

Entidad Pública Empresarial "ENAIRe" y Sociedades Dependientes

**Cuentas Anuales del Ejercicio
terminado el 31 de diciembre de 2025**

ÍNDICE

Estados Financieros**Notas de la Memoria**

1. Actividad	7
2. Sociedades Asociadas y Multigrupo	13
3. Bases de presentación	17
4. Aplicación del resultado de la Entidad dominante	21
5. Normas de registro y valoración	22
6. Fondo de Comercio de consolidación	57
7. Socios externos	57
8. Negocios conjuntos	58
9. Participaciones en Sociedades puestas en equivalencia	59
10. Inmovilizado intangible	60
11. Inmovilizado material	67
12. Inversiones inmobiliarias	74
13. Arrendamientos	77
14. Instrumentos financieros	80
15. Información sobre naturaleza y nivel de riesgos operativos y financieros	97
16. Existencias	104
17. Moneda extranjera	105
18. Fondos Propios	105
19. Provisiones y contingencias	107
20. Administraciones Públicas y situación fiscal	124
21. Periodificaciones	136
22. Ingresos y gastos	137
23. Avals y otras garantías concedidas	147
24. Compromisos medioambientales	148
25. Subvenciones, donaciones y legados recibidos	149
26. Operaciones y saldos con partes vinculadas	151
27. Información segmentada	155
28. Hechos posteriores al cierre	159



MINISTERIO
DE HACIENDA

INTERVENCIÓN GENERAL DE LA
ADMINISTRACIÓN DEL ESTADO

**AUDITORÍA DE CUENTAS ANUALES
CONSOLIDADAS
ENAI RE (GRUPO CONSOLIDADO)
Plan de Auditoría 2026
Ejercicio 2025
Código AUDI net 2026/ 298
DIVISIÓN DE AUDITORÍA PÚBLICA
II**



ÍNDICE

I. OPINIÓN

II. FUNDAMENTO DE LA OPINIÓN

III. CUESTIONES CLAVE DE LA AUDITORÍA

IV. OTRA INFORMACIÓN

V. RESPONSABILIDAD DEL ÓRGANO DE GESTIÓN EN RELACIÓN CON LAS CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS

VI. RESPONSABILIDADES DEL AUDITOR EN RELACIÓN CON LA AUDITORÍA DE LAS CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS



INFORME DE AUDITORÍA DE CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS EMITIDO POR LA INTERVENCIÓN GENERAL DE LA ADMINISTRACIÓN DEL ESTADO (IGAE)

Al Presidente de ENAIRE

Opinión

La Intervención General de la Administración del Estado, en uso de las competencias que le atribuye el artículo 168 de la Ley General Presupuestaria, ha auditado las cuentas anuales consolidadas de ENAIRE y sus dependientes (Grupo), que comprenden el balance de situación consolidado a 31 de diciembre de 2025, la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada, el estado de cambios en el patrimonio neto consolidado, el estado de flujos de efectivo consolidado y la memoria consolidada correspondiente al ejercicio terminado en dicha fecha.

En nuestra opinión, basada en nuestra auditoría y en el informe de los otros auditores sobre las sociedades dependientes (identificados en la nota 1.2[1] de la memoria), las cuentas anuales consolidadas adjuntas expresan, en todos los aspectos significativos, la imagen fiel del patrimonio y de la situación financiera del Grupo a 31 de diciembre de 2025, así como de sus resultados y flujos de efectivo, todos ellos consolidados, correspondientes al ejercicio terminado en dicha fecha, de conformidad con el marco normativo de información financiera que resulta de aplicación (que se identifican en la nota 3 de la memoria) y, en particular, con los principios y criterios contables contenidos en el mismo.

[1] Según la nota 1.2, la principal filial, AENA, S.A. (así como el subgrupo AENA S.A. y dependientes), y prácticamente todas las sociedades del grupo son auditadas por KPMG o por su red, en el caso de sociedades en el extranjero; salvo CRIDA, cuyo auditor es CET Auditores.

Fundamento de la opinión

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

Somos independientes del grupo de conformidad con los requerimientos de ética y protección de la independencia que son aplicables a nuestra auditoría de las cuentas anuales consolidadas para el Sector Público en España según lo exigido por la normativa reguladora de la actividad de auditoría de cuentas de dicho Sector Público.

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

Cuestiones clave de la auditoría

Las cuestiones clave de la auditoría son aquellas cuestiones que, según nuestro juicio profesional basado en nuestra auditoría (en el caso de las cuestiones clave 2 y 3) y en el informe de los otros auditores sobre las sociedades dependientes, identificados en la nota de la memoria 1.2. (en el



caso de la cuestión clave 1), han sido de la mayor significatividad en nuestra auditoría de las cuentas anuales consolidadas del periodo actual. Estas cuestiones han sido tratadas en el contexto de nuestra auditoría de las cuentas anuales consolidadas en su conjunto, y en la formación de nuestra opinión sobre estas, y no expresamos una opinión por separado sobre estas cuestiones.

1. Ingresos aeroportuarios

Conforme a las notas 5.11 y 22.1 de la memoria consolidada adjunta, los principales ingresos del grupo provienen de los ingresos aeroportuarios regulados en el Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA II), aprobado en septiembre de 2021, que han ascendido en 2025 a 3.296.344 3.146.876 miles de euros (3.146.876 miles de euros en 2024). Dichos ingresos, que corresponden al subgrupo AENA S.A. y sociedades dependientes auditado por KPMG, son generados en su mayor parte por el uso de la infraestructura aeroportuaria, por parte de las líneas aéreas y pasajeros.

Debido a la significatividad de estos ingresos, así como a la gran cantidad de transacciones de diferente tipo e importe que dan lugar a los ingresos aeronáuticos en muy diversos aeropuertos, se ha considerado esta partida como una cuestión clave de auditoría.

La respuesta de auditoría a dichos riesgos ha comprendido, entre otros, los siguientes procedimientos:

- La evaluación de los criterios, normas y políticas contables utilizadas por el subgrupo AENA S.A. y sociedades dependientes en el registro de los ingresos por servicios aeronáuticos.

- La evaluación, en colaboración con especialistas en sistemas de información, del diseño e implementación de los controles más relevantes establecidos por la dirección del subgrupo sobre el proceso de reconocimiento de dichos ingresos aeronáuticos y la evaluación de la efectividad operativa de dichos controles.

- Como parte de procedimientos sustantivos:

- ° La realización de una prueba que permite comprobar la existencia y exactitud de un gran volumen de transacciones de venta a lo largo del ejercicio, asociando de manera individualizada los ingresos con sus cobros.

- ° La realización de pruebas de detalle sobre las transacciones que han generado ingresos por servicios aeronáuticos para comprobar el adecuado registro del ingreso en el ejercicio correspondiente según su devengo.

- Además, se ha verificado la correcta integración de los ingresos del subgrupo AENA S.A. en las cuentas del grupo ENAIRE y la inclusión de la información adecuada y suficiente en las notas de la memoria consolidada del grupo.

2. Ingresos por servicios de navegación aérea en ruta y cuentas a cobrar derivadas de los mismos.

Conforme a las notas 5.11 y 22.1 de la memoria consolidada adjunta, los principales ingresos de la matriz ENAIRE proceden de las tasas de navegación aérea en ruta por importe de 1.015.122 miles de euros en 2025 (896.874 miles de euros en 2024).

En la citada nota 5.11 se explica que dichas tasas están reguladas a nivel europeo, mediante



reglamentos comunitarios que establecen un sistema común de tarificación y de evaluación del rendimiento de los servicios, basado en la compartición de riesgos entre los proveedores de los servicios (como la matriz ENAIRE) y los usuarios (las compañías aéreas), partiéndose del Plan de Rendimientos a 5 años que contempla un escenario de costes y tráfico, así como objetivos de coste-eficiencia. Los proveedores de servicios asumen las desviaciones (a favor o en contra) de los costes reales frente a los planificados, mientras que las desviaciones del tráfico real frente al planificado se comparten entre proveedores y usuarios, de forma que la variación de ingresos por tasas en un año debida a diferencias de tráfico, se tiene en cuenta en el cálculo de las tasas de los años siguientes. El sistema también conlleva la delegación en Eurocontrol[1] de la facturación y cobro en nombre de ENAIRE a las compañías aéreas.

Debido a la relevancia de estos ingresos para el grupo, a la complejidad del sistema, al elevado volumen de operaciones y al riesgo existente en la facturación delegada a un tercero impuesta por la normativa, estas partidas de ingresos de navegación aérea y los saldos pendientes de cobro derivados de los mismos se han considerado cuestión clave de auditoría.

Nuestros procedimientos de auditoría para la verificación de estas partidas han comprendido, entre otros, los siguientes:

- El análisis de los procedimientos y de los controles internos establecidos por la entidad sobre estos ingresos, efectuando pruebas sobre el funcionamiento de los mismos y los mecanismos de remisión de información e incorporación a los estados financieros.
- Una estimación global de estos ingresos sobre la base de las tarifas establecidas y las variaciones en el número de unidades de vuelo facturables.
- La obtención de confirmación de Eurocontrol sobre la facturación del ejercicio y sobre las cantidades adeudadas a final de ejercicio.
- La verificación de que las cuentas anuales y, en concreto, la memoria consolidada del grupo, en lo atinente a estas rúbricas, recoge la información adecuada y suficiente conforme a los requerimientos del marco de información financiera aplicable a la misma.

3) Estimaciones del Plan Nacional de Rendimientos y su efecto en la información financiera:

ENAIRE, como proveedor de servicios de navegación aérea, está sometido a la regulación europea de tasas de navegación. Este sistema, descrito en el apartado 5.11 de la Memoria consolidada adjunta, implica la realización de un plan para 5 años con las estimaciones de costes y tráfico aéreo para el periodo, como se ha mencionado en el apartado anterior III.2.

La desviación del tráfico real sobre el previsto genera el efecto opuesto en la tarifa de dos ejercicios después a que se produzca dicha desviación y, en consecuencia, cuánto más difiera el tráfico real del tráfico estimado, mayor será el efecto correctivo, positivo o negativo, sobre la tarifa de dos ejercicios posteriores. Asimismo, ante una mayor volatilidad del tráfico, las cuentas presentarán una mayor fluctuación de beneficios-pérdidas en el periodo.

Además, las proyecciones de resultados a 10 años, afectadas por este marco específico, impactan en la cuantificación en balance de los Activos por impuesto diferido (bases imponibles negativas de ejercicios anteriores, deducciones pendientes de compensar y diferencias temporarias) detalladas en el punto 5.10 y 20.5 de la Memoria y en la información en la memoria como activo contingente, como describe el punto 19.2.2 de la misma.



Por otra parte, tal y como describe el apartado Déficit tarifario del punto 19.2.2 de la memoria, debido a la situación de pandemia y la reducción del tráfico aéreo del periodo 2020-2021, se tomaron una serie de medidas excepcionales para apoyar el sector aéreo que se materializaron en el Reglamento de Ejecución (UE) 2020/1627 de 3 de noviembre de 2020, y que contempla la aplicación temporal de la tarifa unitaria de los años 2020 y 2021. De este modo, sólo se repercutieron a las compañías aéreas una parte de los costes de este periodo y el resto de costes, denominado “saldo COVID”, se recuperará en un plazo máximo de siete años a partir del año 2023. Adicionalmente, existen otros factores que han afectado al saldo tarifario acumulado del año 2024 (ajustes de inflación, saldo acumulado de la provisión de la Reserva Activa Especial). Todo ello ha generado un déficit tarifario de 456,5 millones de euros (Nota 19.2.2 de la memoria).

Dada la complejidad de la normativa y sus relevantes efectos en la información financiera de la entidad, se ha considerado una cuestión clave de auditoría.

Nuestros procedimientos de auditoría para la verificación de estas estimaciones y demás efectos descritos, han comprendido, entre otros, los siguientes:

- Se han realizado pruebas procedimentales y analíticas tendentes a ampliar el conocimiento sobre el funcionamiento del sistema.
- Así mismo, se han llevado a cabo pruebas sobre el control interno existente para valorar la consistencia y razonabilidad de las estimaciones empleadas en los diferentes aspectos enumerados anteriormente.
- Se ha verificado los cálculos de las estimaciones y su ajuste al marco normativo comunitario al que ENAIRE está sujeto.
- Hemos verificado la adecuada incorporación en la memoria consolidada de información adecuada y suficiente sobre estas estimaciones.

Los resultados de los procedimientos empleados nos han dado la evidencia suficiente y adecuada para considerar que nuestra conclusión de este hecho como cuestión clave es lo adecuado.

[1] Eurocontrol: Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea es un organismo de servicio público internacional del que forma parte la Unión Europea.

Otra información

La Otra información consiste en el informe de gestión consolidado y en el informe consolidado del grupo sobre el cumplimiento de las obligaciones de carácter económico-financiero que asumen las entidades del sector público estatal sometidas al Plan General de Contabilidad de la empresa española y sus adaptaciones como consecuencia de su pertenencia al Sector Público, cuya formulación es responsabilidad del órgano de gestión de la entidad dominante y no forman parte integrante de las cuentas anuales consolidadas.

Nuestra opinión de auditoría sobre las cuentas anuales consolidadas no cubre la Otra información. Nuestra responsabilidad sobre la Otra información, de conformidad con lo exigido por la normativa reguladora de la actividad de auditoría de cuentas, consiste en evaluar e informar sobre la concordancia de la Otra información con las cuentas anuales consolidadas, a partir del conocimiento del grupo obtenido en la realización de la auditoría de las citadas cuentas y sin incluir información distinta de la obtenida como evidencia durante la misma. Asimismo, nuestra



responsabilidad consiste en evaluar e informar de si el contenido y presentación de esta Otra Información son conformes a la normativa que resulta de aplicación. Si, basándonos en el trabajo que hemos realizado, concluimos que existen incorrecciones materiales, estamos obligados a informar de ello.

Sobre la base del trabajo realizado, según lo descrito en el párrafo anterior, no tenemos nada que informar respecto a la Otra Información. Esta concuerda con la de las cuentas anuales del ejercicio auditado y su contenido y presentación son conformes a la normativa que resulta de aplicación.

Responsabilidad del órgano de gestión en relación con las cuentas anuales consolidadas

El Presidente de la entidad dominante, ENAIRE, es responsable de formular las cuentas anuales consolidadas adjuntas, de forma que expresen la imagen fiel del patrimonio, de la situación financiera y de los resultados del grupo, de conformidad con el marco normativo de información financiera aplicable al grupo en España, y del control interno que consideren necesario para permitir la preparación de cuentas anuales consolidadas libres de incorrección material, debida a fraude o error.

En la preparación de las cuentas anuales consolidadas, el órgano de gestión es responsable de la valoración de la capacidad del grupo para continuar como empresa en funcionamiento, revelando, según corresponda, las cuestiones relacionadas con la empresa en funcionamiento y utilizando el principio contable de empresa en funcionamiento excepto si el órgano de gestión tiene la intención o la obligación legal de liquidar el grupo o de cesar sus operaciones o bien no exista otra alternativa realista.

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

Nuestro trabajo no incluyó la auditoría de las cuentas anuales de las sociedades participadas de ENAIRE (cuyos datos sobre actividad, porcentaje de participación directa e indirecta y valor de la participación se detallan en la nota 1.2 de la memoria consolidada adjunta). Las mencionadas cuentas anuales han sido auditadas por otros auditores (identificados para cada sociedad en la misma nota 1.2 de la memoria) y nuestra opinión expresada en este informe sobre las cuentas anuales consolidadas se basa, en lo relativo a las participaciones indicadas, únicamente en el informe de los otros auditores.

Nuestros objetivos son obtener una seguridad razonable de que las cuentas anuales consolidadas en su conjunto están libres de incorrección material, debida a fraude o error, y emitir un informe de auditoría que contiene nuestra opinión.

Seguridad razonable es un alto grado de seguridad, pero no garantiza que una auditoría realizada de conformidad con la normativa reguladora de la actividad de auditoría de cuentas para el Sector Público vigente en España siempre detecte una incorrección material cuando existe. Las incorrecciones pueden deberse a fraude o error y se consideran materiales si, individualmente o de forma agregada, puede preverse razonablemente que influyan en las decisiones económicas que los usuarios toman basándose en las cuentas anuales consolidadas.

Como parte de una auditoría de conformidad con la normativa reguladora de la actividad de auditoría de cuentas vigente para el Sector Público en España, aplicamos nuestro juicio profesional



y mantenemos una actitud de escepticismo profesional durante toda la auditoría.

También:

- Identificamos y valoramos los riesgos de incorrección material en las cuentas anuales consolidadas, debida a fraude o error, diseñamos y aplicamos procedimientos de auditoría para responder a dichos riesgos y obtenemos evidencia de auditoría suficiente y adecuada para proporcionar una base para nuestra opinión. El riesgo de no detectar una incorrección material debida a fraude es más elevado que en el caso de una incorrección material debida a error, ya que el fraude puede implicar colusión, falsificación, omisiones deliberadas, manifestaciones intencionadamente erróneas, o la elusión del control interno.

- Obtenemos conocimiento del control interno relevante para la auditoría con el fin de diseñar procedimientos de auditoría que sean adecuados en función de las circunstancias, y no con la finalidad de expresar una opinión sobre la eficacia del control interno del grupo.

- Evaluamos si las políticas contables aplicadas son adecuadas y la razonabilidad de las estimaciones contables y la correspondiente información revelada por el órgano de gestión.

- Concluimos sobre sí es adecuada la utilización, por el órgano de gestión de la entidad auditada del principio contable de empresa en funcionamiento y, basándonos en la evidencia de auditoría obtenida, concluimos sobre si existe o no una incertidumbre material relacionada con hechos o con condiciones que pueden generar dudas significativas sobre la capacidad del grupo para continuar como empresa en funcionamiento. Si concluimos que existe una incertidumbre material, se requiere que llamemos la atención en nuestro informe de auditoría sobre la correspondiente información revelada en las cuentas anuales consolidadas o, si dichas revelaciones no son adecuadas, que expresemos una opinión modificada. Nuestras conclusiones se basan en la evidencia de auditoría obtenida hasta la fecha de nuestro informe de auditoría. Sin embargo, los hechos o condiciones futuros pueden ser la causa de que el grupo deje de ser una empresa en funcionamiento.

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

- Obtenemos evidencia suficiente y adecuada en relación con la información financiera de las entidades o actividades económicas dentro del grupo para expresar una opinión sobre las cuentas anuales consolidadas. Somos responsables de la dirección, supervisión y realización de la auditoría del grupo. Somos los únicos responsables de nuestra opinión de auditoría.

Entre las cuestiones que han sido objeto de comunicación al Presidente de la sociedad dominante (ENAIRE), determinamos las que han sido de la mayor significatividad o cuestiones clave en la auditoría de las cuentas anuales consolidadas del periodo actual y que son, en consecuencia, los aspectos más relevantes o cuestiones clave de la auditoría.

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



El presente informe de auditoría ha sido firmado electrónicamente a través de la aplicación CICEPRED de la Intervención General de la Administración del Estado por Rosa Naranjo Martínez (Auditora Nacional Directora de equipos) y Carlos Marina Díez (Jefe de División de Auditoría Pública II) en Madrid a 17 de Junio de 2026.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL "ENAIRe" y SOCIEDADES DEPENDIENTES
BALANCE CONSOLIDADO AL 31 DE DICIEMBRE DE 2025

(Expresado en miles de euros)

ACTIVO	Notas de la Memoria	Ejercicio 2025	Ejercicio 2024 (*)
ACTIVO NO CORRIENTE			
Inmovilizado Intangible	Nota 10	1.994.137	1.786.999
Investigación y Desarrollo		30.355	31.162
Concesiones		1.430.341	1.273.711
Fondo de comercio	Nota 6	-	187
Aplicaciones Informáticas		438.900	397.099
Otro Inmovilizado Intangible		94.541	84.840
Inmovilizado Material	Nota 11	12.642.246	12.480.285
Terrenos y Construcciones		9.428.353	9.476.106
Instalaciones técnicas y otro inmovilizado material		1.928.534	1.820.787
Inmovilizado en curso y anticipos		1.285.359	1.183.392
Inversiones Inmobiliarias	Nota 12	137.581	135.383
Terrenos		48.308	42.788
Construcciones		89.132	92.586
Instalaciones técnicas		141	9
Inversiones en empresas asociadas a largo plazo		150.371	172.882
Participaciones Puestas en Equivalencia	Nota 9	150.371	172.882
Inversiones financieras a largo plazo	Nota 14.1 y 14.3	179.443	137.425
Activos por impuesto corriente	Nota 20.1.1	-	136.471
Activos por impuesto diferido	Nota 20.1.1 y 20.5	380.231	457.442
Deudores Comerciales y otras cuentas a cobrar no corrientes	Nota 20.1	302.878	212.320
Total Activo No Corriente		15.786.887	15.519.207
ACTIVO CORRIENTE			
Existencias	Nota 16	6.887	6.822
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar		1.710.209	1.008.964
Clientes por ventas y prestación de servicios	Nota 14.1.3	986.163	934.218
Empresas puestas en equivalencia	Nota 26	1.142	297
Deudores varios	Nota 14.1.3	491.236	9.265
Personal	Nota 14.1	3.215	4.848
Activos por impuesto corriente	Nota 20.1.1	187.648	1.699
Otros Créditos con las Administraciones Públicas	Nota 20.1.1	40.805	58.637
Inversiones financieras a corto plazo	Nota 14.1	414.787	131.848
Créditos a empresas		139	111
Derivados	Nota 14.3	9.425	68.888
Otras inversiones financieras a corto plazo		405.223	62.849
Periodificaciones a corto plazo	Nota 21	21.277	26.661
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	Nota 14.1.4	2.511.366	1.953.104
Total Activo Corriente		4.664.526	3.127.399
TOTAL ACTIVO		20.451.413	18.646.606

Las Notas 1 a 28 descritas en la Memoria adjunta forman parte integrante del balance consolidado al 31 de diciembre de 2025.

(*) Datos reexpresados, ver nota 3.8

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL "ENAIRe" y SOCIEDADES DEPENDIENTES
BALANCE CONSOLIDADO AL 31 DE DICIEMBRE DE 2025

(Expresado en miles de euros)

PATRIMONIO NETO Y PASIVO	Notas de la Memoria	Ejercicio 2025	Ejercicio 2024 (*)
PATRIMONIO NETO			
Fondos propios		5.706.129	5.197.031
Patrimonio	Nota 18	1.813.363	1.813.363
Reservas de la Entidad Pública Empresarial Dominante	Nota 18	840.669	648.941
Legal y estatutarias		516.889	516.889
Otras reservas		760.339	597.068
Resultados de ejercicios anteriores		(436.559)	(465.016)
Reservas en sociedades consolidadas	Nota 18	2.365.316	2.127.617
Reservas en sociedades puestas en equivalencia	Nota 18	45.045	52.408
Resultados del ejercicio atribuibles a la Entidad Pública Empresarial Dominante		1.216.649	1.005.914
Resultado consolidado		2.300.509	1.993.205
Resultado atribuido a socios externos		1.083.860	987.291
Dividendo a cuenta (Pago a cuenta al Tesoro)	Nota 18	(574.913)	(451.212)
Ajustes por cambios de valor		(109.956)	(112.020)
Operaciones de cobertura	Nota 14.3	3.714	10.594
Diferencias de conversión de sociedades puestas en equivalencia	Nota 17	(10.036)	(9.755)
Diferencias de conversión de sociedades dependientes	Nota 17	(103.634)	(112.859)
Subvenciones, donaciones y legados recibidos	Nota 25	220.818	240.308
Socios externos	Nota 7	4.577.761	4.256.533
Total Patrimonio Neto		10.394.752	9.581.852
PASIVO NO CORRIENTE			
Provisiones a largo plazo	Nota 19.1	505.843	518.033
Obligaciones por prestaciones a largo plazo al personal		356.896	360.697
Actuaciones medioambientales		106.384	71.533
Otras provisiones		42.563	85.803
Deudas a largo plazo	Nota 14.2	6.683.997	5.934.689
Obligaciones y otros valores negociables	Nota 14.4	1.286.126	497.048
Deudas con entidades de crédito		5.111.815	5.149.095
Otras deudas a largo plazo		53.156	55.940
Entidades Públicas acreedoras por concesión		101	138
Acreedores por arrendamiento financiero		7.943	8.949
Derivados	Nota 14.3	1.481	-
Otros pasivos financieros		223.375	223.519
Pasivos por impuesto diferido	Nota 20.1.2 y 20.6	166.125	182.399
Periodificaciones a largo plazo	Nota 21	38.610	9.534
Total Pasivo No Corriente		7.394.575	6.644.655
PASIVO CORRIENTE			
Provisiones a corto plazo	Nota 19.1	90.357	110.149
Deudas a corto plazo	Nota 14.2	1.849.697	1.608.684
Obligaciones y otros valores negociables	Nota 14.4	11.513	4.658
Deudas con entidades de crédito		758.346	1.236.672
Otras deudas a corto plazo		510	451
Acreedores por arrendamiento financiero		7.578	7.271
Derivados	Nota 14.3	49	-
Otros pasivos financieros		1.071.701	359.632
Deudas con empresas del grupo y asociadas a corto plazo	Notas 14.2 y 26.1	1.998	1.434
Deudas con sociedades puestas en equivalencia		1.998	1.434
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar		672.605	642.693
Proveedores	Nota 14.2	23.430	7.374
Acreedores varios	Nota 14.2	323.889	304.129
Personal	Nota 14.2	121.558	134.553
Pasivos por impuesto corriente	Nota 20.1.2	12.245	4.814
Otras Deudas con las Administraciones Públicas	Nota 20.1.2	109.088	104.796
Anticipos de clientes	Nota 14.2	82.395	87.027
Periodificaciones a corto plazo	Nota 21	47.429	57.139
Total Pasivo Corriente		2.662.086	2.420.099
TOTAL PASIVO		20.451.413	18.646.606

Las Notas 1 a 28 descritas en la Memoria adjunta forman parte integrante del balance consolidado al 31 de diciembre de 2025.

(*) Datos reexpresados, ver nota 3.8

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL "ENAIRe" Y SOCIEDADES DEPENDIENTES
CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS CONSOLIDADA DEL EJERCICIO 2025

(Expresado en miles de euros)

	Notas de la Memoria	Ejercicio 2025	2024
OPERACIONES CONTINUADAS			
Importe neto de la cifra de negocios	Nota 22.1 y 5.11	7.135.017	6.640.866
Trabajos realizados por la empresa para su activo		17.095	15.229
Aprovisionamientos	Nota 22.2	(99.614)	(89.500)
Consumo de materias primas y otras materias consumibles		(1.158)	(331)
Trabajos realizados por otras empresas		(98.456)	(89.214)
Deterioro de mercaderías, materias primas y otros aprovisionamientos		-	45
Activos Transformados en Existencias		-	-
Otros ingresos de explotación		30.679	29.376
Ingresos accesorios y otros de gestión corriente		20.178	24.922
Subvenciones de explotación incorporadas al resultado del ejercicio		10.501	4.454
Gastos de personal	Nota 22.3	(1.377.234)	(1.287.217)
Sueldos, salarios y asimilados		(1.093.556)	(1.005.201)
Cargas sociales		(292.300)	(266.209)
Provisiones		8.622	(15.807)
Otros gastos de explotación	Nota 22.4	(1.691.074)	(1.617.730)
Servicios exteriores		(1.409.668)	(1.323.230)
Tributos		(174.989)	(171.890)
Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales		(14.961)	(4.141)
Otros gastos de gestión corriente		(91.456)	(118.469)
Amortización del inmovilizado	Notas 10, 11 y 12	(917.595)	(952.981)
Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras	Nota 25	40.764	42.204
Excesos de provisiones	Nota 22.6	42.298	4.210
Deterioro y resultado por enajenaciones de inmovilizado		31.057	23.740
Deterioro	Nota 5.5, 10.5, 11.4 y 12.2	35	(57)
Enajenación de inmovilizado y otros	Nota 11.3	31.022	23.797
Otros resultados	Nota 22.7	3.726	15.230
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN		3.215.119	2.823.427
Ingresos financieros	Nota 22.5	101.351	123.358
De participaciones en instrumentos de patrimonio		668	670
De valores negociables y otros instrumentos financieros		88.102	112.064
Activación gastos financieros		12.581	10.624
Gastos financieros	Nota 22.5	(279.911)	(304.422)
Por deudas con terceros		(276.908)	(302.245)
Por actualización de provisiones		(3.003)	(2.177)
Variación de valor razonable en instrumentos financieros	Nota 22.5	26.315	38.835
Diferencias de cambio	Nota 22.5	(33.428)	(11.922)
Deterioro y resultado por enajenaciones de instrumentos financieros	Nota 14.1.1 y 22.5	(5.092)	(6.364)
RESULTADO FINANCIERO	Nota 22.5	(190.765)	(160.515)
Resultado de asociadas por el método de la participación	Nota 9	40.827	53.775
Amortización del Fondo de Comercio de Consolidación de Sociedades Puestas en Equivalencia	Nota 9	(212)	(213)
RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS		3.064.969	2.716.474
Impuesto sobre beneficios	Nota 20.2 y 20.3	(764.460)	(723.269)
RESULTADO DEL EJERCICIO PROCEDENTE DE OPERACIONES CONTINUADAS		2.300.509	1.993.205
RESULTADO CONSOLIDADO DEL EJERCICIO		2.300.509	1.993.205
Resultado atribuido a socios externos	Nota 7	1.083.860	987.291
RESULTADO ATRIBUIDO A LA ENTIDAD DOMINANTE		1.216.649	1.005.914

Las Notas 1 a 28 descritas en la Memoria adjunta forman parte integrante de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada del ejercicio 2025.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL "ENAIRe" Y SOCIEDADES DEPENDIENTES
ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO CONSOLIDADO DEL EJERCICIO 2025
A) ESTADO DE INGRESOS Y GASTOS RECONOCIDOS CONSOLIDADO

(Expresado en miles de euros)

	Notas de la Memoria	Ejercicio 2025	Ejercicio 2024
A) Resultado de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada		2.300.509	1.993.205
Ingresos y gastos imputados directamente en el patrimonio neto			
Por coberturas de flujos de efectivo	Nota 14.3	(4.957)	11.155
Subvenciones, donaciones y legados recibidos	Nota 25	5.310	29.747
Por ganancias y pérdidas actuariales y otros ajustes		437	359
Diferencias de conversión Sociedades Dependientes	Nota 17	1.040	(136.219)
Diferencias de conversión Sociedades Puestas en Equivalencia	Nota 17	(2.603)	(10.470)
Efecto impositivo		834	(9.782)
B) Total ingresos y gastos imputados directamente en el patrimonio neto consolidado		61	(115.210)
Transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada			
Por coberturas de flujos de efectivo	Nota 14.3	(14.767)	(38.835)
Subvenciones, donaciones y legados recibidos	Nota 25	(44.000)	(45.614)
Diferencias de conversión sociedades dependientes	Nota 17	20.450	(1.418)
Diferencias de conversión de sociedades puestas en equivalencia	Nota 17	2.053	(618)
Efecto impositivo		14.005	20.552
C) Total transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada		(22.259)	(65.933)
TOTAL DE INGRESOS Y GASTOS CONSOLIDADOS RECONOCIDOS (A + B + C)		2.278.311	1.812.062
Total de ingresos y gastos atribuidos a socios externos	Nota 7	1.078.988	893.939
Total de ingresos y gastos atribuidos a la Entidad Pública Empresarial dominante		1.199.323	918.123

Las Notas 1 a 28 descritas en la Memoria adjunta forman parte integrante del estado de cambios en el patrimonio neto consolidado al 31 de diciembre de 2025.

