ha tenido la ocasión de pronunciarse acerca de esta controversia, si bien lo ha hecho para apreciar su incompetencia de jurisdicción al entender que, debiendo ser calificada la relación contractual entre Aena y el operador comercial como un contrato de concesión de servicios, la jurisdicción civil es incompetente para el conocimiento de la demanda interpuesta por este operador comercial. Como consecuencia de ello, la sentencia, sin entrar en el fondo del asunto, acuerda la nulidad de todas las actuaciones judiciales desde la admisión a trámite de la demanda.

Posteriormente el Tribunal Supremo mediante Auto de fecha 4 de noviembre de 2025, ha vuelto a declarar la incompetencia de la jurisdicción civil para el conocimiento de otra demanda y la nulidad de todas las actuaciones desde su admisión a trámite. Este Auto de Tribunal Supremo reitera la doctrina contenida en su sentencia nº 275/2025, de 19 de febrero de 2025.

A partir de ahí, contamos con numerosas resoluciones que aplican la misma doctrina acerca de reconocer la incompetencia de la jurisdicción civil para resolver este tipo de litigios y declaran la nulidad de todo lo actuado.

En relación a los procedimientos judiciales contra las tarifas aeroportuarias de Aena de los ejercicios 2022, 2023, 2024, 2025 y 2026, detallados en el apartado 3.1.1 (Actividad aeronáutica) del presente informe de gestión consolidado, la Dirección del Grupo considera que la resolución de los correspondientes recursos no tendrá impacto significativo en sus estados financieros consolidados.

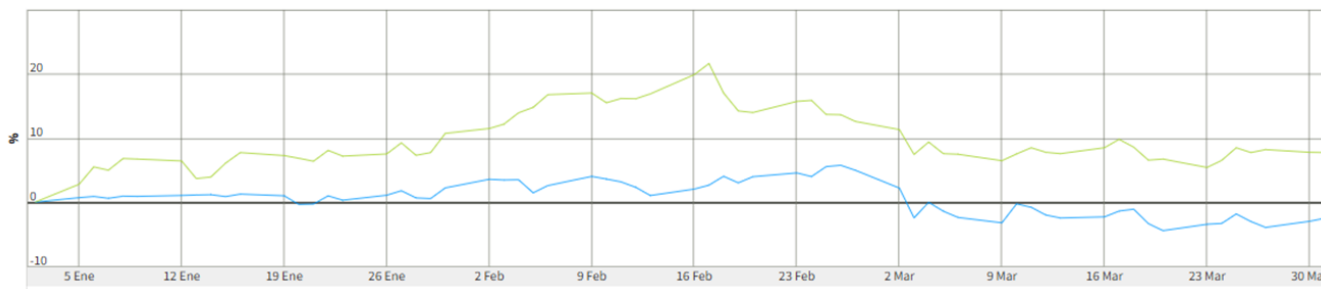
En cuanto a otros procedimientos judiciales, el 16 de septiembre de 2025, IATA interpuso ante el Tribunal Supremo recurso contencioso-administrativo contra el “Acuerdo del Consejo de Ministros por el que se autoriza a Aena S.M.E. S.A. el adelanto de inversiones en el periodo 2025-2026” el cual fue admitido a trámite dando lugar al procedimiento ordinario 2/286/2025. La Abogacía del Estado ha contestado la demanda y Aena se encuentra en plazo para contestar. Si se estimara el recurso y quedara sin efecto el Acuerdo adoptado por el Consejo de Ministros, la incorporación en el DORA III de la compensación a Aena por la amortización y el coste de capital asociados a las inversiones autorizadas se reduciría en 38,9 millones de euros.

9. Evolución bursátil

La cotización de la acción de Aena ha fluctuado en el periodo entre un mínimo de 23,69 euros y un máximo de 28,81 euros. Ha cerrado al 31 de marzo de 2026 en 25,52 euros, lo que implica una revalorización del precio de la acción del 7,1% desde el 31 de diciembre de 2025, superior a la evolución del IBEX35 que en el mismo periodo ha caído un 1,5%.

02/01/2026 - 31/03/2026

Aena (MSE) 25.52 IBEX 35 17,049.60



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

31/03/2026	AENA.MC
Volumen Total operado (Nº de acciones)	108.691.006
Volumen medio diario operado del período (Nº de acciones)	1.725.254
Capitalización €	38.280.000.000
Precio de cierre €	25,5
Nº de acciones	1.500.000.000
Free Float (%)	49%
Free Float (acciones)	735.000.000

En relación con la adquisición y enajenación de acciones propias, a 31 de marzo de 2026 Aena no dispone de acciones propias, por lo que no se ha producido ningún impacto por este motivo ni en el rendimiento obtenido por los accionistas ni en el valor de las acciones.