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL "ENAIRES" Y SOCIEDADES DEPENDIENTES
ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO CONSOLIDADO DEL EJERCICIO 2025
B) ESTADO TOTAL DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO CONSOLIDADO

(Expresado en miles de euros)

	Patrimonio y Patrimonio en Adscripción	Reservas Estatutarias	Reservas voluntarias Entidad dominante	Reservas consolidadas Entidad dominante	Resultados Negativos de Ejercicios anteriores	Reservas en Sociedades Consolidadas	Reservas en Sociedades puestas en equivalencia	Dividendo a cuenta	Resultado del Ejercicio atribuido a la Entidad dominante	Ajustes por cambio de valor	Subvenciones donaciones y legados recibidos	Socios Externos	Total Patrimonio
A. SALDO, FINAL DEL AÑO 2023	1.813.363	516.889	2.237	370.471	(568.049)	1.749.454	24.355	(279.799)	925.799	(27.479)	243.632	3.804.478	8.575.351
I. Ajustes por cambios de criterio 2023 y anteriores. (*)	-	-	-	-	-	146.883	-	-	-	-	-	141.123	288.006
II. Ajustes por errores 2023 y anteriores.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
B. SALDO AJUSTADO, INICIO DEL AÑO 2024	1.813.363	516.889	2.237	370.471	(568.049)	1.896.337	24.355	(279.799)	925.799	(27.479)	243.632	3.945.601	8.863.357
I. Total ingresos y gastos reconocidos. (*)	-	-	-	-	-	54	-	-	1.005.914	(84.520)	(3.325)	893.939	1.812.062
II. Operaciones con socios o propietarios.	-	-	-	(369.313)	103.032	812.590	20.841	(171.413)	(925.799)	-	-	(596.822)	(1.126.884)
4. (-) Distribución de dividendos.	-	-	-	-	-	-	-	(451.212)	(78.850)	-	-	(596.822)	(1.126.884)
7. Otras operaciones con socios o propietarios.	-	-	-	(369.313)	103.032	812.590	20.841	279.799	(846.949)	-	-	-	-
III. Otras variaciones del patrimonio neto.	-	-	-	593.673	-	(581.364)	7.212	-	-	(21)	1	13.815	33.316
C. SALDO, FINAL DEL AÑO 2024	1.813.363	516.889	2.237	594.831	(465.016)	2.127.617	52.408	(451.212)	1.005.914	(112.020)	240.308	4.256.533	9.581.852
I. Ajustes por cambios de criterio 2024	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
II. Ajustes por errores 2024	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
D. SALDO AJUSTADO, INICIO DEL AÑO 2025	1.813.363	516.889	2.237	594.831	(465.016)	2.127.617	52.408	(451.212)	1.005.914	(112.020)	240.308	4.256.533	9.581.852
I. Total ingresos y gastos reconocidos.	-	-	-	-	-	99	-	-	1.216.649	2.065	(19.490)	1.078.988	2.278.311
II. Operaciones con socios o propietarios.	-	-	-	(592.892)	28.457	962.355	29.561	(123.701)	(1.005.914)	-	-	(751.401)	(1.453.535)
4. (-) Distribución de dividendos.	-	-	-	-	-	-	-	(574.913)	(127.221)	-	-	(751.401)	(1.453.535)
7. Otras operaciones con socios o propietarios.	-	-	-	(592.892)	28.457	962.355	29.561	451.212	(878.693)	-	-	-	-
III. Otras variaciones del patrimonio neto.	-	-	-	756.163	-	(724.755)	(36.924)	-	-	(1)	-	(6.359)	(11.876)
E. SALDO, FINAL DEL AÑO 2025	1.813.363	516.889	2.237	758.102	(436.559)	2.365.316	45.045	(574.913)	1.216.649	(109.956)	220.818	4.577.761	10.394.752

Las Notas 1 a 28 descritas en la Memoria adjunta forman parte integrante del estado de cambios en el patrimonio neto consolidado del ejercicio 2025.

(*) Datos reexpresados, ver nota 3.8

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL "ENAIRe" Y SOCIEDADES DEPENDIENTES
ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO CONSOLIDADO DEL EJERCICIO 2025

(Expresado en miles de euros)

	Notas de la Memoria	Ejercicio 2025	Ejercicio 2024
FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE EXPLOTACIÓN (I)		2.574.603	2.937.244
Resultado del ejercicio antes de impuestos		3.064.969	2.716.474
Ajustes al resultado:		925.351	936.064
- Amortización del inmovilizado	Notas 10, 11 y 12	917.595	952.981
- Correcciones valorativas por deterioro	Notas 5.5, 10.5 y 11.4	20.018	9.377
- Variación de provisiones		(29.653)	32.728
- Imputación de subvenciones	Nota 25	(40.764)	(42.204)
- Resultados por bajas y enajenaciones de inmovilizado	Notas 11.3	(31.022)	(23.797)
- Resultados por bajas y enajenaciones de instrumentos financieros		-	7
- Ingresos financieros	Nota 22.5	(101.351)	(123.358)
- Gastos financieros	Nota 22.5	279.911	304.422
- Diferencias de cambio	Nota 17	33.428	11.922
- Variación de valor razonable en instrumentos financieros	Nota 14.3 y 22.5	(26.315)	(38.835)
- Otros ingresos y gastos		(55.669)	(93.404)
- Participación en beneficios (pérdidas) de sociedades puestas en equivalencia	Nota 9	(40.827)	(53.775)
Cambios en el capital corriente		(638.934)	(94.499)
- Existencias	Nota 16	(19)	927
- Deudores y otras cuentas a cobrar	Nota 14.1.3	(562.880)	(178.776)
- Otros activos corrientes	Nota 14.1	(2.888)	3.706
- Acreedores y otras cuentas a pagar	Nota 14.2	(66.014)	78.243
- Otros pasivos corrientes	Nota 14.2	(2.579)	(2.517)
- Otros activos y pasivos no corrientes	Nota 14.1 y 14.2	(4.554)	3.918
Otros flujos de efectivo de las actividades de explotación		(776.783)	(620.795)
- Pagos de intereses		(172.602)	(230.724)
- Cobros de dividendos	Nota 9, 14.1.1 y 26.1	47.823	12.574
- Cobros de intereses		83.263	109.425
- Cobros (pagos) por impuesto sobre beneficios	Nota 20	(686.655)	(501.977)
- Otros Cobros (pagos)		(48.612)	(10.094)
FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE INVERSIÓN (II)		(1.567.259)	(974.344)
Pagos por inversiones		(1.767.045)	(1.042.359)
- Empresas del grupo y asociadas	Nota 2	(7.000)	(5.930)
- Inmovilizado intangible		(425.368)	(161.572)
- Inmovilizado material		(810.377)	(821.278)
- Inversiones Inmobiliarias		(1.528)	(2.183)
- Otros activos financieros	Nota 14.1.2	(522.772)	(51.396)
Cobros por desinversiones		199.786	68.015
- Empresas del grupo y asociadas		765	-
- Inmovilizado material		42.464	28.658
- Otros activos financieros		156.557	39.357
FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE FINANCIACIÓN (III)		(444.015)	(2.333.749)
Cobros y pagos por instrumentos de patrimonio		19.909	35.398
- Subvenciones, donaciones y legados recibidos	Nota 25	19.909	35.398
Cobros y pagos por instrumentos de pasivo financiero		287.236	(1.242.208)
- Obligaciones y otros valores negociables	Nota 14.4	930.343	-
- Emisión de deudas con entidades de crédito	Nota 14.2	786.865	522.776
- Otros (+)		65.327	81.471
- Devolución de obligaciones y similares		(131.393)	-
- Devolución y amortización de deudas con entidades de crédito	Nota 14.2	(1.291.799)	(1.748.862)
- Otros (-)		(72.107)	(97.593)
Pagos por dividendos y remuneraciones de otros instrumentos de patrimonio		(751.160)	(1.126.939)
- Dividendos		(751.160)	(1.126.939)
EFECTO DE LAS VARIACIONES DE LOS TIPOS DE CAMBIO (IV)		(5.067)	(55.283)
AUMENTO/DISMINUCIÓN NETA DEL EFECTIVO O EQUIVALENTES (I+II+III+IV)		558.262	(426.132)
Efectivo o equivalentes al comienzo del ejercicio	Nota 14.1	1.953.104	2.379.236
Efectivo o equivalentes al final del ejercicio	Nota 14.1	2.511.366	1.953.104

Las Notas 1 a 28 descritas en la Memoria adjunta forman parte integrante del estado de cambios en el patrimonio neto consolidado del ejercicio 2025.

1. Actividad

1.1. Entidad dominante

La Entidad Pública Empresarial ENAIRe, en adelante ENAIRe o la Entidad, se creó en virtud del artículo 82 de la Ley 4/1990, de 29 de junio, de Presupuestos Generales del Estado para 1990. Su constitución efectiva tuvo lugar el 19 de junio de 1991, una vez entró en vigor su anterior Estatuto, aprobado por el Real Decreto 905/1991 de 14 de junio.

Hasta la publicación de la Ley 18/2014 de 15 de octubre, se denominaba Entidad Pública Empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena).

La Entidad Pública Empresarial se configura como un organismo público de los previstos en el artículo 84.1.a). 2º de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, adscrita al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, con personalidad jurídica propia, plena capacidad de obrar para el cumplimiento de sus fines, patrimonio propio y autonomía de gestión en los términos previstos en su Estatuto.

De acuerdo con el Sistema Europeo de Cuentas (SEC) la Entidad está clasificada dentro del epígrafe “S.11001 Sociedades no financieras Públicas: Administración Central”, siendo 100% propiedad del estado español. La actividad de ENAIRe está clasificada como “522 Actividades anexas al transporte” en la CNAE.

ENAIRe se rige por su Estatuto aprobado por el Real Decreto 160/2023 de 7 de marzo, que entró en vigor el 9 de marzo de 2023 sustituyendo al inicialmente aprobado por el Real Decreto 905/1991 de 14 de junio, que incluía la actividad aeroportuaria realizada por Aena S.M.E, S.A.

La actividad de ENAIRe viene regulada en la Ley 18/2014 de 15 de octubre, de acuerdo con ésta ENAIRe ejerce las competencias en materia de Navegación Aérea y espacio aéreo y, además, la coordinación operativa nacional e internacional de la red nacional de gestión del tráfico aéreo y otras relacionadas con los usos para la gestión eficiente del espacio aéreo teniendo en cuenta las necesidades de los usuarios.

ENAIRe es el principal proveedor de servicios de Navegación Aérea (ANSP por sus siglas en inglés) de España, posicionándose como el cuarto operador de servicios de Navegación Aérea de Europa. El principal objetivo de la Entidad es ofrecer la máxima seguridad, calidad y eficiencia en el desarrollo y operación del sistema de Navegación Aérea español, asimismo, participar destacada y activamente en todos los proyectos de la Unión Europea relacionados con la implantación del Cielo Único.

La Entidad presta sus servicios dentro del espacio aéreo español, con una superficie de 2,2 millones km², que está dividido en dos áreas (Península y Canarias). Proveedor de servicios de control de aeródromo en las torres de control de 21 aeropuertos de Aena S.M.E, S.A, entre ellos los 5 con mayor tráfico en España. Asimismo, presta servicios de ruta y aproximación y servicios técnicos de Comunicaciones, Navegación, Vigilancia y mantenimiento desde cinco centros de

control en Madrid, Barcelona, Sevilla, Palma de Mallorca y Canarias y en 46 aeropuertos, así como servicios de información aeronáutica en todo el espacio aéreo español. Para ello utiliza una red de infraestructuras y sistemas tecnológicos aeronáuticos repartidos por toda la geografía nacional.

El domicilio social y fiscal de la Entidad Pública Empresarial está ubicado en Madrid, Avenida de Aragón s/n, Bloque 330, portal 2, Parque Empresarial Las Mercedes.

El ejercicio social se computará por períodos anuales, comenzando el día 1 del mes de enero de cada año.

Los Órganos de Gobierno de la Entidad son, por un lado, la Presidencia de la Entidad que, según dispone el artículo 7.1 del Estatuto recae en la secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible y, por otro lado, el Consejo Rector de ENAIRe que, en virtud del artículo 8 de su Estatuto, tiene a su cargo la dirección de su administración y gestión y estará compuesto por la Presidencia de la Entidad y once personas consejeras (artículo 9.1 del Estatuto).

Los Órganos Ejecutivos son la Dirección General y el resto de las direcciones dependientes de ella, conforme a lo dispuesto en el apartado segundo del artículo 7.2 del Estatuto en vigor.

La Entidad es cabecera de un grupo compuesto por varias sociedades que tienen como actividad principal la gestión de infraestructuras aeroportuarias y trabajos de consultoría aeronáutica. Al cierre del ejercicio 2025 estaba integrado por 12 sociedades dependientes y 6 asociadas (11 sociedades dependientes y 6 asociadas en 2024).

A efectos de la preparación de los estados financieros consolidados, se entiende que existe un grupo cuando la dominante tiene una o más entidades dependientes, sobre las que la dominante tiene el control, bien de forma directa o indirecta. Los principios aplicados en la elaboración de los estados financieros consolidados del Grupo, así como el perímetro de consolidación se detallan en las notas 1.2, 3 y 5.

La principal filial de la Entidad dominante es Aena S.M.E., S.A. de la que ostenta el 51% del capital a 31 de diciembre de 2025 y 2024.

Aena S.M.E., S.A. inició su actividad el 8 de junio de 2011 (por medio de la Orden Ministerial FOM/1525/2011, de 7 de junio) con la denominación de Aena Aeropuertos, S.A., cambiando su denominación a Aena S.M.E., S.A. tras la aprobación de la Ley 18/2014 de 15 de octubre.

Aena S.M.E., S.A. es fruto de la aportación no dineraria, de los bienes, derechos, deudas y obligaciones de ENAIRe que estaban afectos al desarrollo de las actividades aeroportuarias, comerciales y a otros servicios estatales vinculados a la gestión aeroportuaria, incluidos los servicios de tránsito aéreo de aeródromo. Es decir, Aena S.M.E., S.A. desde el 8 de junio de 2011 se hizo cargo de las actividades recogidas en el Estatuto (vigente hasta el 8 de marzo de 2023 con la entrada en vigor del Real Decreto 160/2023, de 7 de marzo) de la Entidad en estas materias.

ENAIRe fue el accionista único de Aena S.M.E., S.A. hasta el 11 de febrero de 2015. Tras la OPV del 49% de las acciones la Entidad es el accionista mayoritario con el 51% del capital.

1.2. Sociedades dependientes

El detalle de sociedades dependientes del Grupo, integradas en las cuentas consolidadas por el método de integración global, a 31 de diciembre de 2025 y 2024 es el siguiente:

Sociedad Dependiente Domicilio Social	Actividad	Porcentaje de participación			Valor de la participación (miles de euros)		
		Titular	2025	2024	2025	2024	
Aena S.M.E., S.A. (1) <i>Peonías, 12 Madrid</i>	Explotación, conservación, gestión y administración de infraestructuras aeroportuarias, así como los servicios complementarios.	Directo	Enaire	51%	51%	1.326.443	1.326.443
EGS S.M.E., S.A. (2) <i>C/ Campezo 1, P.E Las Mercedes, Edificio 7. Madrid</i>	Servicios operativos de gestión de tránsito aéreo tanto en el ámbito nacional como internacional, servicios tecnológicos y de consultoría, y servicios de drones y nuevos usuarios.	Directo	Enaire	100%	0%	1.000	-
Centro de Referencia Investigación, Desarrollo e Innovación ATM. A.I.E. (CRIDA) (3) <i>C/ Campezo 1, P.E Las Mercedes, Edificio 7. Madrid</i>	Realización de actividades de I+D+i en el ámbito ATM encaminadas a mejorar las prestaciones en seguridad, capacidad y eficiencia económica y medioambiental del sistema de Navegación Aérea.	Directo	Enaire	66,66%	66,66%	480	480
		Indirecto	INECO	7,64%	7,64%	120	120
Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. (1) <i>Peonías, 12 Madrid</i>	Explotación, conservación, gestión y administración de infraestructuras aeroportuarias, así como los servicios complementarios.	Indirecto	Aena	100%	100%	165.032	165.032
London Luton Airport Holdings III Limited (LLAH III) (4) <i>Londres (Reino Unido)</i>	Tenencia de participaciones en la sociedad que ostenta la concesión de la explotación del Aeropuerto de Luton.	Indirecto	Aena Desarrollo Internacional	51%	51%	63.016	63.016
London Luton Airport Holdings II Limited (LLAH II) (4) <i>Londres (Reino Unido)</i>	Tenencia de participaciones en la sociedad que ostenta la concesión de la explotación del Aeropuerto de Luton.	Indirecto	London Luton Airport Holdings III Limited (LLAH III)	51%	51%		
London Luton Airport Holdings I Limited (LLAH I) (4) <i>Londres (Reino Unido)</i>	Tenencia de participaciones en la sociedad que ostenta la concesión de la explotación del Aeropuerto de Luton.	Indirecto	London Luton Airport Holdings II Limited (LLAH II)	51%	51%		
London Luton Airport Operations Limited ("LLAOL") (4) <i>Londres (Reino Unido)</i>	Sociedad titular de la concesión de la explotación del Aeropuerto de Luton.	Indirecto	London Luton Airport Group Limited ("LLAGL")	51%	51%		
London Luton Airport Group Limited ("LLAGL") (4) <i>Londres (Reino Unido)</i>	Sociedad garante de la adquisición de la concesión de la explotación del Aeropuerto de Luton.	Indirecto	London Luton Airport Holdings I Limited (LLAH I)	51%	51%		
Aena Concesionaria del Aeropuerto del Aeropuerto Internacional Región de Murcia (AIRM) (1) <i>Aeropuerto Internacional Región de Murcia</i>	Gestión, explotación, mantenimiento y conservación del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia en la modalidad de concesión.	Indirecto	Aena	100%	100%	16.192	16.192
Aena Concesionaria de los Aeropuertos del Nordeste de Brasil (ANB) (4) <i>Recife (Brasil)</i>	Gestión, explotación, mantenimiento y conservación de los Aeropuertos del Nordeste de Brasil (Recife, Maceió, João Pessoa-Bayeux, Aracajú, Juazeiro do Norte y Campina Grande) en la modalidad de concesión.	Indirecto	Aena Desarrollo Internacional	100%	100%	536.546	536.546
Aena Concesionaria del Bloque de Once Aeropuertos de Brasil (BOAB) (4) <i>Sao Paulo (Brasil)</i>	Gestión, explotación, mantenimiento y conservación de 11 aeropuertos en Brasil, ubicados en los estados de São Paulo, Mato Grosso del Sur, Minas Gerais y Pará, en la modalidad de concesión.	Indirecto	Aena Desarrollo Internacional	100%	100%	292.895	274.102

- (1) *Sociedades auditadas por KPMG Auditores, S.L.*
- (2) *La Sociedad no ha auditado sus cuentas (artículo 263 del Real Decreto Legislativo 1/2010)*
- (3) *Sociedad auditada por CET Auditores S.L.*
- (4) *Sociedades auditadas por la red KPMG*

La fecha de cierre del ejercicio de las últimas cuentas anuales formuladas de todas las sociedades dependientes es 31 de diciembre de 2025, coincidiendo su ejercicio económico con el año natural.

Aena S.M.E., S.A es la Sociedad dominante de un grupo de sociedades que al cierre del ejercicio 2025 estaba integrado por 9 sociedades dependientes y 4 asociadas (9 sociedades dependientes y 4 asociadas en 2024). Aena Aeropuertos S.A. se creó como entidad legal independiente en virtud del artículo 7 del Real Decreto Ley 13/2010 de 3 de diciembre por el que se habilitó al Consejo de Ministros para constituir la sociedad. La autorización para la constitución efectiva tuvo lugar el 25 de febrero de 2011 en el acuerdo del Consejo de Ministros según lo establecido en el artículo 166 de la Ley 33/2003 de 3 de noviembre del Patrimonio de las Administraciones Públicas (LPAP).

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

Tras la OPV mencionada en la nota 1.1, Aena S.M.E., S.A inició su cotización en la Bolsa de Madrid, partiendo con un precio de salida de 58 euros por acción. En junio de 2015 Aena entró a formar parte del Ibex 35, indicador que engrosa a las 35 principales empresas españolas que cotizan en Bolsa.

En Junta General Ordinaria de Accionistas de Aena del 9 de abril de 2025 se aprobó el desdoblamiento (split) del número de acciones del capital social de la Sociedad, en la proporción de 10 acciones nuevas por cada acción antigua, mediante la reducción del valor nominal unitario de cada acción de 10 euros a 1 euro, sin modificación de la cifra del capital social; lo que implica la modificación del apartado 1 del artículo 6 de los Estatutos Sociales y delegación de facultades.

Como consecuencia de este desdoblamiento, a 31 de diciembre de 2025 el capital social de Aena S.M.E., S.A. estaba representado por 1.500.000.000 de acciones ordinarias de 1 euro de valor

nominal cada una, totalmente desembolsadas. En cambio, a 31 de diciembre de 2024 el capital social de Aena S.M.E., S.A. estaba representado por 150.000.000 de acciones ordinarias de 10 euros de valor nominal cada una, totalmente desembolsadas. En ambos casos, estas acciones gozaban de iguales derechos políticos y económicos.

La cotización a 31 de diciembre de 2025 de los títulos de Aena S.M.E., S.A. fue de 23,82 euros por acción (197,40 euros por acción en 2024). La cotización media del último trimestre de 2025 ascendió a 23,26 euros (201,25 euros en 2024).

El resto de las sociedades dependientes no cotizan en un mercado organizado.

Durante 2025, Aena S.M.E., S.A. ha repartido a sus accionistas dividendos por importe de 1.464.000 miles de euros de los resultados obtenidos en 2024, de los cuales ENAIRe ha percibido 746.640 miles de euros y, el resto, 717.360 miles de euros han sido percibidos por socios externos. En el ejercicio 2024, Aena S.M.E., S.A. repartió a sus accionistas dividendos por importe de 1.149.000 miles de euros resultados obtenidos en 2023, de los cuales ENAIRe percibió 585.990 miles de euros y, el resto, 563.010 miles de euros, fueron percibidos por socios externos.

Por su parte, Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. (ADI) no ha repartidos dividendos en el ejercicio 2025, ni tampoco lo hizo en el 2024.

En el ejercicio 2025, la sociedad dependiente Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. ha recibido dividendos procedentes de LLAH III por importe de 35.431 miles de euros (2024: 35.217 miles de euros) y de ANB por 31.231 miles de euros (2024: 0 miles de euros).

En cumplimiento del artículo 155 de la Ley de Sociedades de Capital, el Grupo ha notificado a todas estas sociedades que, por sí misma o por medio de otra sociedad filial, posee más del 10% del capital.

No existe ninguna restricción significativa a la capacidad de las sociedades dependientes para transmitir fondos a la dominante en forma de dividendos en efectivo o para devolver préstamos.

Con fecha de 18 de agosto de 2022, Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. resultó adjudicataria de la concesión de 11 aeropuertos en Brasil, ubicados en los estados de São Paulo, Mato Grosso del Sur, Minas Gerais y Pará, concretamente los siguientes aeropuertos del Bloque SP/MS/PA/MG: Congonhas - São Paulo, Campo Grande, Corumbá, Ponta Porã, Maestro Wilson Fonseca – Santarém, João Corrêa da Rocha – Marabá, Carajás – Parauapebas, Altamira, Ten. Cel. Aviador César Bombonato – Uberlândia, MárioRibeiro - Montes Claros, Mario de Almeida Franco – Uberaba.

El 11 de marzo de 2023, la sociedad concesionaria Bloco de Onze Aeroportos do Brasil S.A. (BOAB) formalizó el contrato de concesión para la prestación de servicios públicos relacionados con la ampliación, mantenimiento y explotación de la infraestructura aeroportuaria de esos 11 aeropuertos en Brasil. El contrato tiene una duración de 30 años, a contar desde la fecha de entrada en vigor, el 5 de junio de 2023. El año 2024 es el primer ejercicio completo en el que la actividad de BOAB ha tenido su reflejo en las cuentas consolidadas del Grupo.

Con fecha 15 de marzo de 2019, Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A., fue declarada por ANAC (la Agencia Nacional de Aviación Civil brasileña) en la Bolsa de Sao Paulo, como

vencedora en la subasta celebrada en relación con la concesión por un plazo de 30 años, con 5 años adicionales de prórroga opcional, del grupo aeroportuario del Nordeste de Brasil, compuesto por seis aeropuertos (Recife, Maceió, Joao Pessoa-Bayeux, Aracajú, Juazeiro do Norte y Campina Grande).

El 12 de abril de 2019, el Consejo de Ministros, de acuerdo con la Ley 40/2015, de 1 de octubre de Régimen Jurídico del Sector Público, aprobó autorizar a Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. la creación en Brasil de la sociedad mercantil estatal Aeroportos do Nordeste do Brasil S.A. (en adelante, “ANB”) como entidad concesionaria de la gestión aeroportuaria de los citados aeropuertos.

Dadas las características del pliego de la licitación, cabe calificar este contrato como un contrato de gestión de servicios públicos en la modalidad de concesión, al igual que en el caso de BOAB, por un período de 30 años ampliable a 5 años adicionales, debiendo su adjudicatario prestar todos los servicios que a un gestor aeroportuario le correspondiere, si bien no incluye los servicios ATC (Air Traffic Control).

El Aeropuerto Internacional Región de Murcia (AIRM) se inauguró y comenzó el inicio de sus operaciones el 15 de enero de 2019, tal y como estaba previsto en el “Protocolo para establecer las bases del desarrollo de la aviación civil en la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia” y en la oferta presentada por Aena S.M.E., S.A., en la licitación pública de la gestión y explotación del AIRM. Pasando el Aeropuerto de Murcia, San Javier, a ser de uso exclusivamente militar.

Tanto los acuerdos de concesión en Brasil BOAB y ANB como el del AIRM están dentro del alcance de la Orden EHA/3362/2010, de 23 de diciembre, por la que se aprueban las normas de adaptación del Plan General de Contabilidad a las empresas concesionarias de infraestructuras públicas, y se reflejan en los estados financieros consolidados del Grupo, en el caso de ANB desde el ejercicio 2019, desde 2024 (por completo) en el caso de BOAB y desde 2018 en el caso de AIRM, conforme al modelo del activo intangible (ver nota 5.2 y 10).

El 7 de enero de 2025 el Consejo de Ministros acordó la autorización a ENAIRe de la constitución de la sociedad mercantil estatal ENAIRe Global Services S.M.E., S.A. (en adelante EGS), que fue constituida por la Entidad con fecha de 7 de julio de 2025, con el objetivo de ser un instrumento competitivo en los mercados internacionales y promover la industria tecnológica e innovación a través de tres líneas de negocio principales: servicios de gestión de tráfico aéreo, servicios tecnológicos y servicios de drones y nuevos usuarios.

EGS está participada 100% por ENAIRe y se concibe como una empresa de tamaño y costes contenidos y una estructura organizativa muy reducida que condiciona su crecimiento a la consecución de contratos, lo que minimiza los riesgos económicos. Su plan de negocio incluye actividades de consultoría y de formación a escala internacional, así como optar a posibles licitaciones de servicios de tránsito aéreo de aeródromo en mercados no regulados internacionales, lo que permitirá a ENAIRe actuar en el mercado no regulado del sector de la navegación aérea principalmente internacional, posicionándose como operador global.

A 31 de diciembre de 2025, el capital social de esta sociedad ascendía a 1 millón de euros, representado en 1.000 acciones de 1.000 euros de valor nominal cada una, íntegramente suscrito y desembolsado por ENAIRe a través de una única aportación dineraria.

Con fecha de 18 de diciembre de 2025, Aena Desarrollo Internacional 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 aeropuerto de Newcastle, ambos en el Reino Unido, por 270 millones de libras (aproximadamente, 309 millones de euros al 31 de diciembre de 2025) 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 294,7 millones de libras, 337,3 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.

A excepción de la variación del perímetro de consolidación producida por la constitución de EGS, que no ha desarrollado actividad en 2025, no han existido otras operaciones realizadas por el Grupo que hayan conducido a variaciones en el perímetro en el ejercicio 2025, distintas de la mencionada.

2. Sociedades Asociadas y Multigrupo

Sociedades asociadas son todas las entidades sobre las que alguna de las sociedades incluidas en la consolidación ejerce influencia significativa. Se entiende que existe influencia significativa cuando el Grupo tiene participación en la sociedad y poder para intervenir en las decisiones de política financiera y de explotación de ésta, sin llegar a tener control. El detalle de sociedades asociadas, integradas en las Cuentas Consolidadas por el procedimiento de puesta en equivalencia, a 31 de diciembre de 2025 y 2024 es el siguiente:

Sociedad Asociada Domicilio Social	Actividad	Porcentaje de participación			Valor de la participación (miles de euros)		
		Titular	2025	2024	2025	2024	
Ingeniería y Economía del Transporte S.M.E.M.P., S.A. (INECO) (1) <i>Paseo de la Habana, 138 Madrid</i>	Prestación de servicios de Ingeniería y consultoría.	Directo	Enaire	45,85%	45,85%	3.783	3.783
STARTICAL, S.L. (4) <i>Avda. de Aragón s/n</i>	Desarrollo y provisión de servicios satelitales de vigilancia, ADS-B, comunicaciones VHF de voz y datos.	Directo	Enaire	50%	50%	5.017	2.955
Aeropuertos Mexicanos del Pacífico, S.A. de CV (AMP) (2) <i>México DF</i>	Operador aeropuertos del Pacífico GAP.	Indirecto	Aena Desarrollo Internacional	33,33%	33,33%	50.555	50.555
Sociedad Aeroportuaria de la Costa S.A. (SACSA) (2) <i>Aeropuerto Rafael Núñez Cartagena de Indias – Colombia</i>	Explotación Aeropuerto de Cartagena.	Indirecto	Aena Desarrollo Internacional	37,89%	37,89%	51	176
Aeropuertos del Caribe, S.A. (ACSA) (3) <i>Aeropuerto Ernesto Cortissoz Barranquilla – Colombia</i>	Sin actividad	Indirecto	Aena Desarrollo Internacional	40%	40%	-	-
Aerocali, S.A. (3) <i>Aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón Cali – Colombia</i>	Explotación Aeropuerto de Cali.	Indirecto	Aena Desarrollo Internacional	50%	50%	2.927	2.927

(1) Sociedad auditada por PKF ATTEST Servicios Empresariales, S.L.

- (2) Sociedades auditadas por la red KPMG.
- (3) Sociedades auditadas otros auditores.
- (4) Sociedad auditada por Price Waterhouse Coopers, L.L.P

La fecha de cierre del ejercicio de las últimas cuentas anuales formuladas de todas las sociedades asociadas es 31 de diciembre de 2025, coincidiendo su ejercicio económico con el año natural.

A 31 de diciembre de 2025 y 2024 ninguna de las sociedades asociadas cotiza en bolsa.

El 27 de mayo de 2021 ENAIRE e Indra constituyeron la Sociedad STARTICAL S.L. con el objetivo de poner en órbita una constelación de satélites para mejorar la gestión del tráfico aéreo.

El capital social inicial de STARTICAL S.L. quedó fijado inicialmente en 3 millones de euros representado en 3.000 participaciones de mil euros de valor nominal cada una de ellas, y una prima de asunción de 6.950 miles de euros. Tanto el capital social inicial como la prima de asunción fueron asumidas a partes iguales por ENAIRE e INDRA.

El pacto de socios preveía en su cláusula 3.1 que se realizaría una ampliación de capital en el primer trimestre del 2022 igual a la anterior, tanto en número de participaciones, como en prima de asunción. No obstante, como consecuencia de las necesidades de financiación de la Sociedad, los socios decidieron en Junta General Ordinaria de 14 de junio de 2022, realizar una ampliación de capital parcial respecto a lo previamente acordado por los mismos.

En este sentido, se aumentó el capital social de la sociedad en 1.500 miles de euros, mediante la creación de 1.500 participaciones sociales de mil euros de valor nominal cada una de ellas, con una prima de asunción total 3.475 miles de euros. Estas participaciones sociales otorgan los mismos derechos y obligaciones que las de la creación de STARTICAL.

Conforme al pacto de Socios y teniendo en cuenta lo anterior, los socios decidieron unánimemente en Junta General Extraordinaria de 27 de junio de 2024 aumentar el capital hasta el total inicialmente acordado, es decir, aumentar el capital social de la sociedad en 1.500 miles de euros, mediante la creación de 1.500 participaciones sociales de mil euros de valor nominal cada una de ellas, con una prima de asunción total 3.475 miles de euros. Estas participaciones sociales otorgan los mismos derechos y obligaciones que todas las anteriores.

El 19 de diciembre de 2024, la Junta General de Socios acordó una tercera ampliación de capital, aumentando el capital social en 2.076 miles de euros, mediante la creación de 2.076 participaciones sociales de mil euros de valor nominal cada una de ellas, con una prima de asunción de 4.809 miles de euros. Estas participaciones sociales otorgan los mismos derechos y obligaciones que todas las anteriores.

El 17 de octubre de 2025, la Junta General de Socios acordó una cuarta ampliación de capital, aumentando el capital social en 700 miles de euros, mediante la creación de 700 participaciones sociales de mil euros de valor nominal cada una de ellas, con una prima de asunción de 13.300 miles de euros. Estas participaciones sociales otorgan los mismos derechos y obligaciones que todas las anteriores.

Tanto las ampliaciones de capital social como de prima de asunción han sido suscritas y desembolsadas a partes iguales por los dos socios, ENAIRE e INDRA, quedando con efecto

dicha ampliación al haberse desembolsado por ambos dentro del plazo límite de 10 días impuesto por la Junta General.

Tras estas ampliaciones mediante aportaciones dinerarias a partes iguales por ENAIRe e INDRA, el capital social de STARTICAL S.L. asciende a 8.776 miles de euros representado en 8.776 participaciones de mil euros de valor nominal cada una de ellas, y una prima de asunción de 32.009 miles de euros.

A cierre del ejercicio 2025, la sociedad ha compensado sus Resultados Negativos de Ejercicios Anteriores (22.427 miles de euros) registrados dentro de su patrimonio, contra la prima de asunción, quedando la misma registrada a 31 de diciembre de 2025 por un valor de 9.582 miles de euros.

El importe autorizado en 2021 en Consejo de Ministros, de conformidad con lo dispuesto en artículo 169.j) de la Ley 33/2003, de 3 de noviembre, del Patrimonio de las Administraciones Públicas, a ENAIRe para la adquisición de STARTICAL S.L. ascendía a 13.393 miles de euros. En abril de 2025, siendo preciso afrontar las necesidades de financiación de dicha sociedad con nuevas aportaciones de los socios, el Consejo de Ministros autorizó a ENAIRe la adquisición de participaciones sociales de STARTICAL S.L. hasta el importe 10.500 miles de euros.

Dado que del importe autorizado en 2025, ENAIRe solo ha desembolsado 7.000 miles de euros quedarían 3.500 miles de euros pendientes de utilizar en nuevas aportaciones.

Teniendo en cuenta la acumulación de resultados negativos desde la constitución de la Sociedad y la merma que estos suponen sobre su Patrimonio Neto y conforme al apartado 2.5.3 de la Norma de Registro y Valoración 9ª "Instrumentos financieros" del Plan General Contable, ENAIRe ha deteriorado su participación en STARTICAL, en 4.938 miles de euros en el ejercicio 2025, 6.298 miles de euros en el ejercicio 2024 y 4.139 miles de euros en el ejercicio 2023. El deterioro total de la participación asciende a 15.376 miles de euros que corresponde a la suma estimada de todas las pérdidas producidas desde la constitución de dicha sociedad hasta el 31 de diciembre de 2025 atribuibles a ENAIRe.

El deterioro de la participación de ENAIRe está puesto en conocimiento de su socio INDRA, quién también está deteriorando su participación según ha informado.

Las nuevas aportaciones y deterioro registrados en 2025 suponen que el valor en libros de la participación de ENAIRe en STARTICAL figure por 5.017 miles de euros a 31 de diciembre de 2025 (2.955 miles de euros a 31 de diciembre de 2024), ascendiendo el importe de aportaciones realizadas por ENAIRe a 20.393 miles de euros desde su constitución (13.393 miles de euros aportados a 31 de diciembre de 2024).

Aeropuertos Mexicanos del Pacífico, S.A.P.I. de C.V. (AMP) tiene una participación en la empresa Grupo Aeroportuario del Pacífico, S.A. (GAP), que cotiza en las bolsas de México y Nueva York que, como consecuencia de la amortización de autocartera por parte de GAP, el porcentaje de participación de AMP en esta sociedad se incrementó hasta alcanzar un 19,28% a 31 de diciembre de 2025 y 2024, ya reflejado en la Comisión Nacional Bancaria y de Valores de México.

Asimismo, el Grupo estima el importe recuperable de dicha inversión en AMP por referencia al valor de cotización del Grupo Aeroportuario del Pacífico, S.A.B. de C.V. (GAP), principal activo

de AMP, así como los ingresos derivados de los contratos de gestión entre ambas sociedades. En este sentido, se obtiene un importe recuperable que supera el coste registrado por el Grupo. Basándose en todo ello, la dirección del Grupo considera que el importe recuperable calculado, a 31 de diciembre de 2025 y 2024, es superior al coste de adquisición de la mencionada inversión en AMP.

El valor de la cotización en el cierre del ejercicio 2025 fue de 473,06 MXN (2024: 366,54 MXN) y la cotización media del último trimestre fue de 425,4 MXN en 2025 (2024: 360,48 MXN).

El 1 de septiembre de 2020 finalizaba la concesión del aeropuerto internacional Alfonso Bonilla Aragón, Cali, gestionado por la Sociedad Aerocali S.A. El contrato fue prorrogado en varias ocasiones como consecuencia de acuerdos alcanzados con la Agencia Nacional de Infraestructuras (ANI) de Colombia, finalizando definitivamente el 31 de agosto de 2025. Actualmente Aerocali está realizando los trámites tendentes a la liquidación del Contrato de concesión y, adicionalmente, presta servicios a los Originadores de un Proyecto de Iniciativa Privada, relacionado con un futuro contrato de concesión del Aeropuerto de Cali, en el que participa Aena Internacional y que se tramita ante las autoridades colombianas.

El Grupo ha estimado el importe recuperable de esta inversión y, en consecuencia, ha dotado un deterioro del valor de la participación puesta en equivalencia a 31 de diciembre de 2025 de 2.209 miles de euros (2024: 401 miles de euros).

Asimismo, el 25 de septiembre de 2020 terminó la concesión del aeropuerto internacional Rafael Núñez de la ciudad de Cartagena de Indias, gestionado por la Sociedad Aeroportuaria de la Costa S.A. El contrato fue prorrogado con posterioridad en varias ocasiones por acuerdos alcanzados con la entidad concedente finalizando definitivamente el 29 de febrero de 2024. Considerando que la Sociedad no tiene previsto continuar realizando operaciones, en Asamblea de Accionistas de 26 de agosto de 2024 se acordó la disolución y liquidación de SACSA, habiéndose aprobado en Asamblea de Accionistas su liquidación definitiva.

El Grupo ha estimado el importe recuperable de esta inversión no resultando necesario registrar deterioro del valor de la participación puesta en equivalencia a 31 de diciembre de 2025 (2024: reversión de la totalidad del deterioro por 3.079 miles de euros).

Durante el ejercicio 2025 la sociedad dependiente Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. ha recibido dividendos de Aerocali por importe de 5.525 miles de euros (2024: 3.597 miles de euros), de AMP por importe de 32.855 miles de euros (2024: 689 miles de euros) y de SACSA por importe de 633 miles de euros (2024: 2.479 miles de euros).

Por su parte, en el ejercicio 2025 ENAIRE ha cobrado dividendos de su sociedad asociada INECO S.M.E.M.P., S.A. por importe de 9.524 miles de euros (2024: 7.688 miles de euros).

A 31 de diciembre de 2025 y de 2024 STARTICAL no repartió dividendos a sus accionistas.

En cumplimiento del artículo 155 de la Ley de Sociedades de Capital, el Grupo ha notificado a todas estas sociedades que, por sí misma o por medio de otra sociedad filial, posee más del 10% del capital.

3. Bases de presentación

3.1. Marco normativo de información financiera aplicable al Grupo

Estas Cuentas Anuales consolidadas han sido preparadas de acuerdo con el marco normativo de información financiera aplicable al Grupo, que es el establecido en:

- a) Código de Comercio y la restante legislación mercantil vigente.
- b) Las Normas para la Formulación de Cuentas Anuales Consolidadas aprobadas por el Real Decreto 1159/2010, de 17 de septiembre, y el Plan General de Contabilidad en vigor, aprobado por Real Decreto 1514/2007, de 16 de noviembre, las modificaciones incorporadas a éste mediante el Real Decreto 1159/2010, de 17 de septiembre y mediante el Real Decreto 1/2021 de 12 de enero, así como la Orden EHA/733/2010 de 25 de marzo sobre aspectos contables de empresas públicas que operan en determinadas circunstancias.
- c) Las normas de obligado cumplimiento aprobadas por el Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas (ICAC) en desarrollo del Plan General de Contabilidad y sus normas complementarias.
- d) El resto de la normativa contable española que resulte de aplicación.

De acuerdo con lo previsto en el artículo 43 bis apartado a) del Código de Comercio, dado que la Sociedad Dependiente Aena S.M.E., S.A. inició la cotización de sus títulos en el mercado continuo el 11 de febrero de 2015, ENAIRe debería presentar sus Cuentas Anuales consolidadas aplicando las Normas internacionales de Información Financiera, a partir de 2015.

Tras consulta realizada a este respecto a la IGAE, con fecha 26 de junio de 2015 se recibe la respuesta en la que se determina que ENAIRe debe seguir presentando las cuentas consolidadas conforme a las NOFCAC (PGC), dado que:

- Los preceptos contemplados en el artículo 43 bis apartado a) son aplicables cuando la entidad matriz tiene la forma jurídica de “sociedad”.
- Si la entidad matriz es una Entidad Pública Empresarial como es el caso de ENAIRe, se deberá aplicar la Disposición Adicional Única. Obligación de consolidar de determinadas entidades del sector público estatal según la Orden de 12 de diciembre de 2000 por la que se regula la elaboración de la Cuenta General del Estado, que establece:

“Las entidades públicas empresariales y otras entidades del sector público estatal, con excepción de las sociedades mercantiles estatales, sometidas a la normativa mercantil en materia contable que, dominando a otras entidades sometidas a dicha normativa, formen un grupo de acuerdo con los criterios previsto en la sección 1ª del capítulo 1 de las Normas para la Formulación de Cuentas Anuales consolidadas, aprobadas por Real Decreto 1815/1991, de 20 de diciembre, formularán sus Cuentas Anuales consolidadas a efectos de la elaboración de la Cuenta General del estado, con arreglo a los criterios establecidos en dichas Normas”.

3.2. Imagen fiel

Las Cuentas Anuales consolidadas adjuntas han sido obtenidas de los registros contables de la Entidad dominante y de sus sociedades participadas y se presentan de acuerdo con el marco normativo de información financiera que le resulta de aplicación y en particular, los principios y criterios contables en él contenidos, de forma que muestran la imagen fiel del patrimonio, de la situación financiera, de los resultados del Grupo y de los flujos de efectivo habidos durante el correspondiente ejercicio.

Las Cuentas Anuales Consolidadas del Grupo ENAIRe correspondientes al ejercicio 2024, formuladas bajo el actual marco normativo, fueron aprobadas por el Consejo Rector celebrado el 28 de mayo de 2025 y están disponibles en la página web de ENAIRe.

Dichas cuentas, junto con las de la Entidad, están publicadas en el "Registro de Cuentas Anuales del Sector Público", cuya referencia fue publicada en el B.O.E. del 31 de julio de 2025, por la Intervención General de la Administración del Estado (IGAE), conforme al artículo 136.3 de la Ley General Presupuestaria, modificado por la Orden HAC/360/2021, de 14 de abril.

Las Cuentas Anuales consolidadas de ENAIRe y sus Sociedades Dependientes correspondientes al ejercicio 2025, formuladas por la Presidencia de la Entidad Matriz, se someterán a la aprobación del Consejo Rector de ENAIRe, estimándose que serán aprobadas sin modificación alguna.

3.3. Principios contables aplicados

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

3.4. Aspectos críticos de la valoración y estimación de la incertidumbre

La preparación de los estados financieros consolidados exige la realización de asunciones y estimaciones que tienen un impacto sobre el importe reconocido de los activos, pasivos, ingresos, gastos y desgloses con ellos relacionados.

A continuación, se explican las estimaciones y juicios que tienen un riesgo significativo de dar lugar a un ajuste material en los valores en libros de los activos y pasivos dentro del ejercicio financiero siguiente.

- La evaluación de posibles pérdidas por deterioro de determinados activos (nota 5).
- La vida útil de los activos materiales, intangibles e inversiones inmobiliarias (nota 5).
- El cálculo de provisiones (nota 19.1).
- El valor de mercado de determinados instrumentos financieros (nota 14).
- La determinación del impuesto corriente y diferido (notas 20.1, 20.5 y 20.7).
- La recuperabilidad del activo por impuesto diferido (nota 20.5).
- Reconocimiento de ingresos (nota 5.11).

Estas estimaciones e hipótesis están basadas en la mejor información disponible en la fecha de presentación de las Cuentas Anuales y se revisan periódicamente. Sin embargo, es posible que bien la disposición de información adicional, o bien acontecimientos futuros obliguen a modificar las estimaciones en el cierre contable de ejercicios venideros. En ese caso, los efectos de los cambios de las estimaciones se registrarían de forma prospectiva.

3.5. Comparación de la información

De acuerdo con la normativa vigente, se presentan a efectos comparativos, en cada una de las partidas del Balance consolidado, Cuenta de Resultados consolidada, Estado de Cambios en el Patrimonio Neto consolidado, Estado de Flujos de Efectivo consolidado y la información cuantitativa requerida en la memoria de las Cuentas Anuales consolidadas, además de las cifras del ejercicio 2025, las correspondientes al ejercicio anterior.

3.6. Moneda funcional y moneda de presentación

Las cifras contenidas en todos los estados contables que forman parte de las Cuentas Anuales consolidadas (Balance consolidado, Cuenta de Pérdidas y Ganancias consolidada, Estado de Cambios en el Patrimonio Neto consolidado, Estado de Flujos de Efectivo consolidado) y de las notas de las Cuentas Anuales consolidadas están expresadas en miles de euros, redondeado al millar más cercano, excepto en los casos expresados explícitamente en millones de euros, siendo el euro la moneda funcional y de presentación del Grupo. El uso de cifras redondeadas puede conducir en algún caso a una diferencia de redondeo insignificante en los totales o en las variaciones.

3.7. Agrupación de partidas

Determinadas partidas del Balance consolidado, de la Cuenta de Pérdidas y Ganancias consolidada, del Estado de Cambios en el Patrimonio Neto consolidado y del Estado de Flujos de Efectivo consolidado se presentan de forma agrupada para facilitar su comprensión, si bien, en la medida en que sea significativa, se ha incluido la información desagregada obligatoria en las correspondientes notas de la Memoria.

3.8. Cambios de criterios contables

El efecto de cualquier cambio de criterio fundamental se registra de la siguiente forma: si el cambio del criterio hubiera afectado a la Cuenta de Pérdidas y Ganancias de ejercicios anteriores el efecto acumulado al inicio del ejercicio se ajusta en reservas mientras que el efecto en el propio ejercicio se registra contra resultados. Asimismo, en estos casos se expresan los datos financieros del ejercicio comparativo presentado junto al ejercicio en curso.

El detalle de los cambios de criterio realizados en el ejercicio al que hacen referencia las presentes cuentas anuales consolidadas, así como su efecto en las mismas se detalla a continuación.

Como consecuencia de la ampliación de capital realizada por Aena S.M.E., S.A., en 2011 mediante la aportación por parte de ENAIRe de los bienes y derechos de la rama de actividad de explotación aeroportuaria, la Oferta Pública de Valores (OPV) del 49% de las acciones de

Aena S.M.E., S.A., en el ejercicio 2015 y la correspondiente tributación de la plusvalía en ENAIRe, se considera que existe el derecho a recuperar en sede de AENA S.M.E., S.A., la revalorización fiscal de los activos recibidos en la aportación de rama de actividad por un importe de 1.271 millones de euros.

La diferencia entre el valor contable y fiscal de los elementos patrimoniales afectos genera un activo por impuesto diferido que, a tenor de la evolución de los hechos, se debería haber registrado contra la cuenta de resultados de ejercicios anteriores por su mejor valor estimado como un menor importe del gasto por impuesto de sociedades.

Por tanto, y con base en lo establecido en la Norma de Registro y Valoración 22ª Cambios en criterios contables, errores y estimaciones contables del Plan General de Contabilidad, la Entidad Matriz ha procedido a la reexpresión de las cifras comparativas correspondientes a sus cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2024 incluidas en la información financiera del ejercicio 2025, en base a la reexpresión realizada por su sociedad dependiente Aena S.M.E., S.A. El efecto de la contabilización del activo por impuesto diferido se ha reflejado en estos estados financieros consolidados desde el ejercicio más antiguo para el que se dispone de información.

Las correcciones realizadas en las cifras comparativas de cada una de las partidas afectadas de estos estados financieros consolidados y que formaban parte de las cuentas anuales consolidadas a 31 de diciembre de 2024, son las siguientes:

Balance Consolidado

ACTIVO	31/12/2024 Aprobadas	Reexpresión	31/12/2024 Reexpresado
ACTIVO NO CORRIENTE			
Activos por impuesto diferido	169.436	288.006	457.442
TOTAL ACTIVO NO CORRIENTE	15.231.201	288.006	15.519.207
TOTAL ACTIVO	18.358.600	288.006	18.646.606
PATRIMONIO NETO Y PASIVO	31/12/2024 Aprobadas	Reexpresión	31/12/2024 Reexpresado
PATRIMONIO NETO			
Fondos propios	5.050.148	146.883	5.197.031
Reservas en sociedades consolidadas	1.980.734	146.883	2.127.617
Socios Externos	4.115.410	141.123	4.256.533
TOTAL PATRIMONIO NETO	9.293.846	288.006	9.581.852
TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	18.358.600	288.006	18.646.606

Estado de Cambios en el Patrimonio Neto

El importe de 288.006 miles de euros de la reexpresión de la sociedad dependiente Aena S.M.E., S.A., se recoge en la línea de “Ajustes por cambios de criterio del ejercicio 2023 y anteriores”, en los epígrafes de “Reservas en Sociedades Consolidadas” por 146.883 miles de euros y en “Socios Externos” por 141.123 miles de euros.

4. Aplicación del resultado de la Entidad dominante

Tal y como establece el artículo 29 del Estatuto de ENAIRE, Entidad Matriz, cuando su Cuenta Anual de Resultados refleje un excedente, éste se aplicará a los siguientes fines:

- Ingreso en el Tesoro Público de los dividendos de las entidades filiales, ajenas al negocio de navegación aérea, en el ejercicio referido, salvo que el excedente sea inferior a dichos dividendos, en cuyo caso se ingresará el excedente.

Ello se hará siempre que las perspectivas financieras permitan dar cumplimiento a esta aplicación del resultado.

- El resto del excedente se imputará, por acuerdo del Consejo Rector, a compensación de pérdidas de ejercicios anteriores, si las hubiere, reservas e ingreso en el Tesoro Público.

El resultado del ejercicio 2025 de 887.521 miles de euros, tiene como origen:

- Resultado atribuible a la operativa de ENAIRE: 150.501 miles de euros, este resultado positivo se debe principalmente a los beneficios obtenidos como proveedor de servicios de Navegación Aérea (ver nota 5.11).
- Dividendos recibidos en el mes de abril de 2025 como reparto del resultado del ejercicio 2024 de Aena S.M.E., S.A: 737.020 miles de euros netos de gastos de custodia (repercutidos a ENAIRE por el Banco Sabadell) y del impuesto de sociedades imputable (el 5% de los dividendos recibidos están sujetos y no exentos del impuesto de sociedades, siendo deducibles los gastos de custodia):

Concepto	Miles de euros
Dividendos recibidos de Aena, S.M.E., S.A.	746.640
Gastos de custodia	(383)
Impuesto de Sociedades	(9.237)
Importe Neto de Dividendos	737.020

Teniendo esto en cuenta, la aplicación de los beneficios del ejercicio 2025 propuesta por la Presidencia de la Entidad Pública Empresarial al Consejo Rector de la Entidad Dominante, de acuerdo con su Estatuto, es la siguiente:

	Miles de euros
Base de reparto:	
Saldo de la Cuenta de Pérdidas y Ganancias	887.521
Aplicación:	
Ingreso al Tesoro Público de los dividendos obtenidos de Aena S.M.E., S.A.	737.020
A compensación de pérdidas de ejercicios anteriores	150.501

El 5 de mayo de 2025 el Consejo Rector aprobó el pago a cuenta al Tesoro Público del 77% del importe recibido por la Entidad Matriz en concepto de dividendos repartidos por Aena, S.M.E, S.A. (574,9 millones de euros) a realizar en el mes de octubre de 2025. Dado la retención de fondos derivada de la orden judicial de embargo de las tasas de navegación aérea de ENAIRe (por causas totalmente ajenas a Enaire), recaudadas por Eurocontrol (notas 5.11, 14.1.3 y 15.2.3), el Consejo Rector del 24 de julio aprobó la suspensión del pago a cuenta del Beneficio de ENAIRe hasta que se pudiera asumir el mismo por la Tesorería de ENAIRe, con las garantías suficientes derivadas del levantamiento del embargo realizado a la Entidad Matriz, con el límite temporal de 30 de junio de 2026. Si en dicha fecha se mantuviera el bloqueo de los fondos, ENAIRe no podrá asumir el pago del dividendo a cuenta.

A 31 de diciembre de 2025, Enaire siguiendo las indicaciones de la Intervención General de la Administración del Estado (IGAE) ha contabilizado este “Pago a Cuenta al Tesoro Público” dentro de los Fondos Propios del Patrimonio Neto por 574,9 millones de euros (nota 18), registrándose la contrapartida de este importe no pagado en el Pasivo Corriente.

La aplicación del resultado del ejercicio 2024, aprobada por el Consejo Rector de la Entidad Matriz de fecha 28 de mayo de 2025, tal como se incluyó en la Memoria de Cuentas Anuales del ejercicio 2024, se presenta en el Estado de Cambios en el Patrimonio Neto de Enaire, quedando a cierre de 2024 pendiente de abonar 127.221 miles de euros de dicha aplicación en el Tesoro Público, una vez se recibiera la devolución del Impuesto de Sociedades de dicho ejercicio 2024, la cual fue cobrada el 30 de diciembre de 2025.

5. Normas de registro y valoración

Las principales normas de valoración utilizadas por la Entidad Pública Empresarial y sus sociedades dependientes (Grupo ENAIRe) en la elaboración de sus Cuentas Anuales consolidadas del ejercicio 2025, de acuerdo con lo establecido en el Plan General de Contabilidad aprobado por el Real Decreto 1514/2007 y las modificaciones incorporadas a éste mediante el Real Decreto 1159/2010, son las siguientes:

5.1. Principios de consolidación aplicados

- Se consideran entidades dependientes aquellas vinculadas con la Entidad Pública Empresarial "ENAIRe" por una relación de control (porcentaje de participación directo más indirecto superior al 50%). Las cuentas anuales de las entidades dependientes se consolidan por el método de integración global.
- Se consideran entidades asociadas aquellas en las que la Entidad tiene capacidad para ejercer una influencia significativa. Se presupone que existe influencia significativa cuando el porcentaje de participación en la filial supera el 20% y hasta el 50%. Dichas entidades se incluyen en la consolidación por el método de puesta en equivalencia.
- En aquellos casos en los que en las sociedades dependientes se hubieran seguido criterios de contabilización y valoración significativamente diferentes a los de la entidad dominante, se ha procedido a efectuar los correspondientes ajustes con objeto de presentar las Cuentas Anuales consolidadas del Grupo de forma homogénea.

- Las diferentes partidas de las Cuentas Anuales individuales de la Entidad matriz y sus Sociedades Dependientes, previamente homogeneizadas, se agregan según su naturaleza.
- Los valores contables representativos de los instrumentos de patrimonio de todas las sociedades dependientes poseídos por la entidad dominante se compensan con el patrimonio neto de las mismas. En consolidaciones posteriores al ejercicio en que se adquirió el control, el exceso o defecto del patrimonio neto generado por la sociedad dependiente desde la fecha de adquisición que sea atribuible a la entidad dominante se presenta en el Balance consolidado dentro de las partidas de reservas o ajustes por cambios de valor, en función de su naturaleza. La parte atribuible a los socios externos se inscribe en la partida de “Socios externos”.
- Los saldos, transacciones y flujos de efectivo entre las sociedades y entidades del Grupo ENAIRe han sido eliminados en el proceso de consolidación. Asimismo, la totalidad de los resultados producidos por las operaciones internas se eliminan y difieren hasta que se realicen frente a terceros ajenos al Grupo.
- Las variaciones experimentadas en las reservas de las distintas sociedades dependientes entre las distintas fechas de toma de participación o primera consolidación y el 31 de diciembre de 2025 se incluyen en el capítulo de “Reservas en sociedades consolidadas” del Balance consolidado.
- Las cuentas anuales de las sociedades y entidades del Grupo utilizadas en el proceso de consolidación son, en todos los casos, las correspondientes al ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2025.
- Los resultados de las operaciones de sociedades adquiridas o enajenadas se han incluido desde o hasta la fecha de adquisición o enajenación, según corresponda.
- A efectos de las presentes Cuentas Anuales consolidadas se ha considerado como fecha de primera consolidación para cada sociedad dependiente consolidada la fecha en que se tomó el control sobre la misma o la de primera consolidación si es posterior.
- **Conversión de cuentas anuales de sociedades extranjeras incluidas en el perímetro de consolidación:** Los estados financieros de entidades participadas cuya moneda funcional es distinta de la moneda de presentación del Grupo que es el euro, se han convertido utilizando los siguientes procedimientos:
 - Los activos y pasivos de sus Balances se convierten al tipo de cambio de cierre en la fecha del correspondiente Balance consolidado.
 - Los ingresos y gastos de cada una de las partidas de resultados se convierten al tipo de cambio medio del período en el que se produjeron.
 - Todas las diferencias de cambio resultantes se reconocen en el otro resultado global.

Los ajustes al fondo de comercio y al valor razonable que surgen en la adquisición de una entidad extranjera se consideran activos y pasivos de la entidad extranjera y se

convierten al tipo de cambio de cierre. Las diferencias de cambio que surgen se reconocen en otro resultado global.

- **Socios externos:** El valor de la participación de terceros en el patrimonio y en los resultados de las sociedades que se han consolidado por el método de integración global se presentan en el capítulo “Socios externos” del patrimonio neto del Balance consolidado y en el epígrafe “Resultado atribuido a socios externos” de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada del ejercicio 2025 adjunta, respectivamente.

5.2. Inmovilizado intangible

Los inmovilizados intangibles figuran contabilizados en el Activo del Balance a su precio de adquisición, coste de producción o valor venal de adscripción corregido por la amortización y las pérdidas por deterioro que hayan experimentado. La amortización se calcula según el método lineal en función de la vida útil de los distintos bienes utilizando los siguientes plazos:

Concepto	Años de Vida Útil Estimada
Desarrollo	4
Aplicaciones Informáticas	4-8
Otro Inmovilizado Intangible	4-8

Gastos de desarrollo

Los Gastos de Desarrollo se reconocen como gasto cuando se incurre en ellos, no obstante, se activan en el momento en que se cumplen las siguientes condiciones:

- Estar específicamente individualizados por proyectos y su coste claramente establecido para que pueda ser distribuido en el tiempo.
- Tener motivos fundados del éxito técnico y de la rentabilidad económico-comercial del proyecto.

Los gastos que figuran en el activo se amortizan de manera lineal durante la vida útil estimada para cada proyecto, sin que ésta supere los 4 años.

En caso de que varíen las circunstancias favorables del proyecto que permitieron capitalizar los Gastos de Desarrollo, o existan dudas razonables sobre el éxito técnico o la rentabilidad del proyecto, la parte pendiente de amortizar se imputa directamente a pérdidas del ejercicio.

Fondo de comercio

El fondo de comercio surge en la adquisición de dependientes y representa el exceso de la contraprestación transferida, el importe de cualquier participación no dominante en la adquirida y el valor razonable en la fecha de adquisición de cualquier participación en el patrimonio previa en la adquirida sobre el valor razonable de los activos netos identificables adquiridos. Si el total de la contraprestación transferida, la participación no dominante reconocida y la participación previamente mantenida valorada a valor razonable es menor que el valor razonable de los activos netos de la dependiente adquirida, la diferencia se reconoce directamente en la cuenta de resultados consolidada.

A efectos de llevar a cabo las pruebas para pérdidas por deterioro, el fondo de comercio adquirido en una combinación de negocios se asigna a cada una de las unidades generadoras de efectivo, o Grupos de unidades generadoras de efectivo, que se espera que se beneficien de las sinergias de la combinación. Cada unidad o Grupo de unidades a las que se asigna el fondo de comercio representa el nivel más bajo dentro de la entidad al cual se controla el fondo de comercio a efectos de gestión interna. El fondo de comercio se controla al nivel de segmento operativo.

Las revisiones de las pérdidas por deterioro del valor del fondo de comercio se realizan anualmente o con más frecuencia si sucesos o cambios en las circunstancias indican una potencial pérdida por deterioro. El importe en libros de la UGE que contiene el fondo de comercio se compara con el importe recuperable, que es el valor en uso o el valor razonable menos los costes de venta, el mayor de estos importes. Cualquier pérdida por deterioro se reconoce inmediatamente como un gasto y posteriormente no se revierte.

El fondo de comercio se amortiza en 10 años (ver nota 6).

Aplicaciones informáticas

Se incluyen los importes satisfechos por el acceso a la propiedad o por el derecho de uso de programas y aplicaciones informáticas tanto adquiridos a terceros como elaborados por el propio Grupo.

Las licencias para programas informáticos adquiridas se capitalizan en función de los costes incurridos para su adquisición y para poner en condiciones de uso el programa específico. Los gastos de desarrollo directamente atribuibles al diseño y realización de pruebas de programas informáticos que sean identificables y únicos y susceptibles de ser controlados por el Grupo se reconocen como activos intangibles cuando se cumplen las siguientes condiciones:

- Técnicamente, es posible completar la producción del activo intangible de forma que pueda estar disponible para su utilización o su venta.
- El Grupo tiene intención de completar el activo intangible en cuestión, para usarlo o venderlo.
- El Grupo tiene capacidad para utilizar o vender el activo intangible.
- Existe disponibilidad de los adecuados recursos técnicos, financieros o de otro tipo, para completar el desarrollo y para utilizar o vender el activo intangible.
- El desembolso atribuible al activo intangible durante su desarrollo puede valorarse de forma fiable.

Los costes directamente atribuibles que se capitalizan como parte de los programas informáticos incluyen los gastos del personal que desarrolla dichos programas y un porcentaje adecuado de gastos generales.

Los gastos que no cumplan estos criterios se reconocen como un gasto en el momento en el que se incurren. Los desembolsos sobre un activo intangible reconocidos inicialmente como gastos del ejercicio no se reconocen posteriormente como activos intangibles.

Las aplicaciones informáticas se amortizan durante sus vidas útiles estimadas que normalmente no superan los 8 años.

Los gastos de mantenimiento, de revisión global de los sistemas o los recurrentes como consecuencia de la modificación o actualización de estas aplicaciones, se registran directamente como gastos del ejercicio en que se incurren.

Acuerdo de concesión, activo regulado

Los acuerdos de concesión de servicios son acuerdos público-privados en los que el sector público controla o regula a qué servicios debe el concesionario destinar la infraestructura, a quién debe prestar dichos servicios, y a qué precio; y en los que controla contractualmente toda participación residual significativa en la infraestructura al término de la vigencia del acuerdo. Las infraestructuras contabilizadas por el Grupo como concesiones se refieren a los Helipuertos de Ceuta y Algeciras, el Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia, seis aeropuertos brasileños agrupados en el denominado Grupo aeroportuario del Nordeste de Brasil y otros once aeropuertos también en Brasil correspondientes al Bloque SP/MS/PA/MG (Nota 10).