10. Hechos posteriores al cierre

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

- Con respecto a los procedimientos contra las tarifas aeroportuaria de 2023, el 6 de abril de 2026, IATA ha interpuesto recurso de casación frente a la sentencia dictada por la Audiencia Nacional el 19 de febrero de 2026, desestimando el recurso contencioso-administrativo interpuesto por IATA contra la resolución de la CNMC de 24 de noviembre de 2022 sobre supervisión de tarifas aeroportuarias aplicables por Aena para el ejercicio 2023, y contra la resolución de 15 de diciembre de 2023 que resolvió los conflictos presentados por ALA, Ryanair e IATA contra la propuesta de tarifas aeroportuarias de Aena para el ejercicio 2023.
- Aena está formalizando acuerdos con los diferentes operadores comerciales en relación con los descuentos sobre las RMGA contractuales de los ejercicios afectados por la caída del tráfico, consecuencia de los efectos negativos provocados en el tráfico aéreo por la pandemia. Los acuerdos alcanzados con posterioridad al cierre del período, supondrán un efecto positivo en la cuenta de resultados por importe de 28,4 millones de euros.
- Con fecha 17 de abril de 2026 se ha recibido acta con la propuesta de regularización en relación con el procedimiento de inspección de carácter parcial iniciado por la Agencia Estatal de Administración Tributaria (AEAT), tras la solicitud de rectificación de las autoliquidaciones del Impuesto sobre Sociedades de los ejercicios 2015 a 2023, presentadas por la Sociedad el 9 de julio de 2025 y descrita en la nota 32 de la memoria de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2025, en base a la cual la Sociedad reconoció un activo por impuesto diferido cuyo origen se explica en detalle en la citada nota. Dado que el criterio aplicado por la Administración difiere del propuesto por la Sociedad en dicha solicitud, que estaba fundamentada en la contestación a la consulta vinculante emitida por la Dirección General de Tributos el 22 de noviembre de 2022, así como en los trabajos de asignación y valoración de los elementos patrimoniales afectos a la rama de actividad aportada en 2011, realizados con el apoyo de expertos independientes, se ha procedido a la formalización del acta en disconformidad, en los términos previstos en los artículos 157 de la Ley 58/2003, General Tributaria, y 188 del Real Decreto 1065/2007, por el que se aprueba el Reglamento General de las actuaciones y los procedimientos de gestión e inspección tributaria (RGGI).

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

- El 16 de abril de 2026 la Junta General de Accionistas de Aena S.M.E., S.A. ha aprobado la distribución de un dividendo de 1,09 euros brutos por acción con cargo al beneficio neto de 2025, por importe total de 1.635 millones de euros. El pago se ha hecho efectivo con fecha 27 de abril de 2026.

11. Medidas alternativas de rendimiento (MAR)

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

Las medidas de rendimiento incluidas en este apartado calificadas como MAR y medidas no-NIIF-UE se han calculado utilizando la información financiera del Grupo, pero no están definidas ni detalladas en el marco de información financiera aplicable.

Estas MAR y medidas no-NIIF-UE se han utilizado para planificar, controlar y valorar la evolución del Grupo. El Grupo considera que estas MAR y medidas no-NIIF-UE son de utilidad para la Dirección y los inversores puesto que facilitan la comparación del rendimiento operativo y de la situación financiera entre periodos. Aunque se considera que estas MAR y medidas no-NIIF-UE permiten una mejor valoración de la evolución de los negocios del Grupo, esta información debe considerarse sólo como información adicional, y en ningún caso sustituye a la información financiera preparada según las NIIF. Además, la forma en que el Grupo Aena define y calcula estas MAR y las medidas no-NIIF-UE puede diferir de la forma en que son calculadas por otras compañías que usan medidas similares y, por lo tanto, pueden no ser comparables.