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

Todo acuerdo de concesión deberá cumplir los siguientes requisitos:

- La entidad concedente controla o regula qué servicios públicos debe prestar la empresa concesionaria con la infraestructura, a quién debe prestarlos y a qué precio; y
- La entidad concedente controla cualquier participación residual significativa en la infraestructura al final del plazo del acuerdo.

En estos acuerdos de concesión, el concesionario actúa en calidad de proveedor de servicios, concretamente por un lado servicios de construcción o mejora de la infraestructura, y, por otro, servicios de explotación y mantenimiento durante el periodo del acuerdo. La contraprestación recibida por la empresa concesionaria en relación con el servicio de construcción o mejora de la infraestructura se contabiliza por el valor razonable de dicho servicio, registrándose contablemente como Inmovilizado intangible en aquellos casos en que se recibe el derecho a cargar un precio a los usuarios por el uso del servicio público, y éste no es incondicional, sino que depende de que los usuarios efectivamente usen el servicio. La contraprestación del servicio de construcción o mejora se registra como un activo intangible dentro de la partida de "Acuerdo de concesión, activo regulado" en el epígrafe "Inmovilizado intangible" en aplicación del modelo del activo intangible, en que el riesgo de demanda es asumido por el concesionario. En el caso del Grupo, el inmovilizado intangible incluye la inversión realizada en las instalaciones que el Grupo ha recibido y que, una vez finalizada la construcción, explota en régimen de concesión administrativa.

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

Si no existe contraprestación, la contrapartida se reconocerá de acuerdo con lo dispuesto en la norma de registro y valoración 18ª "Subvenciones, donaciones y legados" del Plan General de Contabilidad.

Si existiendo contraprestación, ésta fuese sustancialmente menor que el valor razonable del citado derecho, la diferencia se tratará de acuerdo con lo previsto en el párrafo anterior.

En todo caso, se entenderá que existe contraprestación y que ésta se corresponde con el valor razonable del citado derecho, siempre y cuando la cesión de la infraestructura esté incluida dentro de las condiciones de una licitación en la que la Sociedad concesionaria se comprometa a realizar una inversión o entregar otro tipo de contraprestación y a cambio obtenga el derecho a explotar o bien solo la infraestructura preexistente o bien la citada infraestructura junto a la nueva infraestructura construida.

Sólo en el caso de los acuerdos de concesión calificados como inmovilizado intangible, a partir del momento en que la infraestructura está en condiciones de explotación, los gastos financieros se activarán siempre que sean identificables por separado, medibles con fiabilidad, que exista evidencia razonable y sea probable que los ingresos futuros permitan recuperar el importe activado.

En el caso de que los ingresos reales del ejercicio superen los previstos, la proporción anterior se calculará entre el ingreso real y el total de ingresos previstos.

Si el importe de los gastos financieros de un ejercicio difiere del previsto, la diferencia se imputará a la cuenta de pérdidas y ganancias conforme a los párrafos anteriores.

Si se modifican las previsiones de ingresos, los efectos del cambio se aplicarán prospectivamente según lo establecido en párrafos anteriores.

Los costes incurridos para obtener las concesiones se amortizan linealmente en el periodo concesional, iniciándose la amortización en el momento en que la infraestructura se encuentra en condiciones de explotación.

Inversiones de ampliación o mejora de la infraestructura

Las inversiones en activos fijos realizadas con objeto de la puesta en marcha y mejora de la infraestructura que se encuentren sujetas a reversión, conforme a lo establecido en el acuerdo concesional, se consideran mayor valor de la concesión y se amortizan de forma sistemática en el periodo concesional restante desde su activación.

Los costes posteriores incurridos de mantenimiento y reparación de la infraestructura se registran como gasto, salvo que aumenten los beneficios económicos futuros esperados de los activos.

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

Otro inmovilizado intangible

El Grupo tiene activado principalmente como Otro Inmovilizado Intangible los Planes Directores de los aeropuertos y los estudios asociados a los mismos, que se amortizan en un periodo de 8 años.

5.3. Inmovilizado material

El inmovilizado material se presenta valorado por el coste de adquisición, coste de producción o valor venal de adscripción corregido por la amortización acumulada y por las pérdidas por deterioro que haya experimentado, si las hubiera, conforme al criterio que se menciona en la nota 5.5.

El inmovilizado material en adscripción se encuentra valorado a su valor venal en el momento de la adscripción, determinado por una tasación independiente.

Las adiciones y compras de inmovilizado realizadas por el Grupo se valoran a su precio de adquisición e incluyen todos los costes necesarios hasta poner el activo en condiciones de funcionamiento.

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

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

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

Los trabajos que el Grupo realiza para su propio inmovilizado se valoran por su coste de producción, que resulta de añadir los consumos propios de materiales, la mano de obra directa incurrida y los gastos generales de fabricación, registrándose como un ingreso en la cuenta de pérdidas y ganancias.

El Grupo amortiza su inmovilizado material una vez que está en condiciones de uso siguiendo el método lineal, distribuyendo el valor contable de los activos entre los años de vida útil estimada, salvo en el caso de los terrenos y las obras de arte que no se amortizan. Para los elementos de inmovilizado en adscripción se estimó, en el momento de la adscripción, la vida útil en función del grado de utilización de los distintos elementos que componían cada epígrafe. Las vidas útiles utilizadas son las que figuran en el siguiente detalle:

Concepto	Años de Vida Útil Estimada
Construcciones	10-51
Instalaciones Técnicas	4-22
Maquinaria	5-25
Otras Instalaciones	5-30
Mobiliario	5-13
Otro Inmovilizado	3-20

Los inmovilizados correspondientes a los aeropuertos se amortizan siguiendo el criterio de vida útil que se especifica a continuación:

Concepto	Años de Vida Útil Estimada
Terminales de pasajeros y mercancías	32-40
Obra civil aeroportuaria	25-44
Equipamientos de terminales	4-22
Transporte de pasajeros entre terminales	15-50
Equipamiento obra civil aeroportuaria	15

5.4. Inversiones inmobiliarias

Las inversiones inmobiliarias comprenden edificios de oficinas, terrenos, hangares, e instalaciones en propiedad que se mantienen para la obtención de rentas a largo plazo y no están ocupadas por el Grupo.

Los elementos incluidos en este epígrafe se presentan valorados por su coste de adquisición menos su correspondiente amortización acumulada y las pérdidas por deterioro que hayan experimentado.

El Grupo reconoce y valora las inversiones inmobiliarias siguiendo los criterios establecidos para el inmovilizado material.

Para el cálculo de la amortización de las inversiones inmobiliarias se utiliza el método lineal en función de los años de vida útil que son:

Concepto	Años de Vida Útil Estimada
Edificios, hangares y aparcamientos	32-51
Instalaciones técnicas y eléctricas	15-18

5.5. Deterioro de valor de activos intangibles, materiales e inversiones inmobiliarias

Conforme a lo establecido en la Orden EHA 733/2010, la Entidad ENAIRe, matriz del Grupo, considera la totalidad de sus elementos de inmovilizado material e intangible como activos no generadores de efectivo puesto que se dan las condiciones requeridas para ello:

- Condición necesaria: esta Orden resulta de aplicación obligatoria para las Entidades integrantes del Sector Público Empresarial Estatal que deban aplicar los principios y normas de contabilidad recogidos en el Código de Comercio y en el PGC y que considerando el carácter estratégico o de utilidad pública de su actividad, entregan bienes o presten servicios con regularidad a otras entidades o usuarios sin contraprestación, o a cambio de una tasa, o de un precio político fijado, directa o indirectamente por la Administración Pública.
- Condición suficiente: se trata de activos que se poseen con una finalidad distinta a la de generar un rendimiento comercial, como pueden ser los flujos económicos sociales que

generan dichos activos y que benefician a la colectividad, esto es, su beneficio social o potencial de servicio.

Conforme a la citada Orden, el deterioro de valor de estos activos se corresponde con una disminución en la utilidad que proporciona el activo a la entidad que lo controla.

Al menos al cierre del ejercicio, el Grupo evalúa si existen indicios de deterioro de valor de los elementos de su inmovilizado material e intangible. Se deberá contabilizar una pérdida por deterioro en un activo no generador de flujos de efectivo o unidad de explotación o servicio si su valor contable supera su importe recuperable en la fecha de determinación del mismo. A estos efectos se entiende por importe recuperable el mayor importe entre:

- Su valor razonable menos los costes de venta, y,
- Su valor en uso.

Dicho valor se determina, salvo mejor evidencia, por referencia a su coste de reposición depreciado, que se define como el coste de reposición del activo menos la amortización acumulada calculada sobre la base de tal coste, de forma que refleje el funcionamiento, uso y disfrute ya efectuado del activo, sin perjuicio de considerar también la obsolescencia técnica que pudiera afectarle.

Teniendo en cuenta lo expuesto, a cierre de los ejercicios 2025 y 2024 no se ha detectado ningún indicio de deterioro de valor relevante de los inmovilizados materiales e intangibles de la Entidad Matriz.

Por otro lado, la Sociedad Dependiente Aena S.M.E., S.A. considera que todos sus activos y los de sus filiales son generadores de flujos de efectivo. El valor recuperable es calculado para un activo individual, a menos que el activo no genere entradas de efectivo que sean, en buena medida, independientes de las correspondientes a otros activos o grupos de activos. Si este es el caso, el importe recuperable se determina para la Unidad Generadora de Efectivo (UGE) a la que pertenece.

Las unidades generadoras de efectivo determinadas por el Grupo son las siguientes:

- La red de aeropuertos, compuesta por todos los aeropuertos españoles gestionados por el Grupo excepto el que pertenece a AIRM.
- AIRM es considerada como una única unidad generadora de efectivo, que incluye tanto ingresos derivados de la actividad aeronáutica como de la actividad comercial de los aeropuertos, dada la alta interdependencia de los ingresos existente entre ambas y la existencia de un solo activo que comparten las dos actividades debido a la imposibilidad legal de disponer, vender o escindir los activos aeroportuarios.
- El subgrupo LLAH III (Luton) también es considerado como una unidad generadora de efectivo.
- La sociedad mercantil estatal Aeroportos do Nordeste do Brasil S.A., también es considerada como una única unidad generadora de efectivo en sí misma, al igual que sucede con los activos ligados a la sociedad dependiente AIRM.
- La sociedad mercantil estatal Bloco de Onze Aeroportos do Brasil S.A. (BOAB), constituida en noviembre de 2022, conforma una unidad generadora de efectivo en 2023

una vez ya se ha formalizado el contrato de concesión, habiéndose tomado el control de las operaciones de los aeropuertos durante octubre y noviembre de 2023, también conforma en sí misma una unidad generadora de efectivo.

En el caso de los activos que forman parte del segmento inmobiliario, el cálculo del importe recuperable es calculado para cada uno de los activos incluidos en el mismo, el Grupo estima los deterioros en base al valor razonable obtenido de la tasación de un experto independiente.

En relación con el cálculo del valor recuperable, el procedimiento implantado por el Grupo para la realización de las pruebas de deterioro a nivel de las unidades generadoras de efectivo, cuando proceda, es el siguiente:

- El Grupo prepara anualmente un plan de negocio abarcando generalmente un espacio temporal de cuatro ejercicios, incluido el ejercicio en curso. Los principales componentes de dicho plan, que es la base del test de deterioro, son los siguientes:
 - o Proyecciones de resultados.
 - o Proyecciones de inversiones y capital circulante.

En dichas proyecciones se tienen en cuenta las proyecciones financieras incluidas en el Plan Estratégico del Grupo para la Red de Aeropuertos Nacional, así como las proyecciones de negocio aprobadas por el Grupo para todo el periodo concesional en el resto de las sociedades concesionarias. Otras variables que influyen en el cálculo del valor recuperable son:

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

Adicionalmente, el Grupo realiza un análisis de sensibilidad del cálculo del deterioro resultante del modelo base empleado a través de variaciones, dentro de un rango razonable, de las principales hipótesis financieras consideradas en dicho cálculo.

Las pérdidas relacionadas con el deterioro de valor de la UGE reducen inicialmente, en su caso, el valor del fondo de comercio asignado a la misma y a continuación a los demás activos de la UGE, prorrateando en función del valor contable de cada uno de los activos, con el límite para cada uno de ellos del mayor de su valor razonable menos los costes de enajenación o disposición por otra vía, su valor en uso y cero.

Salvo en el caso del fondo de comercio cuya pérdida por deterioro no es reversible, la posible reversión de pérdidas por deterioro de valor de activos no financieros que sufren una pérdida por deterioro se revisa en todas las fechas a las que se presenta información financiera. Cuando una pérdida por deterioro de valor revierta posteriormente, el importe en libros de la unidad generadora de efectivo se incrementa con el límite del valor contable que tendrían en ese momento los activos de la unidad de no haberse reconocido el deterioro. Dicha reversión se clasifica en la misma línea donde se clasificó originalmente la pérdida por deterioro.

El Grupo ha realizado test de deterioro en aquellas UGEs en las que, tras un análisis de los indicadores de deterioro, se han identificado indicios de deterioro o de reversión de este.

Los resultados de los test de deterioro realizados por el Grupo sobre estas UGEs en los ejercicios 2025 y 2024, y su impacto en la cuenta de pérdidas y ganancias son los siguientes (importes negativos corresponden a reversiones y los positivos a dotaciones):

Unidad Generadora de Efectivo	Deterioro	
	Dotación/ (Reversión)	
	31/12/2025	31/12/2024
Activos Inmobiliarios	(35)	57
Total en miles de euros	(35)	57

Conforme al análisis realizado de forma individualizada por UGE, no se han puesto de manifiesto indicadores de deterioro ni se han identificado cambios significativos en las hipótesis que sirvieron de base para la elaboración de las proyecciones de los test de deterioro de diciembre 2024 para las UGES de BOAB y AIRM.

En el caso de AIRM, durante 2025, el tráfico del aeropuerto se ha incrementado un 5% con respecto al ejercicio 2024 (3,4 % de aumento en el ejercicio anterior) y se espera mantener la senda de recuperación del mismo y alcanzar niveles prepandemia en el ejercicio 2027.

Las proyecciones de tráfico actualizadas de BOAB para el periodo 2025-2052 consideran un volumen de tráfico de 1.048 millones de pasajeros, sin apenas variaciones con respecto al tráfico contemplado de la oferta en el periodo concesional remanente.

Adicionalmente, en el cierre del ejercicio 2025, la evolución de los tipos de interés y demás variables que pudieran afectar a las tasas de descuento no han experimentado variaciones desfavorables relevantes con respecto al ejercicio anterior. Tampoco ha habido variaciones significativas en el resto de las hipótesis y asunciones que sirvieron de base para el cálculo del importe recuperable realizado en el cierre del año 2024, cuando el valor recuperable resultó por encima del valor neto contable de los activos no corrientes no financieros de AIRM y BOAB. En consecuencia, no se han identificado indicadores de deterioro en el ejercicio 2025 para estas UGES.

La razonabilidad en el análisis de los indicadores de deterioro y las conclusiones alcanzadas, al igual que en el ejercicio 2024, han sido revisadas favorablemente por expertos profesionales independientes de la firma Deloitte en el cierre del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2025. En este sentido, en ningún caso se han identificado discrepancias significativas entre las hipótesis consideradas por el Grupo y las de los expertos independientes.

En lo referente al segmento inmobiliario, semestralmente, el Grupo encarga a una empresa de tasación independiente la revisión y valoración del porfolio de activos inmobiliarios, con objeto de determinar el valor razonable menos coste de venta de sus inversiones inmobiliarias.

5.6. Arrendamientos

Los arrendamientos se clasifican como arrendamientos financieros siempre que las condiciones de los mismos transfieran al arrendatario sustancialmente los riesgos y beneficios inherentes a

la propiedad del activo objeto del contrato. Los demás arrendamientos se clasifican como arrendamientos operativos.

Arrendamiento Financiero

En las operaciones de arrendamiento financiero en las que el Grupo actúa como arrendatario, se presenta el coste de los activos arrendados en el Balance consolidado según la naturaleza del bien objeto del contrato. El coste se calcula actualizando las cuotas a pagar previstas en el contrato incluyendo la correspondiente a la opción de compra y el tipo de interés efectivo contemplados en el acuerdo. Simultáneamente al reconocimiento del coste se registra un pasivo por el mismo importe. La carga financiera total del contrato se imputa a la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada del ejercicio en que se devenga, aplicando el tipo de interés efectivo. Las cuotas de carácter contingente se reconocen como gasto del ejercicio en que se incurren. El inmovilizado adquirido bajo arrendamiento financiero se amortiza y se deprecia en el período menor entre la vida útil del activo y la duración del contrato.

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

Arrendamiento Operativo

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

Cualquier cobro o pago que pudiera realizarse al contratar un arrendamiento operativo, es tratado como un cobro o pago anticipado que se imputa a resultados a lo largo del periodo del arrendamiento.

5.7. Instrumentos financieros

Activos financieros

Los Activos Financieros que posee el Grupo se clasifican en las siguientes categorías:

- i. Activos financieros a coste amortizado:** incluye activos financieros, incluso cuando estén admitidos a negociación en un mercado organizado, para los que el Grupo mantiene la inversión con el objetivo de percibir los flujos de efectivo derivados de la ejecución del contrato, y las condiciones contractuales del activo financiero dan lugar, en fechas especificadas, a flujos de efectivo que son únicamente cobros de principal e intereses sobre el importe del principal pendiente.

Con carácter general, se incluyen en esta categoría los créditos por operaciones comerciales y los créditos por operaciones no comerciales:

- **Créditos por operaciones comerciales:** son aquellos activos financieros que se originan en la venta de bienes y la prestación de servicios por operaciones de tráfico de la empresa con cobro aplazado.

- **Créditos por operaciones no comerciales:** son aquellos activos financieros que, no siendo instrumentos de patrimonio ni derivados, no tienen origen comercial y cuyos cobros son de cuantía determinada o determinable, que proceden de operaciones de préstamo o crédito concedidos por la empresa.

Se incluyen en activos corrientes, excepto para vencimientos superiores a 12 meses desde la fecha del balance que se clasifican como activos no corrientes. Los préstamos y partidas a cobrar se incluyen en “Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar” en el balance. Estos activos financieros se valoran inicialmente por su valor razonable, incluidos los costes de transacción que les sean directamente imputables, y posteriormente a coste amortizado. No obstante, lo anterior, los créditos por operaciones comerciales con vencimiento no superior a un año se valoran, tanto en el momento de reconocimiento inicial como posteriormente, por su valor nominal siempre que el efecto de no actualizar los flujos no sea significativo.

Al menos al cierre del ejercicio, se efectúan las correcciones valorativas necesarias por deterioro de valor si existe evidencia objetiva de que no se cobrarán todos los importes que se adeudan.

El importe de la pérdida por deterioro del valor es la diferencia entre el valor en libros del activo y el valor actual de los flujos de efectivo futuros estimados, descontados al tipo de interés efectivo en el momento de reconocimiento inicial. Si el valor recuperable de estos activos se estima inferior a su coste amortizado tomando en consideración la solvencia del deudor y la antigüedad de la deuda, el Grupo constituye por el importe de la diferencia la provisión por deterioro correspondiente.

Las correcciones de valor, así como en su caso su reversión, se reconocen en la cuenta de pérdidas y ganancias.

ii. Activos financieros a valor razonable con cambios en la cuenta de Pérdidas y Ganancias: incluye los activos financieros mantenidos para negociar y todos aquellos activos que no proceda su clasificación en alguna de las restantes categorías.

Los activos financieros mantenidos para negociar son aquellos adquiridos con el objetivo de enajenarlos en el corto plazo o aquellos que forman parte de una cartera de la que existen evidencias de actuaciones recientes con dicho objetivo. Esta categoría incluye también los derivados financieros que no sean contratos de garantías financieras (por ejemplo, avales) ni han sido designados como instrumentos de cobertura. A 31 de diciembre de 2025 y 2024 no se han registrado activos de esta categoría.

Los activos financieros mantenidos para negociar se incluirán obligatoriamente en esta categoría. El concepto de negociación de instrumentos financieros generalmente refleja compras y ventas activas y frecuentes con el objetivo de generar una ganancia por las fluctuaciones a corto plazo en el precio o en el margen de intermediación.

Asimismo, se incluyen en esta categoría los activos que así designe de manera opcional en el momento del reconocimiento inicial, y que en caso contrario se hubiera incluido en otra categoría, si haciéndolo elimina o reduce significativamente una incoherencia de valoración o asimetría contable que surgiría en otro caso de la valoración de los activos o pasivos sobre bases diferentes.

iii. Activos financieros a coste: se incluyen en esta categoría de valoración:

- a) Las inversiones en el patrimonio de empresas del grupo, multigrupo y asociadas, tal como están definidas en la NRV 13ª de elaboración de las cuentas anuales.
- b) Instrumentos de patrimonio cuyo valor razonable no pueda determinarse por referencia a un precio cotizado en un mercado activo para un instrumento idéntico, o no pueda estimarse con fiabilidad, y los derivados que tengan como subyacente a estas inversiones.
- c) Activos financieros híbridos cuyo valor razonable no pueda estimarse de manera fiable, salvo que se cumplan los requisitos para su contabilización a coste amortizado.
- d) Aportaciones realizadas como consecuencia de un contrato de cuentas en participación y similares.
- e) Préstamos participativos cuyos intereses tengan carácter contingente, bien porque se pacte un tipo de interés fijo o variable condicionado al cumplimiento de un hito en la empresa prestataria (por ejemplo, la obtención de beneficios), o bien porque se calculen exclusivamente por referencia a la evolución de la actividad de la citada empresa.
- f) Cualquier otro activo financiero que inicialmente procediese clasificar en la cartera de valor razonable con cambios en la cuenta de pérdidas y ganancias cuando no sea posible obtener una estimación fiable de su valor razonable.

Las inversiones en empresas del Grupo, Asociadas y Multigrupo se valoran por su coste, minorado, en su caso, por el importe acumulado de las correcciones valorativas por deterioro. Dichas correcciones se calculan como la diferencia entre su valor en libros y el importe recuperable, entendido éste como el mayor importe entre su valor razonable menos los costes de venta y el valor actual de los flujos de efectivo futuros derivados de la inversión.

iv. Activos financieros a Valor razonable con cambio en el Patrimonio Neto: se incluye en esta categoría los activos financieros cuyas condiciones contractuales dan lugar, en fechas especificadas, a flujos de efectivo que son únicamente cobros de principal e intereses sobre el importe del principal pendiente, y no se mantenga para negociar ni proceda clasificarlo como Activo Financiero a Coste Amortizado. También se incluirán en esta categoría las inversiones en instrumentos de patrimonio para las se haya ejercitado la opción irrevocable regulada en los Activos financieros a valor razonable con cambios en la cuenta de pérdidas y ganancias.

Los activos financieros se registran, en términos generales, inicialmente al valor razonable de la contraprestación entregada más los costes de la transacción que sean directamente atribuibles.

Se reconocerán en la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio los costes de transacción directamente atribuibles a los activos registrados a valor razonable con cambios en la cuenta de pérdidas y ganancias.

Se valoran por su valor razonable, registrando los cambios que se produzcan directamente en el Patrimonio Neto hasta que el Activo se enajene o deteriore, momento en que las Pérdidas y Ganancias acumuladas en el Patrimonio Neto se imputan a la Cuenta de Pérdidas y Ganancias, siempre que sea posible determinar el mencionado valor razonable. En caso contrario, se registran por su coste menos pérdidas por deterioro del valor.

En el caso de los Activos financieros a Valor razonable con cambio en el Patrimonio Neto, se efectúan correcciones valorativas si existe evidencia objetiva de que su valor se ha deteriorado, como resultado de una reducción o retraso en los flujos de efectivo estimados futuros en el caso de instrumentos de deuda adquiridos o por la falta de recuperabilidad del valor en libros del activo en el caso de inversiones en instrumentos de patrimonio. La corrección valorativa es la diferencia entre su coste o coste amortizado menos, en su caso, cualquier corrección valorativa previamente reconocida en la Cuenta de Pérdidas y Ganancias y el valor razonable en el momento en que se efectúe la valoración.

En el caso de los Activos Financieros a coste que se valoran por su coste por no poder determinarse su valor razonable. Si existe evidencia objetiva de deterioro, el Grupo reconoce en la Cuenta de Pérdidas y Ganancias las pérdidas acumuladas reconocidas previamente en el Patrimonio Neto por disminución del valor razonable. Las pérdidas por deterioro del valor reconocidas en la Cuenta de Pérdidas y Ganancias por instrumentos de patrimonio no se revierten a través de la Cuenta de Pérdidas y Ganancias. Los valores razonables de las inversiones que cotizan se basan en precios de compra corrientes. Si el mercado para un activo financiero no es activo (y para los títulos que no cotizan), el Grupo establece el valor razonable empleando técnicas de valoración que incluyen el uso de transacciones recientes entre partes interesadas y debidamente informadas, referencias a otros instrumentos sustancialmente iguales, métodos de descuento de flujos de efectivo futuros estimados y modelos de fijación de precios de opciones haciendo un uso máximo de datos observables del mercado y confiando lo menos posible en consideraciones subjetivas del Grupo.

Los Activos Financieros se dan de baja contable cuando los derechos a recibir flujos de efectivo relacionados con los mismos han vencido o se han transferido y el Grupo ha traspasado sustancialmente los riesgos y beneficios derivados de su titularidad. En el caso concreto de cuentas a cobrar se entiende que este hecho se produce en general si se han transmitido los riesgos de insolvencia y de mora. Los activos que se designan como partidas cubiertas están sujetos a los requerimientos de valoración de la contabilidad de cobertura.

La baja de un activo financiero en su totalidad implica el reconocimiento de resultados por la diferencia existente entre su valor contable y la suma de la contraprestación recibida, neta de gastos de la transacción, incluyéndose los activos obtenidos o pasivos asumidos y cualquier pérdida o ganancia diferida en ingresos y gastos reconocidos en Patrimonio Neto.

Los criterios de reconocimiento de la baja de activos financieros en operaciones en las que el Grupo, ni cede ni retiene de manera sustancial los riesgos y beneficios inherentes a su propiedad, se basan en el análisis del grado de control mantenido.

El efectivo y otros medios líquidos equivalentes del Grupo comprenden el efectivo en caja y bancos y los depósitos y otros activos financieros que sean convertibles en efectivo cuyo vencimiento, en el momento de su adquisición, no sea superior a tres meses, no estén sujetos a un riesgo significativo de cambio de valor y que formen parte de la política de gestión normal de tesorería del Grupo. Estos activos financieros se registran inicialmente al valor razonable de la contraprestación entregada más los costes de la transacción que le sean directamente atribuibles a la misma.

Pasivos financieros

Los pasivos financieros del Grupo se clasifican en la categoría de pasivos financieros a coste amortizado. Esta categoría incluye débitos por operaciones comerciales y débitos por operaciones no comerciales. Estos recursos ajenos se clasifican como pasivos corrientes, a menos que el Grupo tenga un derecho incondicional a diferir su liquidación durante al menos 12 meses después de la fecha del Balance.

Los débitos y partidas a pagar se valoran inicialmente por el valor razonable de la contraprestación recibida, ajustada por los costes de la transacción directamente atribuibles. Con posterioridad, dichos pasivos se valoran de acuerdo con su coste amortizado.

No obstante, los débitos por operaciones comerciales con vencimiento no superior a un año y que no tienen un tipo de interés contractual se valoran, tanto en el momento inicial como posteriormente, por su valor nominal cuando el efecto de no actualizar los flujos de efectivo no es significativo.

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

Instrumentos derivados

El Grupo utiliza instrumentos financieros derivados con el fin de mitigar los riesgos derivados principalmente de las variaciones de los tipos de interés asociados a su financiación y variaciones del precio de la energía.

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

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

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

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

El contrato de la cobertura del precio de la electricidad se valora en base al importe descontado de los flujos de caja de las liquidaciones por diferencia entre el precio fijo acordado y el precio variable en el periodo de cálculo. Para ello se estima la curva de precios forward de la electricidad de los tres principales mercados (EEX, MEFF y OMIP), realizando un promedio del precio de futuros de la electricidad en el periodo objeto de contrato.

Confirming

El Grupo tiene contratadas con diversas entidades financieras operaciones de confirming para la gestión del pago a los proveedores. A 31 de diciembre de 2025 y 2024 no existen deudas con las entidades financieras intermediarias como consecuencia de las operaciones de confirming realizadas sobre pasivos comerciales ni se ha producido el aplazamiento de deudas mantenidas en un inicio con acreedores comerciales.

5.8. Existencias

Las existencias incluyen los repuestos y materiales diversos existentes en los Almacenes Centrales y en el Depósito de Apoyo Logístico de Aena S.M.E., S.A. y en el Centro de Apoyo Logístico de la Entidad dominante, y se valoran inicialmente al precio de adquisición. Posteriormente, si el valor neto de reposición de las existencias es inferior al precio de adquisición, se efectúan las correspondientes correcciones valorativas. Si las circunstancias que causaron la corrección del valor de las existencias dejan de existir, el importe de la corrección es objeto de reversión.

5.9. Transacciones en moneda extranjera

Moneda funcional y de presentación

Las partidas incluidas en los estados financieros de cada una de las entidades del Grupo se valoran utilizando la moneda del entorno económico principal en que la entidad opera (“moneda funcional”). Las Cuentas Anuales consolidadas se presentan en euros, que es la moneda funcional y de presentación de ENAIRe y sus sociedades dependientes.

Al cierre del ejercicio, los activos y pasivos monetarios denominados en moneda extranjera se convierten aplicando el tipo de cambio en la fecha del balance de situación. Los beneficios o

pérdidas puestos de manifiesto se imputan directamente a la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio en que se producen.

Los activos y pasivos no monetarios cuyo criterio de valoración sea el valor razonable y estén denominados en moneda extranjera, se convierten según los tipos vigentes en la fecha en que se ha determinado el valor razonable. Los beneficios o pérdidas puestos de manifiesto se imputan a patrimonio neto o a pérdidas y ganancias siguiendo los mismos criterios que el registro de las variaciones en el valor razonable.

Transacciones y saldos

Las transacciones en moneda extranjera se convierten a la moneda funcional utilizando los tipos de cambio vigentes en las fechas de las transacciones. Las pérdidas y ganancias en moneda extranjera que resultan de la liquidación de estas transacciones y de la conversión a los tipos de cambio de cierre de los activos y pasivos monetarios denominados en moneda extranjera se reconocen en la cuenta de resultados, excepto si se difieren en el otro resultado global como las coberturas de flujos de efectivo y las coberturas de inversiones netas. Las pérdidas y ganancias por diferencias de cambio relativas a préstamos y efectivo y equivalentes al efectivo se presentan en la cuenta de resultados consolidada en la línea de Otros ingresos/ gastos financieros netos. El resto de las pérdidas y ganancias por diferencias de cambio se presentan en el mismo epígrafe.

La conversión a moneda de presentación de los resultados de las sociedades a las que se aplica el método de puesta en equivalencia se realiza convirtiendo todos los bienes, derechos y obligaciones utilizando el tipo de cambio vigente en la fecha de cierre de las Cuentas Anuales consolidadas y convirtiendo las partidas de las cuentas de resultados consolidada de cada sociedad extranjera a moneda de presentación utilizando el tipo de cambio medio anual, calculado como media aritmética de los tipos de cambio medios de cada uno de los doce meses del año, que no difieren significativamente del tipo a la fecha de la transacción. La diferencia entre el importe del patrimonio neto, incluido el resultado calculado como en el punto anterior, convertido al tipo de cambio histórico, y la situación patrimonial neta que resulta de la conversión de los bienes, derechos y obligaciones, se registra, con signo positivo o negativo según corresponda, en el patrimonio neto en el epígrafe Diferencias de Conversión.

5.10. Impuesto sobre beneficios

El gasto o ingreso por el Impuesto sobre Beneficios comprende la parte relativa al gasto o ingreso por el impuesto corriente y la parte correspondiente al gasto o ingreso por impuesto diferido. Tanto el gasto (ingreso) por impuesto corriente como diferido se registra en la Cuenta de Pérdidas y Ganancias Consolidada. No obstante, se reconoce en el Patrimonio Neto el efecto impositivo relacionado con partidas que se registran directamente en el Patrimonio Neto.

El impuesto corriente es la cantidad que el Grupo satisface como consecuencia de las liquidaciones fiscales del impuesto sobre el beneficio relativas a un ejercicio. Las deducciones y otras ventajas fiscales en la cuota del impuesto generadas en el propio ejercicio, excluidas las retenciones y pagos a cuenta, dan lugar a un menor importe del impuesto corriente.

El gasto o el ingreso por impuesto diferido se corresponde con el reconocimiento y la cancelación de los activos y pasivos por impuesto diferido que incluyen las diferencias temporarias que se identifican como aquellos importes que se prevén pagaderos o recuperables derivados de las diferencias entre los importes en libros de los activos y pasivos y su valor fiscal. Las bases imponibles negativas pendientes de compensación y los créditos por deducciones fiscales no aplicadas fiscalmente del propio ejercicio se registran como ajustes positivos del impuesto. Dichos importes se registran aplicando a la diferencia temporaria o crédito que corresponda el tipo de gravamen al que se espera recuperarlos o liquidarlos.

Sin embargo, las bases imponibles negativas y deducciones fiscales de ejercicios anteriores que se aplican al impuesto no suponen un mayor o menor gasto al estar activadas en ejercicios anteriores.

Se reconocen pasivos por impuestos diferidos, en general, para todas las diferencias temporarias imponibles.

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

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

En cada cierre contable se reconsideran los activos por impuestos diferidos de la Entidad Matriz registrados, efectuándose las oportunas correcciones a los mismos en la medida en que existan dudas sobre su recuperación futura. Asimismo, en cada cierre se evalúan los activos por impuestos diferidos no registrados en Balance y éstos son objeto de reconocimiento en la medida en que pase a ser probable su recuperación con beneficios fiscales futuros. Como consecuencia de la aplicación de la resolución del Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas (ICAC) de 9 de febrero de 2016, una vez estimado el Impuesto de sociedades de 2025, al realizar la planificación fiscal ha habido que minorar las bases imponibles en 25.887 miles de euros y las diferencias temporarias en 9.904 miles de euros. En 2024, al realizar la planificación fiscal hubo que minorar las bases imponibles en 89.676 miles de euros y las diferencias temporarias en 3.859 miles de euros.

5.11. Ingresos y gastos

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

Los ingresos ordinarios se valoran por el valor razonable de la contraprestación recibida o a recibir, y representan los importes a cobrar por los bienes vendidos, netos de descuentos, devoluciones y del impuesto sobre el valor añadido.

Los ingresos más importantes que obtiene la Entidad Matriz por los servicios de Navegación Aérea provienen principalmente de las tasas de Navegación Aérea en Ruta.

Ayudas a la Navegación en Ruta:

Las tasas de Navegación Aérea en Ruta se rigen por un sistema regulado a nivel europeo, establecido en el Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317 de la Comisión de 11 de febrero de 2019 por el que se establece un sistema de evaluación del rendimiento y de tarificación de los servicios de Navegación Aérea y de las funciones de red en el cielo único europeo. Este reglamento entró en vigor el 17 de marzo de 2019 y ha sido de aplicación durante el tercer período de referencia (2020-2024). Para el cuarto período de referencia (2025-2029), su contenido ha sido actualizado y complementado mediante el Reglamento de Ejecución (UE) 2024/3128, que introduce ajustes en el sistema de evaluación del rendimiento y en los indicadores de seguimiento. Asimismo, el Reglamento 2019/317 supuso la derogación de los Reglamentos de Ejecución (UE) nº 390/2013 y nº 391/2013.

El funcionamiento del sistema de tasas se fundamenta en tarifas reguladas y en el principio de compartición de riesgos entre los proveedores del servicio de Navegación Aérea y los usuarios (compañías aéreas) y parte de la elaboración de un Plan de Rendimientos por un periodo de cinco años que contempla un escenario de costes y tráfico, así como objetivos de coste-eficiencia.

El mecanismo de determinación de las tarifas unitarias anuales parte de los datos de costes y tráfico determinados en el Plan de Rendimientos vigente, sobre los que se aplican los ajustes previstos en el Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, destinados a reflejar el sistema de compartición de riesgos entre proveedores y usuarios.

En el caso de las desviaciones de los costes reales de navegación aérea en ruta frente a los determinados, las mismas son asumidas por ENAIRe, salvo en las excepciones que especifica el Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, que permiten ajustar determinados costes no controlables.

Por otro lado, las desviaciones del tráfico real frente al determinado son compartidas por los proveedores del servicio y los usuarios del mismo, conforme al mecanismo de compartición de riesgos establecido en dicho Reglamento. De forma que una parte de los menores o mayores ingresos por tasas en un año, debidos a diferencias de tráfico, serán considerados en el cálculo de las tarifas unitarias del año n+2.

Asimismo, existen otros conceptos de ajuste, como son las desviaciones entre la inflación planificada y la prevista que serán considerados según lo que marca el Reglamento en el año n+2.

De forma resumida, se podría decir que el cálculo de la tarifa unitaria de un año obedece al importe de la suma de los costes determinados para ese año en el Plan Nacional de Rendimientos, los ajustes que especifica el Reglamento, y dividido por el tráfico en unidades de servicio determinado en dicho Plan de Rendimientos.

En el año 2025, las tarifas de ruta se incrementaron en un 5,7% en Península y un 3% en Canarias.

En lo relativo al año 2026, la tarifa de ruta se ha incrementado en un 7,5% en Península y un 2,9% en Canarias, en coherencia con el Plan de Rendimientos RP4.

En 2022, con el objetivo de ayudar a Ucrania y otros países cercanos al conflicto por la invasión de Rusia a Ucrania, se crearon los siguientes Fondos Europeos de Solidaridad relacionados con la Tasa de ruta, en los que España contribuía:

- **Ukraine and Moldova European ATM Voluntary Solidarity Fund.**

Dirigido a cubrir costes de personal/formación y cualquier otro coste para garantizar la disponibilidad operativa de los proveedores de los Servicios de Navegación Aérea una vez que se recupere el tráfico aéreo.

El Fondo se creó el 12 de diciembre de 2022 tras confirmación voluntaria de los países participantes con anterioridad al 1 de diciembre de 2022. Cumplido el alcance temporal para 2022 y 2023, y ante la perspectiva de continuidad del conflicto, Eurocontrol propuso, a petición de Ucrania y Moldavia, una primera ampliación del Fondo voluntario de Solidaridad ATM en diciembre de 2023 y otra en diciembre de 2024, con objeto de garantizar la sostenibilidad y continuidad operativa durante 2024 en el primer caso y durante 2025 y 2026 en el segundo (y la posterior recuperación).

El 8 de enero de 2025 España confirmó su continuidad para el ejercicio 2025, manteniendo así, activa su contribución al Fondo “European ATM Voluntary Solidarity Fund” para dicho ejercicio mediante la minoración, por parte de Eurocontrol, de los ingresos de ENAIRe por las tasas de navegación de ruta, en la cuantía de 2,93 millones de euros dividido en cuantías iguales de 0,488 millones de euros durante 6 meses, entre el 15 de enero de 2025 y el 16 de junio de 2025, siendo la contribución final de España al Fondo de 2,9 millones de euros en 2025 (3,15 millones de euros en 2024). Estas cantidades fueron nuevamente asumidas y compensadas a ENAIRe por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

El 19 de diciembre de 2025 España confirmó de nuevo su intención de seguir contribuyendo al Fondo Europeo Voluntario de Solidaridad ATM en 2026. No obstante, la situación judicial en la que se encuentra el Reino de España con los Tribunales Belgas, debido a una serie de laudos arbitrales internacionales ajenos al sector del transporte aéreo, que han supuesto el embargo de los importes transferidos a ENAIRe por Eurocontrol en concepto de tasas de navegación aérea (ver nota 15.2.3), impide que España pueda seguir participando en el Fondo de la manera convencional, mediante deducciones directas por parte de Eurocontrol de las tasas de navegación aérea.

España reanudará su contribución tan pronto como se resuelva la situación derivada de las medidas de embargo.

- **Front Line States Voluntary Temporary Contribution Fund for 2022 and 2023.**

Dirigido a cubrir costes de personal/formación y cualquier otro coste para garantizar la continuidad de las operaciones. El importe de este Fondo ascendió a 46,1 millones de euros (Estonia 6 millones de euros, Letonia 5,6 millones de euros, Lituania 6,2 millones de euros y Polonia 28,3 millones de euros).

El Fondo se creó el 12 de diciembre de 2022 tras confirmación voluntaria de los países participantes con anterioridad al 1 de diciembre de 2022, con la previsión de que los

países beneficiarios serían capaces de reembolsar, en 2025, las cantidades recibidas del fondo.

La contribución de España ascendió a 4,82 millones de euros, para lo que Eurocontrol también redujo los reembolsos por tasas de ruta a ENAIRe, en cuantías iguales de 803,9 miles de euros desde el 15 de diciembre de 2022 y durante 6 meses hasta mayo de 2023.

En diciembre de 2023, ENAIRe recibió la devolución del Fondo destinado a Lituania por un importe de 0,65 millones de euros, al no precisar el mismo, quedando pendiente de devolución a cierre del ejercicio 4,17 millones de euros relativos a Estonia, Letonia y Polonia.

Este préstamo sin intereses se ha cobrado mensualmente en cuantías de 0,348 millones de euros, desde enero hasta octubre de 2025 (3.480 miles de euros), quedando pendientes las mensualidades de noviembre y diciembre, que Eurocontrol tiene retenido debido al embargo de las tasas de navegación aérea, importe incluido en los 483 millones de euros mencionados en la nota 15.2.3.

Ayudas a la Navegación en Ruta – Vuelos Exonerados

El Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317 de la Comisión, de 11 de febrero de 2019, siguiendo las prescripciones de los precedentes Reglamentos sobre tarificación en el cielo único europeo, establece el régimen de financiación de los servicios de navegación aérea de ruta a través de la tarifa por ayudas a la navegación aérea imponiendo a los Estados el deber de cubrir los costes de los servicios que los proveedores de servicios de navegación aérea presten a los vuelos exentos.

Hasta el día 1 de octubre de 2019 estaba vigente el Acuerdo de 27 de diciembre de 1995 en materia económica entre el Ministerio de Economía y Hacienda, el Ministerio de Obras Públicas, Transporte y Medio ambiente y el Ente Público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, actualmente ENAIRe. En dicho acuerdo se recogía que ENAIRe detraía del ingreso a efectuar al Tesoro Público los costes en los que incurría la Agencia Estatal de Meteorología y la Agencia Estatal de Seguridad Aérea el importe de los vuelos exonerados. Este acuerdo perdió vigencia a partir del día 2 de octubre de 2019.

En el ejercicio 2025, se ha tramitado una nueva Orden Ministerial con el fin de subsanar el vacío normativo existente desde el 2 de octubre de 2019, entre otras cosas, establece también el mecanismo por el que el Estado debe remunerar a los proveedores de servicios de navegación aérea por el valor de los servicios prestados a los vuelos exentos.

Este vacío legal generó una deuda con ENAIRe por parte del Estado de 13.663 miles de euros correspondientes a los costes incurridos por la Entidad por los vuelos exentos entre el 2 de octubre de 2019 y el 31 de diciembre de 2024. Hasta dicha fecha esa deuda se imputaba al Ministerio de Asuntos Exteriores, Unión Europea y Cooperación y se consideraba un activo contingente por la Entidad, como se mostraba en la memoria individual de Cuentas Anuales de 2024 de la Entidad Matriz, ante la no aceptación por dicho Ministerio del abono de la misma.

De conformidad con el nuevo Proyecto de Orden Ministerial de 2025, ENAIRe percibirá directamente de los presupuestos del Estado el valor de los servicios prestados a los vuelos

exentos, concretamente de los Presupuestos del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible por todos los vuelos exentos a excepción de los vuelos correspondientes a las aeronaves militares españolas, los cuales serán percibidos de los Presupuestos del Ministerio de Defensa.

Esta Orden también señala que, los importes por los vuelos exentos desde el 2 de octubre de 2019 al 31 de diciembre de 2023 pendientes de cobro por ENAIRe (10.640 miles de euros, anteriormente activo contingente), serán compensados a la Entidad por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, abonándose en quintas partes iguales, a partir del año 2025 y hasta 2029, por 2.128 miles de euros anuales.

Así, el 7 de noviembre de 2025, ENAIRe cobró del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible la primera quinta parte del importe pendiente de cobrar por los servicios prestados desde el 2 de octubre de 2019 al 31 de diciembre de 2023 (2.128 miles de euros), así como 3.023 miles de euros correspondientes a la deuda por los vuelos exentos del ejercicio 2024 (ambos importes anteriormente estaban considerados activo contingente).

Aunque a 31 de diciembre de 2025 no ha sido aprobada la nueva Orden Ministerial, el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible y el Ministerio de Defensa tienen habilitadas partidas presupuestarias al respecto y como se ha indicado, se están reembolsando a ENAIRe los vuelos exonerados realizados.

En el ejercicio 2025 la Entidad tiene registrado 17.952 miles de euros de ingresos por vuelos exonerados, 13.663 miles de euros por los vuelos exonerados del Ministerio de Asuntos exteriores, Unión Europea y Cooperación de 2019 a 2024 (de los que ya han sido cobrados 5.151 miles de euros) y 4.289 miles de euros por los vuelos exonerados de 2025.

En el ejercicio 2024 la Entidad tenía registrados 1.558 miles de euros de ingresos por vuelos exonerados, 989 miles de euros atribuibles al Ministerio de Defensa y 607 atribuibles al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible (cobrados en 2025), así como -38 miles de euros del ajuste de la valoración del ejercicio 2023.

Ayudas a la Navegación en Aproximación:

Los ingresos percibidos por el uso de instalaciones y Servicios de Navegación Aérea en operaciones de Aproximación y despegue se obtienen a través de las tasas de Aproximación, la cual según la normativa comunitaria que conforma la Iniciativa del Cielo Único Europeo, se calcula desde 2015 con la misma fórmula en todos los países miembros de la UE y está relacionada con el peso de la aeronave.

La tarifa de aproximación, que ha sido deficitaria desde su aplicación en 1998, se mantuvo congelada durante un largo periodo de tiempo, supeditada a la aprobación en los Presupuestos Generales del Estado.

En 2023 las tarifas de aproximación en España se incrementaron un 29% respecto al año anterior. Este incremento se debió, por un lado, a que ENAIRe pudo subir sus tarifas por primera vez en 11 años; y por otro, a la subida de la tarifa de AESA, que incluye sus costes de supervisión del servicio de aproximación desde 2021.

En el ejercicio 2025 las tarifas de aproximación se han mantenido congeladas, situación que continuará en 2026.

Bloqueo temporal de cobros de las tasas de Ruta y Aproximación en 2025.

Como se indica en la nota 15.2.3, en cumplimiento por parte de Eurocontrol de las resoluciones emitidas desde mediados de julio de 2025 por la justicia belga derivadas de Laudos Arbitrales en materia de las inversiones en energías renovables correspondiente al Estado español y ajeno a ENAIRe, fue bloqueado el pago a la Entidad en concepto de ingresos por tasas de navegación aérea de Ruta y Aproximación, lo que ha impedido a la Entidad cobrar desde dicha fecha las tasas de Navegación Aérea gestionadas por Eurocontrol. Como se señala en la nota 15.2.3 y a diferencia de lo ocurrido en 2024, estas órdenes judiciales de embargo emitidas en 2025 no han sido levantadas a cierre del ejercicio, encontrándose en tramitación por el Estado Español.

Aeronáuticos (Prestaciones públicas patrimoniales):

El marco regulatorio aplicable a la red de aeropuertos de la Sociedad dependiente Aena S.M.E., S.A. en materia de tarifas, se define en los artículos 32 a 40 de la Ley 18/2014 de 15 de octubre, y ha ido evolucionando en los últimos años en sintonía con la normativa europea, adaptando los cambios introducidos a la Directiva 2009/12/CE sobre tasas aeroportuarias.

Conforme a dicha ley son tarifas aeroportuarias, y están por tanto sujetas a regulación, las prestaciones patrimoniales públicas que se detallan a continuación:

- Utilización de las pistas de los aeropuertos civiles y de utilización conjunta y de las bases aéreas abiertas al tráfico civil por las aeronaves y la prestación de los servicios precisos para dicha utilización, distintos de la asistencia en tierra a las aeronaves, pasajeros y mercancías.
- Servicios de tránsito aéreo de aeródromo que facilite el gestor aeroportuario, sin perjuicio de que tales servicios se presten a través de los proveedores de servicios de tránsito aéreo debidamente certificados que hubieren sido contratados por aquel y designados al efecto por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.
- Servicios de meteorología que facilite el gestor aeroportuario, sin perjuicio de que tales servicios se presten a través de los proveedores de servicios de meteorología debidamente certificados y, además, designados al efecto por el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.
- Servicios de inspección y control de pasajeros y equipajes en los recintos aeroportuarios, así como los medios, instalaciones y equipamientos necesarios, para la prestación de los servicios de control y vigilancia en las áreas de movimiento de aeronaves, zonas de libre acceso, zonas de acceso controlado y zonas restringidas de seguridad en todo el recinto aeroportuario ligados a las prestaciones patrimoniales de carácter público.
- Puesta a disposición a los pasajeros de las instalaciones aeroportuarias no accesibles a los visitantes, en terminales, plataformas y pistas necesarias para poder hacer efectivo su contrato de transporte aéreo.
- Servicios que permiten la movilidad general de los pasajeros y la asistencia necesaria a las personas con movilidad reducida (PMRs) para permitirles desplazarse desde un punto de llegada al aeropuerto hasta la aeronave, o desde ésta a un punto de salida, incluyendo el embarque y desembarque.

- Utilización de las zonas de estacionamiento de aeronaves habilitadas al efecto en los aeropuertos.
- Utilización de las instalaciones aeroportuarias para facilitar el servicio de embarque y desembarque de pasajeros a las compañías aéreas a través de pasarelas telescópicas o la simple utilización de una posición de plataforma que impida la utilización de la correspondiente pasarela a otros usuarios.
- Utilización del recinto aeroportuario para el transporte y suministro de combustibles y lubricantes, cualquiera que sea el modo de transporte o suministro.
- Utilización del recinto aeroportuario para la prestación de servicios de asistencia en tierra que no se encuentre gravado por otra contraprestación específica.

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

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

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

El DORA fija la variación del IMAP por periodos quinquenales, estableciendo un valor inicial, IMAP₀, y un porcentaje de variación anual, X, igual para todos los años del quinquenio, que se aplicará al IMAP del año anterior en cada año del período regulatorio.

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

El 10 de abril de 2019 fue publicado el Real Decreto 162/2020 de 22 de marzo, que desarrolla el mecanismo de cálculo de este índice mediante una fórmula que depende de unos índices específicos aplicables para la revisión de los costes del gestor aeroportuario, así como el procedimiento para la determinación de su valor anual. La Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) es el organismo encargado de aprobar el valor del índice P de acuerdo con la normativa vigente.

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

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

- Establecimiento del IMAAJ que permita la recuperación de costes de los servicios aeroportuarios básicos del quinquenio, con aplicación del índice P calculado anualmente.
- Cálculo del IMAAJ: la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) supervisa el cumplimiento anual del DORA, emitiendo informe. Aena calcula el IMAAJ contemplando los incentivos y las penalizaciones por calidad de servicio y retraso en la ejecución de inversiones, y se establece una congelación en las tarifas aeroportuarias de Aena durante los cinco años de vigencia del DORA (valor de la X o variación anual 0%).
- Cálculo tarifas: Aena propone la tarifa por servicio y aeropuerto en base al IMAAJ.
- Consulta: celebración del proceso de consulta a los usuarios y negociación de posibles ajustes.
- Supervisión: supervisión y resolución de recursos por parte de la CNMC.

El 21 de diciembre de 2021 el Consejo de Administración de Aena aprobó un IMAAJ para 2022 de 9,95 euros por pasajero, que incluye 0,80 euros por pasajero para la recuperación de los costes COVID incurridos por la Sociedad Dependiente Aena S.M.E., S.A. en el periodo 2020 a septiembre de 2021 ambos incluidos, lo que suponía una variación tarifaria de un -3,17% con respecto al IMAAJ de 2021. El IMAAJ sin costes Covid quedó establecido en 9,14 euros por pasajero lo que suponía una variación respecto al año anterior de -10,99%.

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

El 24 de noviembre de 2022 la CNMC emitió su Resolución de supervisión de las tarifas aeroportuarias para 2023 estableciendo que debe aplicarse una IMAAJ de 9,95 euros por pasajero lo que supone una variación tarifaria de 0%. El IMAAJ sin costes Covid quedó establecido en 9,75 euros por pasajero lo que suponía una variación respecto al año anterior de 6,83%.

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

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

El 13 de noviembre de 2025 la CNMC emitió su resolución de supervisión de las tarifas aeroportuarias para 2026 estableciendo que para dicho ejercicio el IMAAJ sea de 11,00 euros por pasajero. Ello supone un incremento del 6,31% sobre el valor del IMAAJ en el ejercicio 2025 (10,35 euros por pasajero), al que habrá que incorporar 0,013 euros por pasajero de la imputación de costes de control fronterizo, lo que da como resultado que la tarifa efectiva de 2026 será de 11,02 euros por pasajero

Toda esta normativa regulatoria no ha dado lugar a ningún cambio en la política de reconocimiento de ingresos de la Sociedad Dependientes Aena S.M.E., S.A., que sigue sujeta a lo explicado al principio de esta Nota. En particular, los ingresos regulados por el DORA se han reconocido en 2025 de acuerdo con el mismo criterio que en anteriores ejercicios, es decir, se ha registrado cuando el servicio es prestado, con base en las tarifas reguladas aprobadas.

Otros servicios aeroportuarios no regulados:

Para el resto de los servicios aeronáuticos no regulados prestados por el Grupo, se aplica el mismo principio, reconociendo los ingresos en el momento de la prestación de estos, a los precios y tarifas aplicables en cada caso teniendo en cuenta los criterios de registro y valoración aplicables a las explotaciones en régimen de concesión.

Comercial:

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

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

Los ingresos por aparcamientos se reconocen a medida que los servicios son prestados en función del grado de utilización de las instalaciones del Grupo.

Servicios inmobiliarios:

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

Acuerdos de concesión de servicios:

Los acuerdos de concesión de servicios son acuerdos público-privados en los que el sector público controla o regula a qué servicios debe el concesionario destinar la infraestructura, a quién debe prestar dichos servicios y a qué precio; y en los que controla contractualmente toda participación residual significativa en la infraestructura al término de la vigencia del acuerdo. Las infraestructuras contabilizadas por el Grupo como concesiones se refieren a:

- Concesión del AIRM. El período de duración de la concesión es de 25 años.
- Concesión para la explotación y mantenimiento de los aeropuertos de Recife, Maceió, Aracajú, Campina Grande, João Pessoa y Juazeiro do Norte en Brasil, agrupados en el

denominado Grupo aeroportuario del Nordeste de Brasil. El período de duración de la concesión es de 30 años, ampliable 5 años adicionales.

- Concesión para la prestación de servicios públicos relacionados con la ampliación, mantenimiento y explotación de la infraestructura aeroportuaria de 11 aeropuertos en Brasil ubicados en cuatro estados (São Paulo, Mato Grosso del Sur, Minas Gerais y Pará). El contrato de concesión entró en vigor el pasado 5 de junio de 2023 y tiene una duración de treinta años, con posibilidad de prórroga por cinco años adicionales.
- Los helipuertos de Ceuta y Algeciras. El período de duración de las dos concesiones es de 30 años y 25 años, respectivamente, finalizando en 2033 y 2034, respectivamente.

La infraestructura utilizada en una concesión puede clasificarse como un activo intangible o un activo financiero, dependiendo de la naturaleza de los derechos de pago establecidos en el acuerdo.

El Grupo reconoce un activo intangible en la medida en que tiene derecho a cobrar a los clientes finales para el uso de la infraestructura. Dicho activo intangible se amortiza linealmente durante la vida de la concesión.

Los criterios contables más significativos aplicados por el Grupo en relación con los acuerdos de concesión de servicios son los siguientes:

- El Grupo reconoce y valora los ingresos ordinarios correspondientes a los servicios prestados de acuerdo con la NRV nº14, reconociendo un activo intangible o financiero en función de la naturaleza de la contraprestación.
- Los ingresos ordinarios por las tarifas recibidas de los usuarios de la infraestructura se reconocen en cada período.
- Asimismo, también se registran conforme a la NRV nº14 los ingresos por los servicios prestados de explotación de la infraestructura. En estos casos, cuando se producen modificaciones en un contrato que no suponen un cambio en su alcance y para los que se ha satisfecho parcialmente la obligación de desempeño, el Grupo registra el efecto que la modificación del contrato tiene sobre el precio de la transacción como un ajuste a los ingresos de actividades ordinarias en la fecha de la modificación del contrato.
- Los gastos operativos y de mantenimiento que no representan una ampliación de la vida útil de los activos se cargan a la cuenta de resultados en el ejercicio en que se producen.
- Los activos intangibles se amortizan de manera lineal durante la vida de la concesión.
- Los gastos financieros devengados durante el periodo de construcción del activo se capitalizan como mayor valor del activo y se reconocen como gastos posteriormente a la puesta en explotación del activo.
- El coste total de construcción o de adquisición se reconoce como activo intangible y los beneficios atribuidos a la fase de construcción de la infraestructura se reconocen mediante el método del porcentaje de realización, con base en el valor razonable asignado a la fase de construcción y la fase de concesión.

- El acuerdo de concesión comprende durante su vigencia actuaciones de reposición sobre la infraestructura que se realizan respecto a periodos de utilización superior al año y son exigibles para mantener la infraestructura apta a fin de prestar los servicios adecuadamente. Estas actuaciones, en la medida en que ponen de manifiesto un desgaste de parte de la infraestructura, traen consigo la dotación de una provisión sistemática y hasta el momento en que deban realizarse dichas actuaciones. La dotación de esta provisión origina el registro de un gasto en la cuenta de pérdidas y ganancias.
- La provisión para reposición recoge la dotación por uso, calculada sobre el valor presente, de las reposiciones previstas para la concesión. El Grupo dota en cada ciclo la provisión correspondiente a las reposiciones que se devengan dentro de cada periodo. Las diferencias interanuales de valores actuales se recogen como gastos financieros por actualización de provisiones de la cuenta de resultados adjunta.

5.12. Provisiones y contingencias

El Grupo, en la presentación de las Cuentas Anuales consolidadas, diferencia entre:

Provisiones

El Grupo registra provisiones en su Balance cuando tiene una obligación presente, ya sea por una disposición legal, contractual, o por una obligación implícita o tácita, como resultado de un suceso pasado, se puede realizar una estimación fiable de la obligación y es probable que la misma suponga una salida futura de recursos para su liquidación.

Para aquellas provisiones realizadas para hacer frente a obligaciones sin vencimiento definido, o con vencimiento inferior o igual a un año y cuyo efecto financiero no sea significativo, no se lleva a cabo ningún tipo de descuento. Para el resto de las obligaciones, las provisiones se registran por el valor actual de la mejor estimación posible del importe necesario para cancelar o transferir a un tercero la obligación, registrándose los ajustes que surjan por la actualización de la provisión como un gasto financiero conforme se vayan devengando, con el objetivo de reflejar la mejor estimación actual del pasivo correspondiente en cada momento.

Cuando, en base a la experiencia, el Grupo vea reducida la incertidumbre en cuanto al cálculo del importe y a la fecha de pago de los importes provisionados, el Grupo clasifica los pasivos en el epígrafe correspondiente en base a su naturaleza (Nota 19.1).

Pasivos contingentes

Obligaciones posibles surgidas como consecuencia de sucesos pasados, cuya materialización futura está condicionada a que ocurra, o no, uno o más eventos futuros independientes de la voluntad del Grupo. Dichos pasivos contingentes no son objeto de registro contable presentándose detalle y explicación de los mismos en la nota 19.2.1.

Activos contingentes

Derechos posibles surgidos a raíz de sucesos pasados, y cuya existencia ha de ser confirmada por la ocurrencia, o en su caso por la no ocurrencia, de uno o más eventos inciertos en el futuro, que no están enteramente bajo el control de la entidad. Al igual que los pasivos contingentes, los

activos contingentes no se contabilizan, sino que se informa sobre los mismos en la memoria (ver nota 19.2.2).

5.13. Provisiones para compromisos laborales adquiridos

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

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

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

Premios de permanencia

El artículo 160 del II Convenio Colectivo del Grupo Aena (Entidad Pública Empresarial ENAIRE, Aena S.M.E., S.A. y AIRM S.M.E., S.A.) (artículo 138 del Convenio anterior) y el artículo 141 del III Convenio de Controladores Aéreos establecen unos premios de permanencia por los servicios efectivamente prestados durante un periodo de 25 y 30 años, en el primer caso, y de 25 y 35 años, en el segundo. El Grupo provisiona el valor actual de la mejor estimación posible de las obligaciones comprometidas a futuro, en base a un cálculo actuarial. Las hipótesis más relevantes tenidas en cuenta para la obtención del cálculo actuarial son las siguientes:

	2025	2024
Tipo de Interés Técnico:	3,71%-4,19%	3,30%-3,43%
Crecimiento de la cuantía de premios:	2026: 2%; 2027: 4,5% 2028 en adelante 2%	2,00%
Tabla de Mortalidad:	PERMF 2020 de 1º Orden y PERM/F 2020 NP	PERMF 2020 de 1º Orden y PERM/F 2020 NP
Sistema Financiero utilizado:	Capitalización Individual	Capitalización Individual
Método de devengo:	Projected Unit Credit	Projected Unit Credit
Edad de jubilación:	Conforme Ley 27/2011	Conforme Ley 27/2011
Tablas de invalidez:	OM 1977	OM 1977

Premio de jubilación anticipada

El artículo 177 del II Convenio Colectivo del Grupo Aena (Entidad Pública Empresarial ENAIRE y Aena S.M.E., S.A. y AIRM S.M.E., S.A.) (artículo 154 del Convenio anterior) establece que todo trabajador con edad comprendida entre los 60 y los 64 años que, de conformidad con las disposiciones vigentes tenga derecho a ello podrá jubilarse de forma voluntaria y anticipada y recibirá una indemnización tal que, sumada a los derechos consolidados en el Plan de Pensiones, en el momento de la extinción de su contrato, sea equivalente a cuatro mensualidades de la base de cálculo y del complemento de antigüedad para cada año que le reste para cumplir los 64, o la parte proporcional correspondiente.

En el año 2014 la Entidad Matriz realizó un estudio actuarial para el cierre de dicho ejercicio, del que se desprende que el pasivo que puede surgir por el valor actual de las retribuciones comprometidas era prácticamente nulo, unido al hecho de que la nueva regulación de la jubilación ordinaria hace muy poco probable que algún trabajador se acoja a este derecho, lleva a considerar que en el cierre de los ejercicios 2025 y 2024 no existe ningún pasivo por este concepto.

Retribuciones Colectivo de Control

En dicho epígrafe se registran reclamaciones por conceptos salariales devengados y no abonados correspondientes al colectivo de Controladores Aéreos en ejercicios anteriores. Estas provisiones se encuentran valoradas a su valor nominal, por no diferir significativamente de su valor actual.

Situación de Reserva Activa (RA)

Esta provisión recoge el pasivo actuarial que valora los compromisos adquiridos con aquellos empleados del colectivo de controladores aéreos que se encuentran acogidos a la situación de Reserva Activa, así como la mejor estimación de los empleados que podrían acogerse a futuro a esta situación.