Las MAR y medidas no-NIIF-UE utilizadas en este documento pueden ser categorizadas de la siguiente manera:

Medidas del rendimiento operativo

EBITDA o EBITDA reportado

El EBITDA (“Earnings Before Interest, Tax, Depreciation and Amortization”) es un indicador que mide el margen de explotación de la empresa antes de deducir el resultado financiero, el impuesto sobre las ganancias y las amortizaciones. Se calcula como el Resultado de explotación más las amortizaciones (consolidado bajo NIIF e individual bajo PGC). Al prescindir de las magnitudes financieras y tributarias, así como de gastos contables de amortización que no conllevan salida de caja, es utilizado por la Dirección para evaluar los resultados operativos de la compañía y sus segmentos de negocio a lo largo del tiempo, permitiendo su comparación con otras compañías del sector.

Margen de EBITDA

El Margen de EBITDA se calcula como el cociente del EBITDA entre el total de ingresos y se utiliza como medida de rentabilidad de la empresa y de sus líneas de negocio.

Margen de EBIT

El Margen de EBIT se calcula como el cociente del EBIT entre el total de ingresos. El EBIT (“Earnings Before Interest, and Taxes”) es un indicador que mide el margen de explotación de la empresa antes de deducir el resultado financiero y el impuesto sobre las ganancias y se utiliza como medida de rentabilidad de la empresa.

OPEX

Se calcula como la suma de Aprovisionamientos, Gastos de Personal y Otros Gastos de Explotación y se utiliza para gestionar los gastos operativos o de funcionamiento.

Medidas de la situación financiera

Deuda Financiera Neta

Es la principal MAR que utiliza la Dirección para medir el nivel de endeudamiento de la Compañía.

Se calcula como el total de la “Deuda Financiera” (Deuda financiera no corriente+ Deuda Financiera corriente) que figura en el Estado de situación financiera consolidado adjunto menos el “Efectivo y equivalentes al efectivo” que también figura en dicho estado de situación financiera consolidado (para el caso de la individual, se calcula bajo PGC).

La definición de los términos que se incluyen en el cálculo es la siguiente:

- Deuda Financiera: significa todo endeudamiento financiero con coste de naturaleza financiera como consecuencia de:
 - préstamos, créditos y descuentos comerciales;
 - cualquier cantidad debida en concepto de bonos, obligaciones, notas, deuda y, en general, instrumentos de similar naturaleza;
 - cualquier cantidad debida en concepto de arrendamiento, o leasing que, de acuerdo con la normativa contable aplicable, serían tratados como deuda financiera;
 - los avales financieros asumidos por AENA que cubran parte o la totalidad de una deuda, excluidos aquellos avales relacionados con deudas de sociedades integradas por consolidación; y

- cualquier cantidad recibida en virtud de cualquier otro tipo de acuerdo que tenga el efecto de una financiación comercial y que, de acuerdo con la normativa contable aplicable, sería tratada como deuda financiera.
- Efectivo y equivalentes al efectivo: Definición contenida en el p. 7 de la NIC 7 “Estado de flujos de efectivo”.

Ratio Deuda Financiera Neta / EBITDA

Se calcula como el cociente de la Deuda Financiera Neta entre el EBITDA para cada período de cálculo. En el caso de que el período de cálculo sea inferior al anual, se tomará el EBITDA de los últimos 12 meses.

El Grupo hace un seguimiento de la estructura de capital en función de esta ratio de endeudamiento.

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

Grupo Aena (Miles de euros)	31 de marzo de 2026	31 de diciembre de 2025	31 de marzo de 2025
EBITDA	661.057	3.785.032	643.636
Resultado de explotación	458.755	2.988.135	434.981
Amortizaciones	202.302	796.897	208.655
DEUDA FINANCIERA NETA	5.024.669	5.509.027	N/A
Deuda financiera no corriente	7.061.986	6.692.640	N/A
Deuda financiera corriente	907.009	864.056	N/A
Efectivo y equivalentes al efectivo	2.944.326	2.047.669	N/A
EBITDA últimos 12 meses	3.785.049	3.785.032	N/A
(I) EBITDA año anterior	3.785.032	N/A	N/A
(II) EBITDA período año anterior	643.636	N/A	N/A
(III) = (I)-(II) EBITDA resto año anterior	3.784.388	N/A	N/A
(IV) EBITDA período	661.057	N/A	N/A
Ratio Deuda Financiera Neta/EBITDA	1,32	1,46	N/A
Deuda Financiera Neta	5.024.669	5.509.027	N/A
EBITDA últimos 12 meses	3.785.049	3.785.032	N/A
OPEX	-814.795	-2.614.962	-691.854
Aprovisionamientos	-40.227	-161.892	-40.657
Gastos de personal	-187.938	-689.561	-168.165
Otros gastos de explotación	-586.630	-1.763.509	-483.032
Total ingresos	1.479.928	6.379.194	1.325.625
Margen EBITDA	44,7 %	59,3 %	48,6 %