Las principales hipótesis actuariales utilizadas para el cálculo son las siguientes:

	2025	2024
Tipo de interés:	2,80% Pasivos y 3,69% Activos	2,80% Pasivos y 3,30% Activos
Crecimiento salarial:	Pasivos y Activos: 2026: 2% 2027: 4,5% 2028: 2% 2029 en adelante: 2%	2%
Crecimiento de bases máximas	2026: 5.101,2 €/mes 3,2% año 2027 en adelante	2025: 4.909,50 €/mes 2026 en adelante: 3,2% año
Tabla de mortalidad:	PERMF 2020 1º Orden	PERMF 2020 1º Orden
Sistema Financiero utilizado:	Capitalización Individual	Capitalización Individual
Método de devengo:	Projected Unit Credit	Projected Unit Credit
Edad de jubilación:	Conforme Ley 27/2011	Conforme Ley 27/2011

Al no tratarse de una retribución post-empleo, los impactos generados por cambios en las hipótesis actuariales son registrados en la Cuenta de Pérdidas y Ganancias.

Reserva Activa Especial (RAE)

Esta provisión recoge el pasivo actuarial que valora la mejor estimación de los compromisos que se adquirirían con aquellos empleados del colectivo de controladores aéreos que podrían acogerse a la situación de Reserva Activa Especial.

Las principales hipótesis actuariales utilizadas para el cálculo son las siguientes:

	2025	2024
Tipo de interés:	2,80% Pasivos y 3,69% Activos	2,80% Pasivos y 3,30% Activos
Crecimiento salarial:	Pasivos y Activos: 2026: 2% 2027: 4,5% 2028: 2% 2029 en adelante: 2%	2%
Crecimiento de bases máximas	2026: 5.101,2 €/mes 3,2% año 2027 en adelante	2025: 4.909,50 €/mes 2026 en adelante: 3,2% año
Tabla de mortalidad:	PERMF 2020 1º Orden	PERMF 2020 1º Orden
Sistema Financiero utilizado:	Capitalización Individual	Capitalización Individual
Método de devengo:	Projected Unit Credit	Projected Unit Credit
Edad de jubilación:	Conforme Ley 27/2011	Conforme Ley 27/2011
Edad de Entrada RAE	65 años	65 años

Al no tratarse de una retribución post-empleo, los impactos generados por cambios en las hipótesis actuariales son registrados en la Cuenta de Pérdidas y Ganancias.

Plan de Pensiones London Luton Airport Operations Limited (LLAOL)

Las principales hipótesis actuariales utilizadas han sido las siguientes:

	2025	2024
Tipo de interés técnico:	5,60%	5,50%
Inflación:	2,95%	3,20%
Tasa de crecimiento de la pensión:	2,85%	3,10%
Método de devengo:	Projected Unit Credit	Projected Unit Credit
Edad de jubilación:	65 años	65 años

La tasa de descuento utilizada del 5,60% (5,50% en 2024) está basada en el tipo de interés de mercado de bonos corporativos de alta calidad y años de vencimiento consistentes con el vencimiento esperado de las obligaciones post-empleo. Resulta ligeramente superior a la empleada en 2024 debido al aumento de la rentabilidad de los bonos corporativos.

Longevidad a la edad de 65 años para pensionistas actuales (años):

- Hombres: 21,1 (2024: 21,1).
- Mujeres: 23,8 (2024: 23,7).

Longevidad a la edad de 65 años para futuros pensionistas, con edad actual de 45 años (años):

- Hombres: 22,4 (2024: 22,3).
- Mujeres: 25,2 (2024: 25,1).

5.14. Indemnizaciones por despido

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

Las indemnizaciones por despidos se pagan a los empleados como consecuencia de la decisión del Grupo de rescindir su contrato de trabajo antes de la edad normal de jubilación o cuando el empleado acepta renunciar voluntariamente a cambio de esas prestaciones. El Grupo reconoce

estas prestaciones cuando se ha comprometido de forma demostrable a cesar en su empleo a los trabajadores de acuerdo con un plan formal detallado sin posibilidad de retirada o a proporcionar indemnizaciones por cese como consecuencia de una oferta para animar a una renuncia voluntaria. Las prestaciones que no se van a pagar en los doce meses siguientes a la fecha del Balance se descuentan a su valor actual.

Al cierre del ejercicio no existe plan alguno de reducción de personal que haga necesaria la creación de una provisión por este concepto.

5.15. Actividades con incidencia en medio ambiente

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

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

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

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

5.16. Subvenciones, donaciones y legados recibidos

Las subvenciones, donaciones y legados de capital no reintegrables se contabilizan como tales cuando existe un acuerdo individualizado de concesión de la subvención, se hayan cumplido las condiciones establecidas para su concesión y no existan dudas razonables sobre su recepción.

Desde el ejercicio 2009, como consecuencia de la aprobación de la Orden EHA/733/2010, de 25 de marzo, por la que se aprueban aspectos contables de empresas públicas que operan en determinadas circunstancias, en el caso de subvenciones concedidas para la construcción de un activo cuya ejecución no se haya completado, la subvención se califica como no reintegrable en proporción a la obra ejecutada siempre que no existan dudas razonables de que concluirá la construcción según las condiciones establecidas en el acuerdo de concesión.

Con carácter general, se valoran por el valor razonable del importe o del bien concedido y se contabilizan en el patrimonio neto, deducido el efecto fiscal, imputándose a resultados en proporción a la depreciación experimentada por los activos financiados por dichas subvenciones, salvo que se trate de activos no depreciables, en cuyo caso se imputan a resultados del ejercicio en que se produzca la enajenación o la corrección valorativa de los mismos. Las subvenciones oficiales concedidas para compensar costes se reconocen como ingresos sobre una base sistemática, a lo largo de los períodos en los que se extiendan los costes que pretenden equilibrar.

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

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

5.17. Negocios conjuntos

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

Los negocios conjuntos pueden ser:

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

Explotaciones y activos controlados conjuntamente

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

Los intereses del Grupo en estos activos se reconocen por su porción de los activos controlados de forma conjunta, clasificados de acuerdo con su naturaleza, cualquier pasivo en que haya incurrido; su parte de los pasivos en los que haya incurrido conjuntamente con los otros partícipes, en relación con el negocio conjunto; cualquier ingreso por venta o uso de su parte en la producción del negocio conjunto, junto con su porción de cualquier gasto en que haya incurrido

el negocio conjunto, y cualquier gasto en que haya incurrido en relación con su participación en el negocio conjunto.

Puesto que los activos, pasivos, gastos e ingresos del negocio conjunto ya se encuentran reconocidos en los estados financieros del Grupo, no son precisos ajustes ni otros procedimientos de consolidación con respecto a esas partidas, al elaborar y presentar los estados financieros consolidados.

Las Bases Aéreas Abiertas al Tráfico Civil incluidas en el convenio con el Ministerio de Defensa son las de Villanubla, León, Albacete, Matacán, Talavera, San Javier y el Aeródromo de utilización conjunta de Zaragoza por aeronaves civiles. Este Convenio se fundamenta en la aplicación del Real Decreto 1167/1995, de 7 de julio, sobre el régimen de uso de los aeródromos utilizados conjuntamente por una base aérea y un aeropuerto y de las bases aéreas abiertas al tráfico civil. Este Convenio tenía una duración inicial de 5 años con prórrogas anuales y vinculadas a la vigencia del RD 1167/1995 de cualquier disposición posterior que dé cabida a la continuidad de este.

5.18. Transacciones con vinculadas

La Entidad Pública Empresarial y sus sociedades dependientes realizan todas sus operaciones con vinculadas a valor de mercado. Los precios de transferencia se encuentran adecuadamente soportados, por lo que el Grupo considera que no existen riesgos significativos por este aspecto de los que puedan derivarse pasivos de consideración en el futuro.

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

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

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

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

El 22 de junio de 2022, la Entidad y la Fundación ENAIRe firmaron un nuevo documento de autorización de uso gratuito del inmueble en el que la Fundación desarrolla su actividad y que es propiedad de ENAIRe (nota 6). En línea con lo mencionado anteriormente, ENAIRe ha registrado la prestación de servicios del ejercicio 2025 a valor de mercado, como un autoconsumo por importe de 81 miles de euros (81 miles de euros en 2024), registrándose un ingreso 67 miles de

euros correspondiente al valor antes de impuestos (67 miles de euros en 2024) y 14 miles de euros como IVA repercutido (14 miles de euros en 2024).

5.19. Estado de Flujos de Efectivo consolidado

El Estado de Flujos de Efectivo consolidado recoge los movimientos de tesorería realizados durante el ejercicio. En estos estados de flujos de efectivo se utilizan las siguientes expresiones en el sentido que figura a continuación:

- **Flujos de Efectivo:** entradas y salidas de efectivo o de otros medios equivalentes, entendiéndose por estos las inversiones a plazo inferior a tres meses de gran liquidez y bajo riesgo de alteraciones en su valor.
- **Actividades de Explotación:** son las actividades que constituyen la principal fuente de ingresos ordinarios del Grupo, así como otras actividades que no pueden ser calificadas como de inversión o financiación.
- **Actividades de Inversión:** las de adquisición, enajenación o disposición por otros medios de activos a largo plazo y otras inversiones no incluidas en el efectivo y sus equivalentes.
- **Actividades de Financiación:** actividades que producen cambios en el tamaño y composición del Patrimonio Neto y de los pasivos de carácter financiero. Se incluyen las comisiones de novación de deuda pagadas como mayor valor de la financiación recibida.

Los pagos y cobros por el impuesto de sociedades han supuesto una salida de efectiva del grupo de 687 millones de euros (502 millones de euros en 2024).

6. Fondo de Comercio de consolidación

La adquisición, por parte del Grupo, del control de la sociedad LLAHL III a través de Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A., generó un Fondo de Comercio cuyo valor a cierre del ejercicio 2025 ha quedado totalmente amortizado (2024: 187 miles de euros). Ver detalle de la conciliación entre el saldo de apertura y cierre de esta partida en la nota 10.

7. Socios externos

La composición de los Socios Externos es la siguiente:

Sociedad	Miles de euros					
	Segmento	País	% Grupo ENAIRE	% Socios Minoritarios	2025	2024 (*)
AENA S.M.E., S.A. (*)	Aeropuertos	España	51%	49%	4.628.734	4.323.706
CRIDA	Investigación y Desarrollo	España	66,66%	33,33%	731	697
LUTON LLAHIII	Internacional	Reino Unido	51%	49%	(51.704)	(67.870)
Total					4.577.761	4.256.533

(*) Datos reexpresados (Nota 3.8)

Los movimientos habidos en el epígrafe socios externos de cada sociedad dependiente han sido los siguientes:

Ejercicio 2025

Sociedad	Miles de euros							
	Saldo a 31.12.24 (*)	Reservas	Ajustes por Cambios de Valor y Dif. de Conversión	Subvenciones	Dividendos	Particip. en Resultados	Otros	Saldo a 31.12.25
AENA S.M.E., S.A. (*)	4.323.706	96	1.985	(9.527)	(717.360)	1.036.193	(6.359)	4.628.734
CRIDA	697	-	-	-	-	34	-	731
LUTON LLAHIII	(67.870)	-	2.574	-	(34.041)	47.633	-	(51.704)
Total	4.256.533	96	4.559	(9.527)	(751.401)	1.083.860	(6.359)	4.577.761

(*) Datos reexpresados (Nota 3.8)

Ejercicio 2024

Sociedad	Miles de euros							
	Saldo a 31.12.23 (*)	Reservas	Ajustes por Cambios de Valor y Dif. de Conversión	Subvenciones	Dividendos	Particip. en Resultados	Otros	Saldo a 31.12.24
AENA S.M.E., S.A. (*)	4.013.837	52	(81.206)	(8.576)	(563.010)	948.794	13.815	4.323.706
CRIDA	679	-	-	-	-	18	-	697
LUTON LLAHIII	(68.915)	-	(3.622)	-	(33.812)	38.479	-	(67.870)
Total	3.945.601	52	(84.828)	(8.576)	(596.822)	987.291	13.815	4.256.533

(*) Datos reexpresados (Nota 3.8)

8. Negocios conjuntos

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

A continuación, se muestran las participaciones del Grupo en los activos y pasivos, sin incluir la imputación de costes indirectos, que se han incluido en el Balance (en miles de euros):

	31 de diciembre de	
	2025	2024
- Activos no corrientes	154.406	156.371
Activos netos	154.406	156.371
- Ingresos	16.275	16.282
- Gastos	(43.759)	(41.569)
Beneficio después de impuestos	(27.484)	(25.287)

A 31 de diciembre 2025 y 2024 no existen pasivos contingentes correspondientes a la participación del Grupo en los negocios conjuntos, ni tampoco pasivos contingentes propios de los negocios conjuntos.

9. Participaciones en Sociedades puestas en equivalencia

El detalle y movimiento de los ejercicios 2025 y 2024 del epígrafe “Participaciones en sociedades puestas en equivalencia” es el siguiente:

Ejercicio 2025

Sociedad	Miles de euros							Saldo a 31.12.25
	Saldo a 31.12.24	Altas / (Bajas)	Participación resultados Sociedades Puestas en equivalencia	Dividendos Repartidos	Diferencias de Conversión	Particip. resultado global de asociadas	Otros	
SACSA	1.169	(125)	(81)	(633)	(478)	-	423	275
AMP (**)	116.893	-	33.970	(32.855)	(1.407)	68	(16.953)	99.716
AEROCALI	7.978	-	1.058	(5.525)	1.335	-	(1.102)	3.744
INECO (***)	43.887	-	9.872	(9.524)	-	-	(2.786)	41.449
STARTICAL S.L. (*)	2.955	7.000	(3.992)	-	-	-	(776)	5.187
	172.882	6.875	40.827	(48.537)	(550)	68	(21.194)	150.371

(*) El Saldo a 31 de diciembre de 2025 incluye el deterioro de la participación en Startical S.L. por importe total de 15.376 miles de euros.

(**) “Otros” incluye el impacto en el valor de la inversión de AMP de la variación patrimonial de su participada GAP en 2025 y 2024 y la amortización por 212 miles de euros del Fondo de comercio implícito de AMP por valor de 2.125 miles de euros que se amortiza en 10 años en aplicación del RD 602/2016 (véase nota 5.2). También se recogen en este epígrafe las diferencias de conversión de dividendos repartidos en años anteriores y que representan reservas de sociedades consolidadas por el método de la participación.

(***) “Otros” incluye principalmente la diferencia entre los dividendos reales recibidos en el ejercicio 2025 y la participación en resultados del ejercicio 2024. Esta diferencia deriva de la eliminación del margen en los activos adquiridos por el Grupo a INECO S.M.E.M.P., S.A.

Ejercicio 2024

Sociedad	Miles de euros							Saldo a 31.12.24
	Saldo a 31.12.23	Altas / (Bajas)	Participación en resultados de Sociedades Puestas en equivalencia	Dividendos Repartidos	Diferencias de Conversión	Particip. resultado global de asociadas	Otros	
SACSA	841	(514)	3.595	(2.479)	(1.719)	-	1.445	1.169
AMP (**)	59.675	-	40.145	(689)	(9.977)	(315)	28.054	116.893
AEROCALI	6.161	-	5.676	(3.597)	607	-	(869)	7.978
INECO (***)	42.050	-	9.219	(7.688)	-	-	306	43.887
STARTICAL S.L. (*)	3.141	5.930	(4.860)	-	-	-	(1.256)	2.955
	111.868	5.416	53.775	(14.453)	(11.089)	(315)	27.680	172.882

(*) El Saldo a 31 de diciembre de 2024 incluye el deterioro de la participación en Startical S.L. por importe total de 10.438 miles de euros.

(**) “Otros” incluye el impacto en el valor de la inversión de AMP de la variación patrimonial de su participada GAP en 2024 y 2023 y la amortización por 213 miles de euros del Fondo de comercio implícito de AMP por valor de 2.125 miles de euros que se amortiza en 10 años en aplicación del RD 602/2016 (véase nota 5.2). También se recogen en este epígrafe las diferencias de conversión de dividendos repartidos en años anteriores y que representan reservas de sociedades consolidadas por el método de la participación.

(***) “Otros” incluye principalmente la diferencia entre los dividendos reales recibidos en el ejercicio 2024 y la participación en resultados del ejercicio 2023. Esta diferencia deriva de la eliminación del margen en los activos adquiridos por el Grupo a INECO S.M.E.M.P., S.A.

10. Inmovilizado intangible

Los movimientos habidos en el epígrafe Inmovilizado intangible en los ejercicios 2025 y 2024 han sido los siguientes:

Ejercicio 2025

Movimientos	Miles de euros						Total
	Desarrollo	Acuerdo Concesiones de Servicio	Concesión LLAHIII	Otro Inmovilizado Intangible	Aplicaciones Informáticas	Fondo de Comercio	
Coste:							
Saldo Inicial	192.307	1.166.576	520.317	182.311	1.294.475	1.872	3.357.858
Entradas/ Altas	13.492	261.510	-	15.087	159.798	-	449.887
Salidas/ Bajas	(2.152)	(9.432)	-	(1.589)	(9.961)	-	(23.134)
Trasposos (nota 11)	(85)	(4.465)	-	5.026	(1.715)	-	(1.239)
Diferencias de conversión	-	(11.810)	(25.891)	(540)	(259)	-	(38.500)
Saldo final	203.562	1.402.379	494.426	200.295	1.442.338	1.872	3.744.872
Amortización:							
Saldo Inicial	(161.145)	(101.092)	(312.090)	(97.471)	(897.376)	(1.685)	(1.570.859)
Dotación	(14.214)	(43.704)	(27.068)	(8.951)	(114.727)	(187)	(208.851)
Salidas/ Bajas	2.152	1	-	537	8.469	-	11.159
Trasposos (nota 11)	-	-	-	(20)	(18)	-	(38)
Diferencias de conversión	-	1.469	16.020	151	214	-	17.854
Saldo final	(173.207)	(143.326)	(323.138)	(105.754)	(1.003.438)	(1.872)	(1.750.735)
Deterioro	-	-	-	-	-	-	-
Neto	30.355	1.259.053	171.288	94.541	438.900	-	1.994.137

Ejercicio 2024

Movimientos	Miles de euros						Total
	Desarrollo	Acuerdo Concesiones de Servicio	Concesión LLAHIII	Otro Inmovilizado Intangible	Aplicaciones Informáticas	Fondo de Comercio	
Coste:							
Saldo Inicial	182.261	1.357.457	496.446	166.698	1.169.609	1.872	3.374.343
Entradas/ Altas	12.522	36.399	-	17.764	135.705	-	202.390
Salidas/ Bajas	(2.391)	(4)	-	(7)	(9.828)	-	(12.230)
Trasposos (nota 11)	(85)	(3.748)	-	4.440	4.162	-	4.769
Diferencias de conversión	-	(223.528)	23.871	(6.584)	(5.173)	-	(211.414)
Saldo final	192.307	1.166.576	520.317	182.311	1.294.475	1.872	3.357.858
Amortización:							
Saldo Inicial	(150.733)	(68.269)	(271.085)	(90.381)	(806.368)	(1.497)	(1.388.333)
Dotación	(12.802)	(45.856)	(27.394)	(7.774)	(97.918)	(188)	(191.932)
Salidas/ Bajas	2.390	3	-	-	5.862	-	8.255
Trasposos (nota 11)	-	-	-	-	(1)	-	(1)
Diferencias de conversión	-	13.030	(13.611)	684	1.049	-	1.152
Saldo final	(161.145)	(101.092)	(312.090)	(97.471)	(897.376)	(1.685)	(1.570.859)
Deterioro	-	-	-	-	-	-	-
Neto:	31.162	1.065.484	208.227	84.840	397.099	187	1.786.999

10.1. Principales adiciones

En 2025, el inmovilizado intangible aumenta en 207.138 miles de euros como consecuencia principal incremento en la inversión efectuada en la concesión de Brasil gestionada por BOAB y que permanece en curso a cierre del ejercicio.

En 2025, las principales adiciones se han producido en el epígrafe Aplicaciones Informáticas, las cuales se corresponden con adquisiciones, mejoras y desarrollos de nuevas tecnologías para aplicaciones informáticas, la adquisición de la licencia iTEC Skynex vinculada al desarrollo de la futura versión SACTA-iTEC 5, desarrollos evolutivos y nuevas funcionalidades de las aplicaciones y sistemas relacionados con el control y gestión del tráfico aéreo ATM (SACTA, ICARO, COMETA, IMPACT, HIPERION...), la fase 3 del sistema de supervisión operativa de red SYSRED H24 EYWA, así como otras aplicaciones de gestión empresarial, comercial, Comunicaciones e Innovación, Gestión y Calidad del Dato, Big Data y Analítica, reingeniería y automatización de procesos y la ciberseguridad. Además, destacar las obras en curso acometidas en las infraestructuras aeroportuarias de la concesión gestionada por BOAB por valor de 240 millones de euros correspondientes a la Fase IB.

El Grupo tiene calificados en las concesiones de las sociedades Aeroportos do Nordeste do Brasil, Bloco de Onze Aeroportos do Brasil S.A. y Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia, la contraprestación recibida como inmovilizado intangible (nota 5.2), dado que dicha contraprestación consiste en el derecho a cobrar las correspondientes tarifas en función del grado de utilización del servicio público prestado, asumiendo el riesgo de demanda. Así se ha valorado el activo intangible derivado del acuerdo de concesión por la contraprestación pagada o por pagar, sin considerar los pagos de naturaleza contingente asociados a la operación, es decir, por el valor actualizado de los cánones mínimos garantizados.

En 2024, las principales adiciones en el epígrafe de Aplicaciones Informáticas se correspondían con desarrollos evolutivos y nuevas funcionalidades de las aplicaciones y sistemas software relacionados con el control y gestión del tráfico aéreo (SACTA, ICARO, COMETA, IMPACT...), la licencia iTEC Skynex (para el desarrollo de la futura versión SACTA-ITEC 5), la fase 3 del sistema de supervisión operativa de red SYSRED H24 EYWA, otras aplicaciones de gestión empresarial, así como adquisiciones, mejoras y desarrollos de nuevas tecnologías para aplicaciones informáticas, relativas a los aeropuertos y a los servicios centrales de Aena, la reingeniería y automatización de procesos y la ciberseguridad.

En 2024, la sociedad Aeroportos do Nordeste do Brasil S.A continuó con las obras de ampliación iniciadas durante el ejercicio 2023 correspondientes a la Fase IB del contrato de concesión, las cuales incluían actuaciones de expansión y renovación tanto en los terminales como en el lado aire de todos los aeropuertos, destacando en 2024 las efectuadas en los aeropuertos de Recife, João Pessoa y Campina Grande.

Por su parte, la concesión gestionada por BOAB, en el cuarto trimestre de 2024, se adjudicó los contratos para la ejecución de las obras de Fase IB de los 11 aeropuertos de BOAB, así como los correspondientes equipamientos (puentes de embarque, sistemas de equipajes – BHS- y seguridad -HBS-).

10.2. Inmovilizado intangible en curso

Del total de los costes activados a 31 de diciembre de 2025 y 2024 en las distintas clases de inmovilizado intangible, se incluyen activos en curso de acuerdo con el siguiente detalle:

Descripción	Miles de euros	
	2025	2024
Desarrollo	2.731	2.122
Acuerdo Concesiones de Servicio	259.740	38.850
Aplicaciones informáticas	130.607	98.847
Otro inmovilizado intangible	45.395	44.707
Total	438.473	184.526

10.3. Bienes totalmente amortizados

A 31 de diciembre de 2025 existe inmovilizado intangible en uso con un coste original de 993,8 millones de euros (896,2 millones de euros a 31 de diciembre de 2024), que está totalmente amortizado. El detalle de los ejercicios 2025 y 2024 es el siguiente:

Descripción	Miles de euros	
	2025	2024
Concesiones	782	775
Desarrollo	154.359	140.070
Aplicaciones informáticas	754.706	673.012
Otro inmovilizado intangible	83.952	82.332
Total	993.799	896.189

10.4. Acuerdo de concesión. Activo regulado

El Grupo explota el aeropuerto de London Luton, los aeropuertos del Nordeste de Brasil (aeropuertos de Recife, Maceió, Aracajú, Campina Grande, João Pessoa y Juazeiro do Norte), los once aeropuertos del Bloque SP/MS/PA/MG (Congonhas - São Paulo, Campo Grande, Corumbá, Ponta Porã, Maestro Wilson Fonseca – Santarém, João Corrêa da Rocha– Marabá, Carajás – Parauapebas, Altamira, Ten. Cel. Aviador César Bombonato – Uberlândia, Mário Ribeiro – Montes Claros, Mario de Almeida Franco – Uberabel), el Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia y los helipuertos de Ceuta y Algeciras bajo contratos de concesiones administrativas, las principales condiciones se describen a continuación:

Concesión de servicios helipuerto de Ceuta

El Grupo a través de la Sociedad Dependiente Aena S.M.E., S.A. explota el helipuerto civil de Ceuta con todos sus servicios bajo un contrato de concesión administrativa efectuado con la Autoridad Portuaria de Ceuta. Esta concesión tiene fecha de inicio el 28 de marzo de 2003 con un vencimiento de 30 años. La Sociedad Dependiente Aena S.M.E., S.A. paga un canon anual de 39 miles de euros por la ocupación del dominio público portuario. Igualmente, y de acuerdo con el artículo 69 bis de la Ley 27/92 Aena S.M.E., S.A. abona a la Autoridad Portuaria un canon en función del movimiento que tengan con respecto al pasaje que será de 0,823386 €/pasajero.

Concesión de servicios helipuerto de Algeciras

El Grupo a través de la Sociedad Dependiente Aena S.M.E., S.A. posee un contrato de concesión administrativa con el Puerto Bahía de Algeciras para la ocupación de las instalaciones que se destinarán a las actividades de instalación y explotación del helipuerto de titularidad pública en

el Puerto de Algeciras. Esta concesión tiene fecha de inicio el 3 de febrero de 2009 con una duración de 25 años. El contrato establece una tasa de ocupación privativa del dominio público portuario de 82 miles de euros anuales y una tasa de aprovechamiento especial del dominio público de 1 euro por cada pasajero embarcado o desembarcado en las instalaciones.

Concesión administrativa de London Luton

En el perímetro de consolidación del Grupo se integra globalmente, desde el 16 de octubre de 2014 las cuentas de la sociedad London Luton Airport Holdings III Limited ("LLAHL III").

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

London Luton Airport Operations Limited ("LLAOL") y London Luton Airport Limited ("LLAL") celebraron un Acuerdo de Concesión el 20 de agosto de 1998, en virtud del cual LLAOL acordó administrar y operar el Aeropuerto de London Luton conforme a los términos del Contrato de Concesión vigente inicialmente hasta el 31 de marzo de 2031 y ampliado posteriormente hasta el 4 de septiembre de 2032, la capacidad máxima regulatoria del aeropuerto de Luton fue ampliada en un millón de pasajeros, quedando establecida en 19 millones de pasajeros, una vez finalizados los trámites formales adicionales requeridos en abril de 2024. Asimismo, el 3 de abril de 2025 la Secretaría de Estado de Transportes británica aprobó la ampliación de la capacidad del aeropuerto desde los actuales 19 millones de pasajeros a 32 millones, a través de un proceso denominado *Development Consent Order* (DCO) solicitado por el Ayuntamiento de Luton.

El contrato de concesión contempla la existencia de la sociedad London Luton Airport Group Limited ("LLAGL") como garante de la operadora. La concesión del aeropuerto de Luton no cumple los requisitos del Plan sectorial de empresas concesionarias de infraestructuras públicas para ser considerada una concesión de servicio (ver nota 5.2), por lo que se contabiliza como un arrendamiento operativo.

Concesión administrativa del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia:

En el perímetro de consolidación del Grupo se integra globalmente, desde el 1 de enero de 2018 las cuentas de la sociedad AIRM, S.M.E., S.A, creada con el objetivo de gestionar en régimen de concesión el Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia. Las líneas principales resumidas del acuerdo de concesión son:

- Una vez finalizado el plazo total de la concesión, la plena e ilimitada posesión de los terrenos y la totalidad de las instalaciones existentes (incluidos los gastos útiles realizados por el concesionario y las mejoras que hayan podido ser incorporadas por éste) revertirán a la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia sin que exista derecho a indemnización alguna a favor del Concesionario.
- Obligación de explotar, mantener y conservar el Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia.

- Derecho a percibir una retribución en concepto de precio por la utilización de las instalaciones y por la prestación de servicios y actividades de tráfico y transportes aéreos (tarifas de aterrizaje, explotación económica de la terminal y servicios de pasajeros, mercancías y empresas de transportes aéreo) o vinculadas con la gestión del aeropuerto, así como de las actividades relacionadas.
- Antes de la puesta en servicio del Aeropuerto, la Concesionaria propondrá a la Administración concedente para su aprobación las tarifas máximas a aplicar por los servicios aeroportuarios, así como por cualquier otro servicio y actividad que desarrolle en el Aeropuerto. Igualmente, antes del inicio de cada año natural, deberá proponer para su aprobación la actualización de las mismas.
- Por su parte, la Administración recibe un canon de explotación por tráfico de pasajeros, que será el resultante de aplicar una determinada cantidad en concepto de tarifa por pasajero/año al volumen de tráfico que refleje el Acta Anual de Tráfico. En la Oferta Económica se fija el Umbral de Tráfico de un millón de pasajeros, a partir del cual la Sociedad retribuirá el tráfico de pasajeros, desde el primero de ellos. La Administración también tendrá derecho a la percepción de un canon mínimo garantizado y a la participación en los ingresos derivados del tráfico de mercancías.

El 27 de diciembre de 2021 se formalizó la adenda al contrato de concesión conforme a lo establecido en la Orden de la Consejería de Fomento e Infraestructuras de la Región de Murcia de 17 de noviembre de 2021, por la que se resuelven las solicitudes de reequilibrio del Contrato de Concesión para la “Gestión, explotación, Mantenimiento y conservación del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia”, quedando modificados parte de los términos relevantes del acuerdo en base a los cuales se establecen mecanismos de compensación basados, principalmente, en una transformación de los cánones fijos a pagar en variables en función del tráfico aéreo que serán revisables periódicamente

Concesión administrativa del Grupo Aeroportuario del Nordeste de Brasil

Aeroportos do Nordeste do Brasil, S.A. fue creada con el objetivo de gestionar en régimen de concesión los aeropuertos de Recife, Maceió, Aracajú, Campina Grande, João Pessoa y Juazeiro do Norte, de los que el Grupo resultó adjudicatario el 15 de marzo de 2019.

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

Las líneas principales resumidas del acuerdo de concesión son:

- La concesión, que tiene un período de 30 años ampliable 5 años adicionales, es del tipo BOT (construir, operar y transferir). Una vez finalizado el plazo total de la concesión, la plena e ilimitada posesión de los terrenos y la totalidad de las instalaciones existentes (incluidos los gastos útiles realizados por el concesionario y las mejoras que hayan podido ser incorporadas por éste) revertirán a la Agencia Nacional de Aviación Civil de Brasil sin que exista derecho a indemnización alguna a favor del Concesionario.

- Los ingresos de la actividad aeronáutica están regulados bajo un modelo *dual- till*.
- La nueva Sociedad Concesionaria tendrá derecho a percibir una retribución en concepto de precio por la utilización de las instalaciones y por la prestación de servicios vinculadas con la gestión del aeropuerto.
- Por su parte, la Administración recibe un canon fijo de 1.900 millones de BRL (aproximadamente, 427,7 millones de euros) en la fecha de firma del contrato y un canon variable a partir del quinto año en función de los ingresos brutos del acuerdo de concesión. La contraprestación económica variable se fija en el 8,16 % sobre los ingresos brutos, con 5 años iniciales de carencia y 5 años progresivos que comenzarían en 2025 al 1,63 % y se incrementan gradualmente a 3,26 % en 2026, 4.90 % en 2027, 6,53 % en 2028, llegando al 8,16 % contractual aplicable en 2029 y en años sucesivos.

A finales de 2024 ANAC confirmó a ANB el cumplimiento de todas las inversiones aeroportuarias previstas en la Fase 1B de Contrato de Concesión que concluyeron su modernización con una inversión de 1.900 millones de reales en 2024. Las mejoras se centraron en seguridad, tecnología, confort y en la capacidad operativa de las instalaciones en los seis aeropuertos de la concesión.

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

Bloque SP/MS/PA/MG

BOAB es la sociedad del Grupo que, con fecha 28 de marzo de 2023, suscribió el contrato de concesión para la prestación de servicios públicos relacionados con la ampliación, mantenimiento y explotación de la infraestructura aeroportuaria de 11 aeropuertos en Brasil ubicados en cuatro estados (São Paulo, Mato Grosso del Sur, Minas Gerais y Pará). El contrato de concesión entró en vigor el pasado 5 de junio de 2023 y tiene una duración de treinta años, con posibilidad de prórroga por cinco años adicionales. El Grupo comenzó a gestionar los 11 aeropuertos, de forma escalonada, entre octubre y noviembre de 2023. Dadas las características del contrato de concesión, cabe calificar este contrato como un contrato de gestión de servicios públicos en la modalidad de concesión debiendo su adjudicatario prestar todos los servicios que a un gestor aeroportuario le correspondiere, si bien no incluye los servicios ATC (*Air Traffic Control*).

Las líneas principales resumidas de este acuerdo son las siguientes:

- La concesión, que tiene un período de 30 años ampliable 5 años adicionales, es del tipo BOT (construir, operar y transferir). Una vez finalizado el plazo total de la concesión, la plena e ilimitada posesión de los terrenos y la totalidad de las instalaciones existentes (incluidos los gastos útiles realizados por el concesionario y las mejoras que hayan podido ser incorporadas por éste) revertirán a la Agencia Nacional de Aviación Civil de Brasil sin que exista derecho a indemnización alguna a favor del Concesionario.
- Los ingresos de la actividad aeronáutica están regulados bajo un modelo *dual- till*.

- La nueva Sociedad Concesionaria tendrá derecho a percibir una retribución en concepto de precio por la utilización de las instalaciones y por la prestación de servicios vinculadas con la gestión del aeropuerto.
- Por su parte, la Administración recibe un canon fijo de 2.450 millones de BRL (aproximadamente, 457,5 millones de euros) en la fecha de firma del contrato y un canon variable a partir del quinto año en función de los ingresos brutos del acuerdo de concesión. La contraprestación del quinto año es del 3,23% y aumenta progresivamente (6,46% en el sexto, 9,69% en el séptimo y 12,92% en el octavo) hasta el 16,15% anual en el noveno año y sucesivos hasta la finalización de la concesión.
- Se establece la ejecución de inversiones de ampliación y modernización en los once aeropuertos, con plazos límite en 2028 para el aeropuerto de Congonhas (São Paulo) y 2026 para el resto. Esta fase I-B del contrato contempla como inversión total de 4.500 millones de BRL, ajustables por inflación, y equivalentes a 721 millones de euros al tipo de cambio de cierre.

La Administración concedente recibió una vez firmado el contrato de concesión un canon fijo de 2.450 millones de BRL (aproximadamente, 457,5 millones de euros) que se ha registrado en el balance consolidado adjunto dentro del epígrafe de Inmovilizado Intangible, como Concesión de Servicios.

Durante 2024, se comenzaron a ejecutar las inversiones iniciales en las infraestructuras necesarias para las mejoras de los 11 aeropuertos del Bloque y preparatorias de las inversiones requeridas en la Fase 1B el Contrato de concesión. Adicionalmente, en diciembre de 2024, se adjudicaron prácticamente todos los contratos para las inversiones obligatorias del Contrato de Concesión. Estas inversiones representan un valor total de aproximadamente 4.500 millones de BRL.

En diciembre de 2024, BOAB formalizó un contrato de financiación puente (notas comerciales) que se desembolsó en mayo de 2025 por importe de 570 millones de reales (equivalentes a 90 millones de euros al tipo de cambio medio del ejercicio 2025) con una institución financiera en Brasil, mientras se completaba el proceso de contratación de la financiación a largo plazo.

Dicho proceso culminó a finales de octubre de 2025, cuando BOAB y el Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) de Brasil junto con Banco Santander han firmado un acuerdo de financiación de 5.700 millones de reales brasileños (equivalentes a 881 millones de euros al tipo de cambio de cierre del ejercicio 2025) para ampliar y modernizar los once aeropuertos que BOAB gestiona en Brasil.

La financiación se estructura a través de la emisión de debentures por valor de 5.300 millones de reales. Adicionalmente, BNDES ha concedido una línea FINEM de 400 millones de reales. A finales de noviembre de 2025, se desembolsaron las debentures y 100 millones de reales de la línea FINEM. Además de destinarse a las inversiones mencionadas, los fondos han permitido devolver la financiación puente de 570 millones de reales y amortizar parcialmente por importe de 1.550 millones de reales el préstamo intragrupo concedido por ADI.

Bajo los términos de dichos contratos, la totalidad de las acciones de Bloco de Onze Aeroportos do Brasil S.A., así como sus flujos de efectivo (ingresos tarifarios y no tarifarios, indemnizaciones

procedentes de pólizas de seguro, y derechos emergentes de cualquier naturaleza derivados del contrato de concesión), quedan en garantía del cumplimiento de los contratos de financiación indicados.

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

10.5. Deterioro inmovilizado intangible

A 31 de diciembre de 2025 y 2024 no existe saldo por deterioro dentro del inmovilizado intangible.

10.6. Garantías

Al cierre de los ejercicios 2025 y 2024 no existen elementos del inmovilizado intangibles sujetos a garantías.

11. Inmovilizado material

Los movimientos habidos en las cuentas incluidas en Inmovilizado material en los ejercicios 2025 y 2024 han sido los siguientes:

Ejercicio 2025

	Miles de euros					
	Terrenos y construcciones	Instalaciones Técnicas y Maquinaria	Otras Instalaciones Utilaje y Mobiliario	Inmovilizado en curso	Otro Inmovilizado	Total
Coste:						
Saldo Inicial	18.130.224	2.318.658	5.354.994	1.183.392	564.974	27.552.242
Entradas/ Altas	172.577	43.745	79.100	585.960	27.930	909.312
Salidas/ Bajas	(63.892)	(64.374)	(57.153)	(2.549)	(12.011)	(199.979)
Trasposos (notas 10 y 12)	187.624	120.756	139.069	(480.565)	28.854	(4.262)
Diferencias de conversión	(18.843)	(4.193)	-	(879)	(4)	(23.919)
Saldo final	18.407.690	2.414.592	5.516.010	1.285.359	609.743	28.233.394
Amortización						
Saldo Inicial	(8.654.118)	(1.782.721)	(4.178.148)	-	(456.970)	(15.071.957)
Dotación	(379.650)	(100.784)	(190.725)	-	(31.597)	(702.756)
Salidas/ Bajas	49.824	64.049	48.625	-	11.374	173.872
Trasposos (notas 10 y 12)	(3.135)	1.992	233	-	27	(883)
Diferencias de conversión	7.742	2.825	1	-	8	10.576
Saldo Final	(8.979.337)	(1.814.639)	(4.320.014)	-	(477.158)	(15.591.148)
Deterioro	-	-	-	-	-	-
Neto	9.428.353	599.953	1.195.996	1.285.359	132.585	12.642.246

Ejercicio 2024

	Miles de euros					
	Terrenos y construcciones	Instalaciones Técnicas y Maquinaria	Otras Instalaciones Utilaje y Mobiliario	Inmovilizado en curso	Otro Inmovilizado	Total
Coste:						
Saldo Inicial	17.908.877	2.292.440	5.205.826	994.265	544.413	26.945.821
Entradas/ Altas	86.776	21.766	81.378	570.741	16.491	777.152
Salidas/ Bajas	(39.743)	(69.228)	(53.134)	(6.808)	(10.874)	(179.787)
Trasposos (notas 10 y 12)	161.242	70.455	120.936	(377.298)	15.154	(9.511)
Diferencias de conversión	13.072	3.225	(12)	2.492	(210)	18.567
Saldo final	18.130.224	2.318.658	5.354.994	1.183.392	564.974	27.552.242
Amortización						
Saldo Inicial	(8.254.095)	(1.754.181)	(4.024.639)	-	(436.449)	(14.469.364)
Dotación	(426.032)	(95.434)	(202.614)	-	(31.421)	(755.501)
Salidas/ Bajas	31.705	68.545	49.352	-	10.705	160.307
Trasposos (notas 10 y 12)	350	644	(250)	-	112	856
Diferencias de conversión	(6.046)	(2.295)	3	-	83	(8.255)
Saldo Final	(8.654.118)	(1.782.721)	(4.178.148)	-	(456.970)	(15.071.957)
Deterioro	-	-	-	-	-	-
Neto	9.476.106	535.937	1.176.846	1.183.392	108.004	12.480.285

El Grupo posee inmuebles cuyos valores netos por separado de la construcción y del terreno, al cierre de los ejercicios 2025 y 2024, son los siguientes:

Inmuebles	Miles de euros	
	2025	2024
Terrenos	3.553.142	3.555.388
Construcciones (*)	5.875.211	5.920.718
Total	9.428.353	9.476.106

(*) El importe de Construcciones incluye amortización

11.1. Adiciones de Inmovilizado

Las principales adiciones que se han registrado en el ejercicio 2025 y 2024 se detallan a continuación:

Terrenos y construcciones

En 2025, las adiciones en terrenos y construcciones ascienden a 172.577 miles de euros. Las principales altas han sido las actuaciones de insonorización de viviendas en el marco del Plan de Aislamiento Acústico de los aeropuertos de Valencia, Tenerife Norte y A Coruña; la remodelación del área terminal (edificio procesador y módulo A) y de locales comerciales, así como la construcción de nuevos aseos en la zona comercial en el aeropuerto de Palma de Mallorca; la instalación de un sistema de iluminación eficiente en los aeropuertos de Santander, Jerez, Barcelona y en la T4 de Madrid-Barajas; la ejecución de nuevas losas en la calle de rodaje BY12 en el aeropuerto de Madrid-Barajas y la adecuación del parking y marquesinas de la zona espera de taxis en el aeropuerto de Barcelona.

Las actuaciones puestas en servicio más importantes durante el ejercicio 2025 han sido la construcción de un almacén para ULDS (Unit Load Devices) en la terminal T4S, una nueva plataforma de remotos y la ampliación de la sala Cibeles en el aeropuerto de Madrid-Barajas; la adecuación de franjas del campo de vuelo del aeropuerto de Girona; la adecuación de la pista y franjas del aeropuerto de Jerez, el acondicionamiento del edificio terminal de la T1 del aeropuerto de Valencia; la repavimentación de la pista de vuelo del aeropuerto de Vigo; la renovación del sistema de climatización del edificio procesador, perteneciente a la Terminal T2 (Picasso), en el aeropuerto Málaga; la puesta en uso parcial de la remodelación del área terminal (edificio procesador y módulo A) en el aeropuerto de Palma de Mallorca.

En 2024, las adiciones en terrenos y construcciones ascendieron a 86.776 miles de euros. Las principales altas fueron distintas adecuaciones en el Edificio 7 de la sede de la Entidad Matriz del Grupo, así como en el nuevo edificio técnico operativo del Centro de Control de Madrid, insonorización de viviendas en el marco del Plan de Aislamiento Acústico de los aeropuertos de Alicante, Bilbao, Lanzarote, Palma de Mallorca y Tenerife Sur; la ampliación del aparcamiento en altura del aeropuerto de Palma de Mallorca, el tratamiento superficial de la pista de vuelo del aeropuerto de Tenerife Norte, la regeneración del pavimento de varias calles de rodaje del aeropuerto de Madrid Barajas, las actuaciones en la pista de vuelo 06-24 del aeropuerto de Ibiza y la ampliación de edificio terminal del aeropuerto de Córdoba.

Las actuaciones puestas en servicio en 2024 más importantes fueron la adaptación del Sistema de Inspección de Equipajes en Bodega (SIEB) a nuevas EDS estándar 3 en los aeropuertos de Madrid-Barajas, Barcelona, Las Palmas, Vigo, Reus; la remodelación de los aseos públicos en T4 y T4S en Madrid-Barajas; la ampliación del aparcamiento de empleados en Tenerife Sur, la instalación de pasarelas de embarque en Sevilla; la regeneración de la pista de vuelo en La Palma; la instalación de estaciones de recarga de vehículos eléctricos en la red de aeropuertos; las actuaciones de mejora de diversos sistemas eléctricos en Tenerife Norte; la construcción de una rotonda en el acceso al polígono industrial en Bilbao; la ampliación del aparcamiento del edificio de servicios y la regeneración de la calle de rodadura en Palma de Mallorca; la sustitución del suelo del edificio terminal, la ampliación del aparcamiento P1 y la construcción de un parking *express* en Ibiza.

Instalaciones y Otro Inmovilizado

Las adiciones más representativas del ejercicio 2025 han sido:

- La renovación del equipamiento SACTA y COMETA en distintos emplazamientos de control.
- Radar MSSR-S de Randa
- Nuevo sistema de visualización de puestos de supervisión
- Adquisición de 8 camiones contraincendios en los aeropuertos de La Palma, Lanzarote y Valencia.
- Equipamiento de equipos de detección de explosivos de equipaje en cabina en los aeropuertos de Madrid-Barajas y Palma de Mallorca.

- Suministro e instalación de equipos automáticos de detección de explosivos para equipaje de mano y sistemas automatizados para filtros de seguridad en Madrid-Barajas, Barcelona y Palma de Mallorca.
- Adaptación del Sistema de Inspección de Equipajes en Bodega (SIEB) a nuevas EDS estándar en los aeropuertos de Ibiza, Santiago de Compostela, Sevilla, Lanzarote, La Palma, Asturias, Bilbao, Jerez y Valencia.
- Implantación de nuevas tecnologías en el servicio de pasarelas en el aeropuerto de Madrid-Barajas.
- Plan de implantación de puntos de recarga en aparcamientos (PIPRA) en los aeropuertos de Madrid-Barajas, Barcelona, Sevilla, Vigo, Valencia y Santiago de Compostela.
- Adecuación de aparcamientos periféricos en el aeropuerto de Madrid-Barajas.
- Nueva depuradora en el aeropuerto de Santiago de Compostela.
- Sustitución de centralita y detectores de incendio en el aeropuerto de Palma de Mallorca.
- Sustitución de varios ascensores de uso público e interno en el aeropuerto de Tenerife Sur.

Las adiciones más representativas del ejercicio 2024 fueron:

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

Inmovilizado en curso

Los principales activos que se encuentran en curso y en algunos casos en ejecución a 31 de diciembre de 2025 se corresponden con el suministro en estado operativo de equipamiento de comunicaciones ATM para el sistema de control de tráfico aéreo, la ampliación del nuevo edificio técnico operativo del Centro de Control de Madrid, así como suministro e instalación de nuevas posiciones de control en los distintos Centros de Control, además de la adquisición e instalación de nuevos equipos de detección de explosivos y sistemas automatizados para filtros de seguridad en varios aeropuertos de la red; en el aeropuerto de Madrid-Barajas las actuaciones en curso más significativas han consistido en la construcción de una planta solar fotovoltaica (PSFV), la regeneración del pavimento de las calles de rodaje A17 A20 A21 A22, de la pista 14R-32L y de sus calles asociadas y el servicio de operación y mantenimiento para la actualización del Sistema Automatizado de Transporte de Pasajeros Intra-Terminales (APM); en el aeropuerto de Barcelona cabe señalar la pavimentación de las calles de rodaje S y T y las losas de la rampa 2, la nueva canalización y sustitución de líneas de alta tensión, la integración arquitectónica de la terraza de la planta 4 y la construcción de una planta fotovoltaica de autoconsumo con excedentes; en Palma de Mallorca se está ejecutando la remodelación del área terminal, edificio procesador y módulo A, la sustitución de máquinas EDS3 y la ampliación del SATE diseño funcional; en Reus destaca la construcción de una planta fotovoltaica de autoconsumo con excedentes.

Los principales activos que se encontraban en curso y en algunos casos en ejecución a 31 de diciembre de 2024 fueron: equipamiento de las nuevas posiciones de control SACTA y de los sistemas de comunicaciones voz COMETA y de último recurso voz URV, sistemas radar PSR 3D, así como la adecuación de las instalaciones de varios aeropuertos de la red para incorporar equipos de detección de explosivos, la sustitución y/o adaptación de las puertas de acceso conforme a la normativa *Entry Exit* recogida en el Reglamento (UE) 2017/2226 que tiene por objeto mejorar la eficacia y eficiencia de los controles en las fronteras exteriores del espacio Schengen creando un Sistema de Entradas y Salidas (SES) centralizado para los nacionales de terceros países; en el aeropuerto de Madrid destacan además las actuaciones que se están realizando en la nueva central eléctrica, los trabajos de mantenimiento y actualización en el sistema automatizado de transporte de pasajeros intra-terminales, y las actuaciones relacionadas con la regeneración del pavimento de la pista 14R-32L y de su calle asociada; en Jerez cabe señalar la adecuación de la pista de vuelo y franjas; en Palma de Mallorca destaca la remodelación del edificio procesador y el módulo A del área terminal; y en Vigo se está ejecutando la pavimentación de la pista de vuelo.

11.2. Bajas

En 2025 destacan las motivadas por los sistemas de comunicaciones voz y grabación/reproducción en centros de control, así como de equipamiento del sistema de red de datos de navegación aérea (REDAN).

En 2024 destacaban las motivadas por la renovación de equipamiento de los sistemas de comunicaciones voz y del sistema de red de datos de navegación aérea (REDAN) así como las producidas por el desmantelamiento de la antigua sede de servicios centrales en el edificio Allende y de la sustitución del radar secundario de Tenerife Norte.

11.3. Resultado por enajenación del inmovilizado material

El resultado positivo total de 31.022 miles de euros reflejado en la cuenta de resultados corresponde principalmente a un ingreso de 42,6 millones de euros (36,5 millones de libras esterlinas) por la compensación de seguros exigible consecuencia del incendio del parking TCP2 y DOZ (Drop off zone) del aeropuerto de Luton, compensado por las bajas de inmovilizado material producidas durante el ejercicio 2025 con imputación a resultados, siendo las más representativas la sustitución de puestos de control de Entry Exit System por nuevos equipos al entrar en vigor la normativa europea en los aeropuertos de Alicante, Ibiza, Gran Canaria, Menorca, Sevilla y Lanzarote; la retirada de reguladores de naves y convertidores 400 HZ y de elementos arquitectónicos debido a reformas realizadas en el aeropuerto de Madrid-Barajas; en el aeropuerto de Palma de Mallorca la demolición de elementos relacionados con la remodelación del área terminal, edificio procesador y módulo A; así como las bajas relacionadas por las obras llevadas a cabo en el aeropuerto de Sevilla.

Dentro de las bajas se incluyen los siguientes conceptos cuyo importe no ha sido imputado a la cuenta de pérdidas y ganancias:

- Reversiones de provisiones dotadas en ejercicios anteriores por inversiones medioambientales estimadas para cumplir con la normativa vigente, por diferencias de justiprecio originadas, fundamentalmente, en procesos expropiatorios de terrenos y por litigios relacionados con obras, que han sido realizadas con cargo a cuentas de provisiones de riesgos y gastos (véase Nota 19) por importe total de 10.840 miles de euros.
- Abonos de proveedores de inmovilizado sobre importes activados en ejercicios anteriores.

En 2024, el resultado positivo total de 23.797 miles de euros reflejado en la cuenta de resultados corresponde principalmente a un ingreso de 24,5 millones de euros (20,7 millones de libras esterlinas) por la compensación de seguros exigible consecuencia del incendio del parking TCP2 y DOZ (*Drop off zone*) del aeropuerto de Luton, compensado por las bajas de inmovilizado material producidas durante el ejercicio 2024 con imputación a resultados.

Dentro de las bajas se incluyen los siguientes conceptos cuyo importe no ha sido imputado a la cuenta de pérdidas y ganancias:

- Reversiones de provisiones dotadas en ejercicios anteriores por inversiones medioambientales estimadas para cumplir con la normativa vigente, por diferencias de justiprecio originadas, fundamentalmente, en procesos expropiatorios de terrenos y por litigios relacionados con obras, que han sido realizadas con cargo a cuentas de provisiones de riesgos y gastos (véase Nota 19) por importe total de 2.367 miles de euros.
- Abonos de proveedores de inmovilizado sobre importes activados en ejercicios anteriores.

11.4. Deterioro

En el ejercicio 2025 no existe saldo por deterioro dentro del inmovilizado material (en 2024 tampoco existía saldo por deterioro).

11.5. Subvenciones recibidas

A 31 de diciembre de 2025, el Grupo tiene subvenciones afectas a su inmovilizado material e intangible por un importe acumulado de 339,3 millones de euros neto de impuestos y teniendo en cuenta la parte imputable a socios externos (368,3 millones de euros en 2024) (nota 25). El coste bruto de los activos afectos a estas subvenciones es de 2.703,4 millones de euros, de los cuales 2.577,8 millones de euros corresponden a inmovilizado material y 125,6 millones de euros a inmovilizado intangible (en 2024, 2.721,3 millones de euros, de los cuales 2.595,90 millones de euros corresponden a inmovilizado material y 125,4 millones de euros a inmovilizado intangible).

11.6. Limitaciones

Los bienes adscritos al Grupo consolidado correspondientes a la Entidad Pública Empresarial ENAIRe son bienes de dominio público respecto de los cuales ENAIRe no tiene la titularidad, ni la facultad de enajenación sin declaración de innecesidad o gravamen.

Los terrenos, edificios y construcciones aportados a la Sociedad Dependiente Aena S.M.E., S.A. han perdido la condición de bienes de dominio público por efecto de la desafectación realizada por el artículo 9 del Real Decreto-ley 13/2010, de 3 de diciembre, en el que se establece que todos los bienes de dominio público estatal adscritos a la entidad pública empresarial “Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea” que no estén afectos a los servicios de navegación aérea, incluidos los destinados a los servicios de tránsito aéreo de aeródromo, dejarán de tener naturaleza de bienes de dominio público, sin que por ello se entienda alterado el fin expropiatorio, por lo que no procederá su reversión.

Existen determinadas limitaciones a la venta de activos aeroportuarios, acordadas en la novación modificativa y no extintiva de los acuerdos de financiación suscritos por Aena S.M.E., S.A., y ENAIRe con las entidades de crédito, de fecha 29 de julio de 2014 (ver nota 15.2.3).

11.7. Bienes totalmente amortizados

A 31 de diciembre de 2025 existe inmovilizado material en uso con un coste original de 6.546,7 millones de euros (6.294,9 millones de euros a 31 de diciembre de 2024), que está totalmente amortizado y que sigue en uso, con el siguiente detalle:

Descripción	Miles de euros	
	2025	2024
Construcciones	1.854.630	1.881.077
Instalaciones técnicas y maquinaria	1.300.339	1.266.955
Otras instalaciones, utillaje y mobiliario	3.304.004	3.067.659
Otro inmovilizado	87.704	79.238
Total	6.546.677	6.294.929

11.8. Compromisos

Las inversiones pendientes de ejecutar a 31 de diciembre de 2025 ascienden a 1.886,4 millones de euros (1.614,8 millones de euros a 31 de diciembre de 2024), aproximadamente, entre las que se encuentran las pendientes de formalizar y las firmes pendientes de ejecutar.

11.9. Pólizas de seguro

La política del Grupo es formalizar pólizas de seguro para cubrir adecuadamente los posibles riesgos a que están sujetos los diversos elementos de su inmovilizado material. A 31 de diciembre de 2025 y 2024 no existe déficit de cobertura.

11.10. Arrendamientos

El Grupo arrienda parte de su inmovilizado material a terceros para la explotación comercial. Asimismo, presenta activos de su inmovilizado material que se encuentran bajo contratos de arrendamiento financiero (nota 13).

11.11. Costes de rehabilitación y acondicionamiento

Conforme a la política contable descrita en la Nota 5.3, el Grupo activa como mayor valor del inmovilizado, la estimación inicial de los costes de rehabilitación o acondicionamiento del lugar sobre el que se asienta, cuando constituyan obligaciones en las que incurre tanto la sociedad dependiente Aena S.M.E., S.A. como la entidad matriz ENAIRE como consecuencia de utilizar el elemento. Así, se capitalizan como mayor valor de los activos aeroportuarios, en el caso de Aena S.M.E., S.A., todas las obligaciones previstas para llevar a cabo las obras de aislamiento acústico e insonorización de zonas residenciales para cumplir con la normativa vigente en materia de ruidos generados por las infraestructuras aeroportuarias (véase nota 19.1.4).

11.12. Garantías

Los elementos de inmovilizado material de London Luton Airport Holdings I Limited (“LLAH I”), de London Luton Airport Group Limited (“LLAGL”) y London Luton Airport Operations Limited (“LLAOL”), por un importe 296.569 miles de euros a 31 de diciembre de 2025 (2024: 244.426 miles de euros), garantizan la deuda bancaria del Grupo London Luton Airport Holdings III Limited (“LLAH III”).

12. Inversiones inmobiliarias

Las inversiones inmobiliarias se corresponden principalmente con inmuebles destinados a su explotación en régimen de alquiler.

El movimiento habido en este capítulo del Balance en los ejercicios 2025 y 2024 así como la información más significativa que afecta a este epígrafe han sido los siguientes:

Ejercicio 2025

	Miles de euros			
	Terrenos inmobiliarios	Edificios y otras Construcciones	Otras Instalaciones	Total
Coste:				
Saldo Inicial	47.365	195.363	3.360	246.088
Entradas/ Altas	159	1.567	41	1.767
Salidas/ Bajas	-	(51)	(55)	(106)
Trasposos (nota 11)	5.428	(21)	94	5.501
Saldo final	52.952	196.858	3.440	253.250
Amortización				
Saldo Inicial	-	(101.989)	(3.351)	(105.340)
Dotación	-	(5.984)	(4)	(5.988)
Salidas/ Bajas	-	12	56	68
Trasposos (nota 11)	-	921	-	921
Saldo Final	-	(107.040)	(3.299)	(110.339)
Deterioro	(4.644)	(686)	-	(5.330)
Neto	48.308	89.132	141	137.581

Ejercicio 2024

	Miles de euros			
	Terrenos inmobiliarios	Edificios y otras Construcciones	Otras Instalaciones	Total
Coste:				
Saldo Inicial	46.640	189.232	3.361	239.233
Entradas/ Altas	-	2.176	5	2.181
Salidas/ Bajas	-	(62)	(6)	(68)
Trasposos (nota 11)	725	4.017	-	4.742
Saldo final	47.365	195.363	3.360	246.088
Amortización				
Saldo Inicial	-	(95.613)	(3.358)	(98.971)
Dotación	-	(5.547)	(1)	(5.548)
Salidas/ Bajas	-	26	8	34
Trasposos (nota 11)	-	(855)	-	(855)
Saldo Final	-	(101.989)	(3.351)	(105.340)
Deterioro	(4.577)	(788)	-	(5.365)
Neto	42.788	92.586	9	135.383

Este epígrafe recoge, principalmente, inmuebles destinados a su explotación en régimen de alquiler (terrenos, oficinas, hangares, naves). En los casos en que dichos inmuebles se componen de una parte que se tiene para generar rentas, y otra parte que se utiliza en la producción o suministro de bienes o servicios o bien para fines administrativos, tales inmuebles se consideran inversiones inmobiliarias cuando se utiliza una porción insignificante de los mismos para la producción o suministro de bienes o servicios o para fines administrativos.

12.1. Adiciones de inversiones inmobiliarias

En el ejercicio 2025, al igual que en 2024, las principales altas en inversiones inmobiliarias se corresponden con mejoras realizadas en las construcciones inmobiliarias y los trasposos se correspondieron con cambios de uso de terrenos tras la formalización de derechos reales de uso, principalmente en los Aeropuertos de Madrid-Barajas y Barcelona-El Prat.

12.2. Deterioro y valor razonable de inversiones inmobiliarias

El valor razonable de las inversiones inmobiliarias teniendo en cuenta los valores actuales a las fechas presentadas es el siguiente:

	2025	2024
Terrenos	436.736	403.319
Construcciones	763.465	615.883
Total	1.200.201	1.019.202

El Grupo ha encargado a una empresa de tasación independiente (Gloval Valuation, S.A.U.) la revisión y valoración del portafolio inmobiliario a 31 de diciembre de 2025, con objeto de determinar el valor razonable de sus inversiones inmobiliarias, conforme al contexto macroeconómico actual y la evolución del mercado inmobiliario.

Como resultado de la comparación entre el valor razonable menos los costes de venta a 31 de diciembre de 2025 y el valor en libros de los diferentes activos incluidos en el segmento inmobiliario, ha resultado una dotación de deterioro por un importe de 85 miles de euros (2024: 474 miles de euros), así como una reversión parcial de los deterioros de edificaciones y terrenos inmobiliarios por un total de 120 miles de euros (2024: 417 miles de euros), por lo que se ha obtenido un resultado positivo de 35 miles de euros (2024: resultado negativo de 57 miles de euros).

12.3. Garantías

Al cierre de los ejercicios 2025 y 2024 no existen elementos de inversiones inmobiliarias sujetas a garantías.

12.4. Pólizas de seguros

La política del Grupo es formalizar pólizas de seguros para cubrir los posibles riesgos a que están sujetos a los diversos elementos de sus inversiones inmobiliarias. Al cierre de los ejercicios 2025 y 2024 el Grupo tiene razonablemente cubierto estos riesgos.

12.5. Inversiones inmobiliarias totalmente amortizadas

A 31 de diciembre de 2025 y 2024 existen inversiones inmobiliarias que están totalmente amortizadas y que sigue en uso, de acuerdo con el siguiente detalle:

	Miles de euros	
	2025	2024
Construcciones inmobiliarias	20.900	21.543
Instalaciones Inmobiliarias	3.288	3.343
Total	24.188	24.886

13. Arrendamientos

Arrendamientos financieros

Al cierre del ejercicio 2025 y 2024 el Grupo, a través de la Sociedad Dependiente Aena S.M.E., S.A. y en algunos casos a través de Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A., tiene suscritos contratos de arrendamiento financiero de los que destacan, dentro de la partida de inmovilizado intangible, varias licencias de software como un servicio en la nube (SaaS) y, en la partida de inmovilizado material, se incluye, en el aeropuerto de London Luton, diversa maquinaria y equipamiento, que se encuentran bajo contratos de arrendamiento financiero en los que el Grupo es el arrendatario.

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

Los importes se muestran a continuación:

	2025	2024
Coste – Arrendamientos financieros capitalizados	35.383	44.568
Amortización acumulada	(20.900)	(30.923)
Importe neto en libros	14.483	13.645

A 31 de diciembre de 2025 y 2024 el importe de las cuotas mínimas de arrendamiento a pagar en el futuro, sin incluir incrementos de inflación u otras cuotas contingentes, derivado de dichos contratos de arrendamiento financiero es el siguiente (en miles de euros):

Arrendamiento Financiero Cuotas Mínimas	Miles de euros	
	2025	2024
Menos de un año	8.247	8.071
Entre uno y cinco años	8.265	9.632
Más de cinco años	-	-
Total	16.512	17.703

A 31 de diciembre de 2025 y 2024 el importe de los intereses de estos contratos, incluidos en las cifras anteriores, que vencerán en los próximos ejercicios es el siguiente:

Intereses- Vencimiento	Miles de euros	
	2025	2024
Menos de un año	669	800
Entre uno y cinco años	322	683
Más de cinco años	-	-
Total	991	1.483

Arrendamientos operativos

El Grupo utiliza en régimen de arrendamiento operativo a terceros diversos activos entre los que destacan los detallados a continuación junto con las principales características de los contratos correspondientes (miles de euros):

Activo	Localización	Fecha de vencimiento	Renta anual sin IVA (miles de euros)	Observaciones
Edificio en el Parque Empresarial Las Mercedes	Madrid	14/10/2030	2.761	Existen tres contratos de arrendamiento en el Parque Empresarial Las Mercedes.
Edificio Piovera	Madrid	31/01/2029	3.988	Renta en función de las condiciones del contrato

Los pagos mínimos totales futuros por los arrendamientos operativos no cancelables son los siguientes:

Arrendamientos Operativos	Miles de euros	
	2025	2024
Menos de un año	10.694	11.048
Entre uno y cinco años	33.438	44.155
Más de cinco años	5.656	6.915
Total	49.788	62.118

Los arrendamientos sujetos a pagos no cancelables de la Entidad Matriz a 31 de diciembre de 2025, sin incluir incrementos de inflación, ascienden a 11,8 millones de euros, principalmente de su sede del Edificio de las Mercedes (14,5 millones de euros a 31 de diciembre de 2024), siendo los pagos no cancelables por la sede de la Sociedad Dependiente Aena S.M.E, S.A. 38 millones de euros (47,7 millones de euros en 2024).