Aena S.M.E., S.A. (Miles de euros)	31 de marzo de 2026	31 de diciembre de 2025
DEUDA FINANCIERA NETA	3.620.757	4.467.841
Deuda financiera no corriente	5.552.389	5.274.277
Deuda financiera corriente	814.691	798.760
Efectivo y equivalentes al efectivo	2.746.323	1.605.196
EBITDA últimos 12 meses	3.419.887	3.401.061
(I) EBITDA año anterior	3.401.061	N/A
(II) EBITDA período año anterior	557.259	N/A
(III) = (I)-(II) EBITDA resto año anterior	2.843.802	N/A
(IV) EBITDA período	576.085	N/A
Ratio Deuda Financiera Neta/EBITDA	1,06	1,31

12. Estados financieros

ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA CONSOLIDADO

Miles de euros	31 de marzo de 2026	31 de diciembre de 2025
ACTIVOS		
Activos no corrientes		
Inmovilizado material	12.063.279	12.094.818
Activos intangibles	1.891.002	1.700.294
Inversiones Inmobiliarias	137.167	137.581
Activos por derecho de uso	33.298	35.841
Inversiones en empresas asociadas y con control conjunto	118.217	105.860
Otros activos financieros	185.071	177.520
Instrumentos financieros derivados	1.394	-
Activos por impuestos diferidos	310.514	309.684
Otros activos no corrientes	314.461	296.260
	15.054.403	14.857.858
Activos corrientes		
Existencias	6.393	6.488
Clientes y otros activos financieros	746.224	866.071
Instrumentos financieros derivados	9.809	9.425
Otros activos financieros	433.277	405.088
Efectivo y equivalentes al efectivo	2.944.326	2.047.669
	4.140.029	3.334.741
Total activos	19.194.432	18.192.599
PATRIMONIO NETO Y PASIVOS		
Patrimonio neto		
Capital ordinario	1.500.000	1.500.000
Prima de emisión	1.100.868	1.100.868
Ganancias/(pérdidas) acumuladas	7.199.159	6.865.440
Diferencias de conversión acumuladas	-198.203	-252.753
Otras reservas	-5.302	-7.098
Participaciones no dominantes	-49.036	-51.880
	9.547.486	9.154.577

ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA CONSOLIDADO (continuación)

Miles de euros	31 de marzo de 2026	31 de diciembre de 2025
PASIVOS		
Pasivos no corrientes		
Deuda financiera	7.061.986	6.692.640
Instrumentos financieros derivados	1.339	1.481
Subvenciones	296.068	298.437
Prestaciones a los empleados	7.837	7.681
Provisiones para otros pasivos y gastos	145.656	148.662
Pasivos por impuestos diferidos	61.362	56.033
Otros pasivos a largo plazo	72.536	60.882
	7.646.784	7.265.816
Pasivos corrientes		
Deuda financiera	907.009	864.056
Instrumentos financieros derivados	1.655	49
Proveedores y otras cuentas a pagar	905.545	826.615
Pasivos por impuesto corriente	126.949	12.245
Subvenciones	21.171	23.904
Provisiones para otros pasivos y gastos	37.833	45.337
	2.000.162	1.772.206
Total pasivos	9.646.946	9.038.022
Total patrimonio neto y pasivos	19.194.432	18.192.599

CUENTA DE RESULTADOS CONSOLIDADA

Miles de euros	31 de marzo de 2026	31 de marzo de 2025
Actividades continuadas		
Ingresos ordinarios	1.466.211	1.307.341
Otros ingresos de explotación	3.989	7.987
Trabajos realizados por la empresa para su activo	3.110	2.543
Aprovisionamientos	-40.227	-40.657
Gastos de personal	-187.938	-168.165
Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales	-3.446	-1.973
Otros gastos de explotación	-586.630	-483.032
Amortización del inmovilizado	-202.302	-208.655
Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras	5.663	7.265
Excesos de provisiones	955	489
Resultado por enajenaciones de inmovilizado	-844	10.466
Otras ganancias / (pérdidas) – netas	214	1.372
Resultado de explotación	458.755	434.981
Ingresos financieros	31.939	21.123
Gastos financieros	-60.931	-58.536
Otros ingresos/(gastos) financieros - netos	12.202	463
Ingresos (Gastos) financieros – netos	-16.790	-36.950
Resultado de entidades valoradas por el método de la participación	5.136	9.116
Deterioro de entidades valoradas por el método de la participación	-253	401
Resultado antes de impuestos	446.848	407.548
Impuesto sobre las ganancias	-115.159	-97.581
Resultado del período consolidado	331.689	309.967
Resultado del período atribuible a participaciones no dominantes	2.267	8.653
Resultado del período atribuible a los accionistas de la dominante	329.422	301.314
Resultados por acción (Euros por acción)		
Resultados básicos por acción para el resultado del período	0,22	0,20
Resultados diluidos por acción para el resultado del período	0,22	0,20

ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO CONSOLIDADO

Miles de euros	31 de marzo de 2026	31 de marzo de 2025
Resultado antes de impuestos	446.848	407.548
Ajustes por:	207.871	202.542
Depreciación y amortización	202.302	208.655
Correcciones valorativas por deterioro de créditos comerciales	3.446	1.973
Variación de provisiones	-316	-257
Imputación de subvenciones	-5.663	-7.265
(Beneficio)/pérdida por bajas de inmovilizado	844	-10.466
Correcciones valorativas por deterioro de instrumentos financieros	-161	-629
Ingresos financieros	-31.939	-21.123
Gastos financieros	63.132	63.798
Diferencias de cambio	-12.034	166
Ingresos financieros liquidación de derivados financieros	-2.201	-5.262
Variación de valor razonable en instrumentos financieros	-7	-
Otros Ingresos y gastos	-4.649	-17.531
Participación en resultados de sociedades puestas en equivalencia	-4.883	-9.517
Variaciones en capital circulante:	258.918	256.037
Existencias	101	494
Deudores y otras cuentas a cobrar	106.485	139.979
Otros activos corrientes	-10.206	-845
Acreedores y otras cuentas a pagar	162.103	116.162
Otros pasivos corrientes	-491	332
Otros activos y pasivos no corrientes	926	-85
Otro efectivo generado por las operaciones:	-5.235	-45.683
Intereses pagados	-37.194	-36.012
Cobros de intereses	29.776	19.677
Impuestos cobrados / (pagados)	2.183	-14.061
Otros cobros (pagos)	-	-15.287
Efectivo neto generado por actividades de explotación	908.402	820.444

ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO CONSOLIDADO (continuación)

Miles de euros	31 de marzo de 2026	31 de marzo de 2025
Flujos de efectivo de actividades de inversión:		
Adquisiciones de inmovilizado material	-198.381	-170.408
Adquisiciones de activos intangibles	-100.503	-32.660
Adquisiciones de inversiones inmobiliarias	-	-80
Pagos por adquisiciones de otros activos financieros	-10.743	-8.805
Cobros por desinversiones en inmovilizado material	1.267	14.693
Cobros otros activos financieros	4.651	263
Efectivo neto utilizado en actividades de inversión	-303.709	-196.997
Flujos de efectivo de actividades de financiación:		
Subvenciones, donaciones y legados recibidos	561	6.017
Emisión obligaciones y valores similares	500.000	-
Emisión de deudas con entidades de crédito	6.911	-
Otros cobros	16.332	11.715
Devolución de obligaciones y valores similares	393	-
Devoluciones de deudas con entidades de crédito	-28.168	-865
Devoluciones de financiación del Grupo	-200.711	-208.541
Pagos de pasivos por arrendamientos	-2.606	-2.529
Otros pagos	-10.412	-15.923
Efectivo neto generado/(utilizado) en actividades de financiación	282.300	-210.126
Efecto de las variaciones de los tipos de cambio	9.664	5.702
(Disminución)/aumento neto de efectivo y equivalentes al efectivo	896.657	419.023
Efectivo y equivalentes al efectivo al inicio del ejercicio	2.047.669	1.821.283
Efectivo y equivalentes al efectivo al final del ejercicio	2.944.326	2.240.306

Rumbo al Desarrollo Sostenible

Desarrollo Social

Mejorar la calidad de vida,
promoviendo la equidad
y el bienestar colectivo

Desarrollo Económico

Fomentar el crecimiento y
la prosperidad fomentando
la gestión eficiente

Desarrollo Medioambiental

Minimizar el impacto ambiental,
actuando con responsabilidad y
cuidando los recursos