El contrato de arrendamiento que la entidad matriz ENAIRe tenía con la empresa RMD Allende 2022, S.L. y que finalizó el 15 de abril de 2024, establecía la obligación de suscribir una adenda para acordar la ejecución de las obras necesarias para la restitución en adecuado estado de conservación y funcionamiento, teniendo en cuenta el desgaste producido por el funcionamiento y mantenimiento normal del edificio tras la finalización del arrendamiento. Dicha adenda fue suscrita entre ambas partes en diciembre de 2024, acordándose que sería el arrendatario quien asumiría el coste de las obras necesarias para la devolución del edificio en adecuado estado de conservación y funcionamiento y que los trabajos serían ejecutados por la arrendadora (o persona física o jurídica que designe). Estas obras se valoraron por un importe de 171 miles de euros, no pudiendo superar una cantidad adicional al 5% del Presupuesto, provisionándose finalmente por un total de 179 miles de euros en 2024. De dicha provisión, el gasto real por las obras de restitución a cierre de 2025 ha sido de 128,3 miles de euros, quedando provisionados hasta el fin de las obras (enero de 2026) 51,1 miles de euros.

Por otro lado, existen varios contratos de arrendamiento entre la entidad LARMA S.P.V. 2019 S.L.U. y ENAIRe relativo al alquiler de oficinas y plazas de aparcamiento en el Parque Empresarial de Las Mercedes:

- En marzo de 2021 se firmó un primer contrato cuyo objeto era el alquiler del edificio número 2 en su totalidad (7.569 metros cuadrados), la planta baja del edificio 7 (2.259 metros cuadrados), 310 plazas de aparcamiento y cuatro cuartos UPS (59,53 metros cuadrados). Este contrato contaba con una carencia de dieciocho meses finalizada el 31 de agosto del

2022, correspondiente a los 2.259 metros cuadrados de la planta baja del edificio 7 y a 50 plazas de aparcamiento.

Existe una Adenda relativa a este contrato de arrendamiento correspondiente a las obras de acondicionamiento de dichos edificios. El importe de dichas obras es asumido en su totalidad por ENAIRE y asciende a 4.865 miles de euros, de los cuales, 2.742 miles de euros ya se abonaron a cierre de 2022 y, los 2.123 miles de euros restantes se están abonando desde marzo de 2021, hasta la finalización del contrato, a razón de 2 euros por metro cuadrado de oficina.

Del importe total de 4.865 miles de euros se han registrado 4.784 miles de euros como inmovilizado material de la Entidad, al haberse devengado en el ejercicio 2021, y el resto como gasto.

- En octubre de 2021 se firmó un segundo contrato cuyo objeto es el alquiler de la planta cuarta del edificio número 7 (497 metros cuadrados) y 20 plazas de aparcamiento. Este contrato contaba con una carencia de catorce meses que finalizó el 30 de noviembre del 2022.
- Existe un tercer contrato de arrendamiento firmado en septiembre de 2022, por las plantas primera y segunda (1.261 y 2.787 metros cuadrados respectivamente) del edificio número 7, además de 80 plazas de aparcamiento. El contrato cuenta con una carencia de diez meses que, en el caso de la primera planta finalizó el 15 de julio de 2023 y, para la segunda planta finalizaría el 31 de mayo de 2024.

Este contrato de arrendamiento cuenta con una Adenda correspondiente a las obras de acondicionamiento de la primera planta. El importe de dichas obras asciende a 1.288 miles de euros, de los que 1.218 miles de euros corresponden a ENAIRE, asumiendo el resto el arrendador. A cierre de 2022, ENAIRE abonó un primer pago de 180 miles de euros, quedando pendiente de abonar 1.038 miles de euros en el momento de finalización de la obra, que se pagaron en 2023.

Además, cuenta con una segunda, tercera y cuarta Adenda referentes a los plazos de entrega, y a las obras de acondicionamiento de la segunda planta, por las que la parte arrendadora asumió 153 miles de euros, siendo el resto a cargo de la arrendataria. ENAIRE hizo un primer pago de 500 miles de euros el 8 de noviembre de 2023, 682 miles de euros el 29 de diciembre de 2023 y 1.031 miles de euros el 26 de marzo de 2024.

El Grupo, a través de las Sociedades Dependientes Aena S.M.E., S.A., y AIRM, ceden en alquiler varios espacios comerciales, superficies dentro y fuera de terminal, hangares y almacenes, entre otros, bajo contratos no cancelables de arrendamiento operativo. Estos contratos en los que el Grupo actúa como arrendador tienen una duración de entre cinco y diez años.

Los cobros mínimos totales futuros por los arrendamientos operativos no cancelables son los siguientes:

Arrendamientos Operativos	Miles de euros	
	2025	2024
Menos de un año	1.283.186	1.216.997
Entre uno y cinco años	4.118.954	4.108.032
Más de cinco años	3.283.496	3.854.735
Total	8.685.636	9.179.764

A 31 de diciembre de 2024, el importe de los cobros mínimos totales por arrendamientos operativos no cancelables aumentó de forma muy significativa como consecuencia de la recuperación del tráfico aéreo en la totalidad de los aeropuertos de la Red nacional del Grupo, donde existían contratos afectos a la DF7, para los que volvían a resultar de aplicación las RMGAs contractuales, así como a la formalización durante 2024 de nuevas contrataciones de arrendamiento comercial e inmobiliario, destacando la formalización de los contratos de RAC (Rent A Car) durante el mes de noviembre de 2024, que suponía la mayor parte del incremento de los cobros mínimos futuros.

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

Vencimiento	A 31 de diciembre de 2025
2026	1.283.186
2027	1.205.421
2028	1.112.178
2029	997.391
2030	803.964
Siguientes	3.283.496
Total	8.685.636

14. Instrumentos financieros

14.1. Activos financieros

El valor en libros de cada una de las categorías de Activos Financieros señalados en la norma de registro y valoración 9ª del Plan General de Contabilidad, es el siguiente:

Categorías	Miles de euros							
	Clases						Total	
	Instrumentos Financieros a Largo Plazo			Instrumentos Financieros a Corto Plazo				
	Instrumentos de Patrimonio		Créditos Derivados Otros		Créditos Derivados Otros			
	2025	2024	2025	2024	2025	2024	2025	2024
Préstamos, Efectivo y Partidas a Cobrar	-	-	475.171	331.886	4.398.484	2.964.692	4.873.655	3.296.578
Activos Disponibles para la Venta valorados a coste	532	686	-	-	-	-	532	686
Derivados de Cobertura	-	-	-	13.837	9.425	68.888	9.425	82.725
Total	532	686	475.171	345.723	4.407.909	3.033.580	4.883.612	3.379.989

El detalle de los activos financieros a 31 de diciembre de 2025 y 2024, por epígrafes de Balance, es el siguiente:

Epígrafe	Activo no Corriente		Activo Corriente		Total	
	2025	2024	2025	2024	2025	2024
Inversiones Financieras	179.443	137.425	414.787	131.848	594.230	269.273
Instrumentos de patrimonio (nota 14.1.1)	532	686	-	-	532	686
Derivados de Cobertura (nota 14.1.1, 14.1.2 y 14.3)	-	13.837	9.425	68.888	9.425	82.725
Depósitos y fianzas (nota 14.1.1)	178.297	122.902	-	-	178.297	122.902
Créditos a empresas (nota 14.1.2)	614	-	139	111	753	111
Otras inversiones financieras empresas asociadas	-	-	-	-	-	-
Otras inversiones financieras (nota 14.1.1 y 14.1.2)	-	-	405.223	62.849	405.223	62.849
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	296.260	208.984	1.481.756	948.628	1.778.016	1.157.612
Clientes por ventas y prestaciones de servicios	296.260	208.984	986.163	934.218	1.282.423	1.143.202
Empresas puestas en equivalencia	-	-	1.142	297	1.142	297
Deudores varios	-	-	491.236	9.265	491.236	9.265
Personal	-	-	3.215	4.848	3.215	4.848
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	-	-	2.511.366	1.953.104	2.511.366	1.953.104
Total	475.703	346.409	4.407.909	3.033.580	4.883.612	3.379.989

Los “depósitos y fianzas” constituidos recogen, principalmente, los depósitos consignados por mandato legal en diferentes instituciones públicas de Comunidades Autónomas, correspondientes a fianzas previamente recibidas de arrendatarios de los espacios comerciales de la sociedad dependiente Aena, en cumplimiento de la Ley 29/1994, de 24 de noviembre, de Arrendamientos Urbanos.

En el epígrafe “Deudores comerciales a cobrar” se recoge la linealización de las rentas contractuales de los contratos comerciales e inmobiliarios conforme a la duración de cada contrato (241.133 miles de euros; 174.164 miles de euros en 2024), el derecho del Grupo a recibir la propiedad de los activos que los superficiarios hayan construido sobre los terrenos del Grupo objeto de los contratos (13.333 miles de euros; 12.656 miles de euros en 2024) y los saldos deudores en concepto de impuestos indirectos vinculados a la adquisición de activos en las sociedades brasileñas (41.794 miles de euros; 22.163 miles de euros en 2024).

14.1.1. Inversiones financieras a largo plazo

El saldo de las cuentas del epígrafe “Inversiones financieras a largo plazo” al cierre de los ejercicios 2025 y 2024 es el siguiente:

Inversiones financieras a largo plazo	Miles de euros	
	2025	2024
Instrumentos de patrimonio	532	686
Depósitos y fianzas a largo plazo	178.297	122.902
Créditos a empresas	614	-
Derivados	-	13.837
Total	179.443	137.425

Instrumentos de patrimonio

El detalle de los instrumentos de patrimonio más significativos es el siguiente:

Nombre y Domicilio	Actividad	Fracción del Capital Directo (%)		Titular de la Participación
		2025	2024	
GroupEAD Europe S.L. Edificio Francia Avda Castilla 2 San Fernando de Henares P.E. San Fernando Madrid	Explotación de un sistema de base de datos para sistemas de información aeronáuticos. Desarrollo e implantación de cambios y mejoras en la base de datos, así como los servicios de consultoría afines.	36	36	ENAIRe
Grupo Navegación por Satélite Sistemas y Servicios, S.L. C\ Gobelas nº41 Madrid	Desarrollo, implantación, operación, explotación y comercialización de servicios del sistema de navegación global por satélite denominado en la actualidad Galileo.	-	19,3	ENAIRe
European Satellite Service Provider, SAS (ESSP SAS) Toulouse - Francia	Explotación del sistema de navegación por satélite.	16,67	16,67	ENAIRe
Infra Granadilla 2 S.L. Sevilla (En liquidación)	Producción, venta, almacenamiento y comercialización de energía eléctrica y térmica de origen renovable, así como la explotación y desarrollo de proyectos relacionados con energías renovables de origen renovable - eólica, fotovoltaica y de cualquier otro tipo.	13,76	13,76	Aena S.M.E., S.A.

El detalle y movimiento de los instrumentos de patrimonio del Balance consolidado del ejercicio 2025 adjunto, en miles de euros, es el siguiente:

	Saldo a 31.12.24	Miles de euros		Saldo a 31.12.25
		Deterioro	Liquidación	
Instrumentos de patrimonio				
Activos financieros disponibles para la venta valorados a coste:				
GroupEAD Europe S.L.	360	-	-	360
Grupo Navegación por Satélite Sistemas y Servicios, S.L.	198	-	(198)	-
European Satellite Services Provider, SAS (ESSP SAS)	167	-	-	167
Infra Granadilla 2 S.L.	-	-	-	-
Empresa para la Gestión de Residuos Industriales, S.A.U. (EMGRISA)	6	-	-	6
Deterioro de valor				
Grupo Navegación por Satélite Sistemas y Servicios, S.L.	(44)	(154)	198	-
Total inversiones en "Instrumentos de patrimonio"	686	(154)	-	532

En este epígrafe se incluyen los valores representativos de deuda e instrumentos de patrimonio de otras empresas, en las cuales el grupo no posee control ni influencia significativa en la toma de decisiones de éstas.

Hasta el 31 de diciembre de 2024, la Entidad Matriz poseía una participación del 19,30% del capital de la sociedad Grupo Navegación por Satélite Sistemas y Servicios, S.L., con un valor en libros a dicha fecha de 154 miles de euros (198 miles de euros de aportación minorados en 44 miles de euros de deterioro).

El 3 de diciembre de 2025, la Junta General Extraordinaria de Socios de la sociedad Grupo Navegación por Satélite Sistemas y Servicios, S.L, aprobó por unanimidad la disolución de la situación patrimonial de la compañía, no procediendo reparto de cuota liquidativa a los socios, al no quedar remante alguno una vez realizadas todas las operaciones liquidativas. El 12 de diciembre de 2025 se presentó escritura de la liquidación en el Registro Mercantil, lo que supuso la baja del activo en el Balance de la Entidad Matriz.

A 31 de diciembre de 2025, Infra Granadilla 2 S.L. se encuentra en liquidación, estando totalmente deteriorada.

En el ejercicio 2025, el Grupo ha recibido un dividendo de ESSP SAS de 667 miles de euros (2024: 667 miles de euros) y de 1 miles de euros de EMGRISA (2024: 3 miles de euros).

En 2025 y en 2024 no se recibieron dividendos de GroupEAD, ante el cese, que se ha realizado el 16 de enero de 2026, por parte de dicha sociedad de la actividad de operación de los servicios EAD, que se transfirieron a Eurocontrol en dicha fecha, poniéndose en marcha desde esa fecha el proceso de disolución de la compañía.

14.1.2. Inversiones financieras a corto plazo

El saldo de las cuentas del epígrafe "Inversiones financieras a corto plazo" al cierre de los ejercicios 2025 y 2024 es el siguiente:

Inversiones financieras a corto plazo	Miles de euros	
	2025	2024
Créditos a empresas	139	111
Fianzas y depósitos a corto plazo	405.223	62.849
Derivados	9.425	68.888
Total	414.787	131.848

En 2025, el apartado de fianzas y depósitos a corto plazo incluyen principalmente 365,8 millones de euros de certificados de Depósito Bancario-Títulos de BOAB (26,2 millones de euros en 2024), remunerados a tasas entre el 97% y 101,50% mensual de la variación del CDI (entre el 98% y el 101,75% en 2024) y pueden ser rescatados inmediatamente o en un plazo menor a 30 días sin perjuicio de su remuneración y 36,6 millones de fianzas constituidas de contratos de arrendamientos comercial vencidos al cierre del 2025 por un importe de 24,4 millones para los cuales está previsto solicitar la correspondiente devolución en 2026.

El saldo incluye 9.425 miles de euros en 2025 correspondiente a activos por derivados financieros a corto plazo de la sociedad Dependiente Aena S.M.E., S.A. (2024: 68.888 miles de euros) (ver nota 14.3).

En abril de 2025, la Entidad Matriz realizó una imposición a corto plazo por importe de 90.100 miles de euros, que venció en octubre de 2025.

14.1.3. Clientes por ventas y prestación de servicios

El saldo del epígrafe “Clientes por ventas y prestaciones de servicios” del Balance adjunto al cierre de los ejercicios 2025 y 2024 se desglosa de la siguiente manera:

Descripción	Miles de euros	
	2025	2024
Clientes por Prestación de Servicios	1.014.802	972.621
Clientes de Dudoso Cobro	146.402	150.832
Provisión por Deterioro	(175.041)	(189.235)
Total	986.163	934.218

Dentro de este epígrafe, a 31 de diciembre de 2025 existen 109.902 miles de euros en moneda extranjera, de los cuales 48.794 miles de euros están denominados en libras esterlinas y 60.534 miles de euros están denominados en reales brasileños (2024: 121.416 miles de euros en moneda extranjera, de los cuales 48.594 miles de euros estaban denominados en libras esterlinas y 72.722 en reales brasileños).

Los saldos recogidos en el epígrafe de clientes por prestación de servicios pertenecen a las siguientes empresas:

Descripción	Miles de euros	
	2025	2024
World Duty Free (DUFY)	228.613	237.584
Eurocontrol	170.637	157.323
Áreas, S.A.	71.885	72.618
Vueling Airlines	69.483	69.391
Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A.	27.534	26.283
Pansfood S.A.	24.083	22.909
Otros	422.567	386.513
Total	1.014.802	972.621

Deudores varios

El saldo de 491.236 miles de euros de 2025 corresponde prácticamente en su totalidad a la retención de Fondos por EUROCONTROL derivada de una orden judicial de embargo. Por causas ajenas a la entidad Matriz, desde el mes de julio de 2025 ENAIRE no ha percibido ningún pago derivado de las tasas de navegación aérea (notas 5.11 y 15.2.3) ya que el 12 de julio de 2025, el Tribunal de Primera Instancia de Bruselas ordenó el embargo de dichas tasas a ENAIRE recaudadas por Eurocontrol, en respuesta al impago del laudo dictado en el caso RREEF contra España por las primas a las renovables. A esta sentencia se han ido uniendo hasta final de ejercicio, las sentencias de EURUS y Opera Fund también de la justicia belga derivadas todas ellas de arbitrajes vinculados a las inversiones en energías renovables. Adicionalmente, incluye anticipos y saldos pendientes de cobrar de la sociedad dependiente Luton por 3.049 miles de euros (2.609 miles de euros en 2024), de ANB por 2.756 miles de euros (2.261 miles de euros en 2024), de BOAB por 2.521 miles de euros (218 miles de euros en 2024).

A cierre de 2024, el saldo del epígrafe “Deudores varios” recogía, entre otros, 4.176 miles de euros de la Entidad Matriz correspondientes al “*Front Line States Voluntary Temporary Contribution Fund*” que correspondía a importes descontados de los ingresos de la tasa de ruta de diciembre de 2022 hasta mayo de 2023, de las que se han recuperado 3.480 miles de euros entre enero y octubre de 2025, quedando pendientes las mensualidades de noviembre y diciembre, que Eurocontrol tiene retenido debido al embargo antes mencionado. Asimismo, incluía anticipos y saldos pendientes de cobrar de la sociedad dependiente Luton por 2.609 miles de euros (2.181 miles de euros en 2023), de ANB por 2.261 miles de euros (2.414 miles de euros en 2023), de BOAB por 218 miles de euros (423 miles de euros en 2023) y de Aena S.M.E., S.A., por mil euros (mil euros en 2023).

14.1.4. Efectivo y otros activos líquidos

El saldo del epígrafe “Efectivo y Otros Activos Líquidos Equivalentes” al cierre de los ejercicios 2025 y 2024 se desglosa de la siguiente manera:

Descripción	Miles de euros	
	2025	2024
Caja y Bancos	1.535.518	999.399
Imposiciones a Plazo < 3 meses	971.687	948.642
Cuentas Corrientes a la vista	4.161	5.063
Total	2.511.366	1.953.104

A 31 de diciembre de 2025 y 2024, todos los saldos de efectivo y otros activos líquidos equivalentes están disponibles para ser utilizados en cualquier momento sin ninguna penalización. Asimismo, el Grupo no tiene descubiertos bancarios.

14.2. Pasivos financieros

El valor en libros de cada una de las categorías de pasivos financieros señalados en la norma de registro y valoración 9ª, es el siguiente:

Categorías	Miles de euros							
	Clases							
	Deudas con entidades de crédito		Obligaciones y otros valores negociables		Acreedores comerciales y otros		Total	
	2025	2024	2025	2024	2025	2024	2025	2024
Instrumentos financieros a largo plazo								
Débitos y partidas a pagar	5.111.815	5.149.095	1.286.126	497.048	284.575	288.546	6.682.516	5.934.689
Derivados de cobertura	-	-	-	-	1.481	-	1.481	-
Total Largo Plazo	5.111.815	5.149.095	1.286.126	497.048	286.056	288.546	6.683.997	5.934.689
Instrumentos financieros a corto plazo								
Débitos y partidas a pagar	758.346	1.236.672	11.513	4.658	1.633.059	901.871	2.402.918	2.143.201
Derivados de cobertura	-	-	-	-	49	-	49	-
Total Corto Plazo	758.346	1.236.672	11.513	4.658	1.633.108	901.871	2.402.967	2.143.201
TOTAL	5.870.161	6.385.767	1.297.639	501.706	1.919.164	1.190.417	9.086.964	8.077.890

El detalle de estos pasivos financieros por epígrafe de Balance, al cierre de los ejercicios 2025 y 2024, es el siguiente:

Epígrafe	Nota	Pasivo no Corriente		Pasivo Corriente		Total	
		2025	2024	2025	2024	2025	2024
Deudas		6.683.997	5.934.689	1.849.697	1.608.684	8.533.694	7.543.373
Obligaciones y otros valores negociables		1.286.126	497.048	11.513	4.658	1.297.639	501.706
Deudas con entidades de crédito	14.2	5.111.815	5.149.095	758.346	1.236.672	5.870.161	6.385.767
Otras Deudas	14.2	53.156	55.940	510	451	53.666	56.391
Acreedores por arrendamiento financiero	13	7.943	8.949	7.578	7.271	15.521	16.220
Derivados	14.3	1.481	-	49	-	1.530	-
Otros pasivos financieros		223.375	223.519	1.071.580	359.495	1.294.955	583.014
Entidades Públicas acreedoras por concesión		101	138	121	137	222	275
Deudas con empresas del grupo y asociadas	26	-	-	1.998	1.434	1.998	1.434
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar		-	-	551.272	533.083	551.272	533.083
Proveedores		-	-	23.430	7.374	23.430	7.374
Acreedores varios		-	-	323.889	304.129	323.889	304.129
Personal		-	-	121.558	134.553	121.558	134.553
Anticipos a Clientes		-	-	82.395	87.027	82.395	87.027
Total		6.683.997	5.934.689	2.402.967	2.143.201	9.086.964	8.077.890

El epígrafe “Otros pasivos financieros” del pasivo corriente del ejercicio 2025 incluye el “Dividendo activo a pagar” de la Entidad Matriz por 702.133 miles de euros, de los que 127.221 miles de euros son relativos a la aplicación del resultado de 2024, pendientes de ingresar al Tesoro debido a la situación de embargo judicial sobre las tasas de ruta y aproximación que gestiona Eurocontrol (nota 4), y 574.913 miles de euros corresponden al “Pago a Cuenta al Tesoro Público” del ejercicio 2025, del 77% de los dividendos cobrados de Aena (nota 4 y 18.3).

Los importes incluidos en el epígrafe “Otras Deudas” corresponden en su totalidad a Préstamos con accionistas LLAHIII, concretamente a la deuda de LLAHIII con su accionista AMP de 53.156 miles de euros de principal e intereses devengados de 510 miles de euros (2024: 55.940 miles de euros de principal e intereses devengados de 451 miles de euros).

Deudas con entidades de crédito a largo y corto plazo

El detalle de los epígrafes “Deudas con entidades de crédito a largo plazo” y “Deudas con entidades de Crédito a corto plazo” del pasivo del Balance consolidado a 31 de diciembre de 2025 y 2024 se muestra a continuación:

Descripción	Miles de euros					
	2025			2024		
	Largo Plazo	Corto Plazo	Total	Largo Plazo	Corto Plazo	Total
Préstamos con entidades de crédito	5.113.622	728.929	5.842.551	5.151.072	1.213.887	6.364.959
Comisiones	(1.807)	(2.701)	(4.508)	(1.977)	(3.798)	(5.775)
Intereses devengados no vencidos	-	32.118	32.118	-	26.579	26.579
Póliza de Crédito - Comisión No disponibilidad	-	-	-	-	4	4
Total	5.111.815	758.346	5.870.161	5.149.095	1.236.672	6.385.767

Del total de los préstamos con entidades de crédito a 31 de diciembre de 2025 por importe de 5.842.551 miles de euros (6.364.959 miles de euros en 2024), 1.940.494 miles de euros (2.338.231 miles de euros en 2024) corresponden a la deuda co-acreditada entre ENAIRe y Aena S.M.E., S.A., y 3.902.057 miles de euros (4.026.728 miles de euros en 2024) a la deuda no co-acreditada contratada por Aena S.M.E., S.A. y sus sociedades dependientes.

Un 45% aproximadamente de los préstamos y créditos de la deuda co-acreditada están formalizados a tipos de interés fijos que oscilan entre un 0,495% y 4,88% anual y el porcentaje restante está formalizado a tipos variables generalmente referenciados al Euribor 3 meses (en 2024, el 46% de los préstamos y créditos estaban formalizados a tipo de interés fijos o fijos revisables que oscilaban entre 0,495% y 4,88% anual y el restante a tipos variables generalmente referenciados al Euribor 3 meses).

A 31 de diciembre de 2025 la vida media de la deuda co-acreditada es de 6,09 años y el coste medio anual de la misma en el ejercicio 2025 es de 2,21% (en 2024, 6,79 años y 3,07%).

La Entidad Matriz del Grupo se ha comprometido al cumplimiento de determinadas obligaciones de carácter general para evitar la cancelación anticipada de los mencionados préstamos y

créditos. El Grupo considera que al cierre de los ejercicios 2025 y 2024 se cumplieran todas las obligaciones relacionadas con estos préstamos.

A 31 de diciembre de 2025, Aena S.M.E., S.A. y sus sociedades dependientes tienen una deuda no co-acreditada con entidades de crédito a largo plazo de 3.548.436 miles de euros, y a corto plazo de 376.209 miles de euros (3.209.465 miles de euros y 831.472 miles de euros en 2024). De estos importes 3.002.534 miles de euros a largo plazo y 326.851 miles de euros a corto plazo corresponden a Aena S.M.E., S.A. (2.649.171 miles de euros y 791.568 miles de euros en 2024), 314.842 miles de euros en el largo plazo y 41.729 miles de euros en el corto plazo corresponden a LLAH III (351.102 miles de euros y 25.504 miles de euros en 2024), 216.405 miles de euros en el largo plazo y 7.463 miles de euros en el corto plazo corresponden a ANB (209.192 miles de euros y 14.400 miles de euros en 2024); y 14.655 miles de euros en el largo plazo y 166 miles de euros en el corto plazo corresponden a BOAB.

El calendario de vencimiento de las cuotas pendientes de pago de los préstamos y pólizas de crédito al cierre de los ejercicios 2025 y 2024 es el siguiente:

Cuotas con Vencimiento	Miles de euros	
	2025	2024
2025	-	1.213.887
2026	728.929	776.245
2027	991.181	1.016.154
2028	416.069	416.846
2029	738.017	674.322
2030	327.303	311.576
Siguientes	2.641.052	1.955.929
Total	5.842.551	6.364.959

El detalle de importes dispuestos y no dispuestos de las deudas con entidades de crédito por entidad al cierre de los ejercicios 2025 y 2024 es el siguiente:

Detalle	Miles de euros	
	2025	2024
Entidad 1	2.763.644	2.362.756
Entidad 2	1.196.018	1.373.715
Entidad 3	340.000	460.000
Entidad 4	200.000	200.000
Entidad 5	60.000	170.000
Entidad 6	300.000	300.000
Entidad 7	200.000	350.000
Entidad 8	421	326
Entidad 9	200.000	200.000
Entidad 10	109.209	110.342
Entidad 11	120.665	118.711
Entidad 12	127.206	144.721
Entidad 13	37.102	42.210
Entidad 14	34.953	36.783
Entidad 15	26.501	30.150
Entidad 16	10.601	12.060
Entidad 17	18.050	12.060
Entidad 18	10.887	11.457
Entidad 19	25.785	12.181
Entidad 20	18.623	12.060
Entidad 21	15.650	-
Entidad 22	18.623	-
Entidad 23	18.623	-
Entidad 24	-	400.000
Entidad 25	-	11.940
Comisiones (*)	(10.010)	(6.513)
Total	5.842.551	6.364.959

(*) Correspondientes a Luton, ANB y BOAB

Los intereses devengados y no pagados al cierre de los ejercicios 2025 y 2024 ascienden a 32.118 miles de euros y 26.579 miles de euros, respectivamente, correspondiendo a la deuda co-acreditada 5.771 miles de euros en 2024 y 7.607 miles de euros en 2024.

Por otro lado, el 29 de junio de 2023, la sociedad dependiente Aena S.M.E., S.A., formalizó una línea de crédito sindicada sostenible ("*Sustainability-Linked RCF*") por importe de 2.000 millones de euros, en su objetivo de reforzar su apuesta por el medio ambiente, la responsabilidad social y el buen gobierno corporativo. La operación ha sido suscrita por 14 entidades financieras nacionales e internacionales y ha sido dirigida por Banco Santander como coordinador y agente

sostenible y Banco Sabadell como coordinador y agente administrativo. El detalle de entidades se muestra a continuación:

ENTIDAD BANCARIA	IMPORTE (miles de euros)
Entidad 3	100.000
Entidad 6	100.000
Entidad 8	212.500
Entidad 9	200.000
Entidad 11	200.000
Entidad 13	212.500
Entidad 14	100.000
Entidad 15	100.000
Entidad 16	200.000
Entidad 17	100.000
Entidad 18	100.000
Entidad 19	75.000
Entidad 20	100.000
Entidad 21	200.000
TOTAL	2.000.000

El vencimiento de esta línea es en junio de 2030. El tipo de interés es variable, con un *spread* inicial sobre el Euribor a 1/3/6 meses.

El *spread* inicial se revisa anualmente en función de las dos variables siguientes:

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

A 31 de diciembre de 2025, no se ha dispuesto de esta nueva línea de crédito. A 31 de diciembre de 2024, tampoco había ningún importe dispuesto.

Del total de deudas no comerciales a largo plazo del Grupo, las correspondientes a Luton (LLAH III), a Aeroportos do Nordeste do Brasil S.A. (ANB) y a Bloco de Onze Aeroportos do Brasil S.A., (BOAB), están denominadas o instrumentadas en moneda extranjera:

Descripción	31 de diciembre de	
	2025	2024
Miles de Libras Esterlinas (LLAH III)	311.144	327.308
Miles de Reales Brasileños (ANB + BOAB)	1.544.127	1.198.856

El importe en libras del préstamo con accionistas de LLAH III está también íntegramente denominado en libras esterlinas por un importe de 44.499 miles de libras, 53.666 miles de euros al tipo de cambio de cierre de 2025 (en 2024, 46.758 miles de libras, 56.391 miles de euros al tipo de cambio de cierre de 2024).

El desglose de la deuda bancaria total con las entidades financieras en la que ENAIRe y Aena S.M.E., S.A. son co-acreditadas a 31 de diciembre de 2025 y 2024 ("Deuda financiera en la que Aena S.M.E., S.A. figura como acreedor solidario con ENAIRe"), es el siguiente (en miles de euros):

		31.12.2024	Amortización calendario deuda	31.12.2025
Deuda co-acreditada	BEI	1.562.756	(259.112)	1.303.644
	ICO	775.475	(138.625)	636.850
Total Deuda		2.338.231	(397.737)	1.940.494

El desglose entre corto y largo plazo por Entidad Bancaria a cierre de los ejercicios 2025 y 2024 es el siguiente:

	Deudas con entidades de crédito	
	2025	2024
Largo Plazo		
BEI	1.065.782	1.303.644
ICO	498.225	636.850
Total Largo Plazo	1.564.007	1.940.494
Corto Plazo		
BEI	237.862	259.112
ICO	138.625	138.625
Total Corto Plazo	376.487	397.737

El calendario de vencimiento de las cuotas pendientes de pago de la deuda financiera total con las entidades financieras en la que ENAIRe y Aena S.M.E., S.A. son co-acreditadas al cierre de los ejercicios 2025 y 2024 es el siguiente:

Cuotas con Vencimiento	Miles de euros	
	2025	2024
2025	-	397.737
2026	376.487	376.487
2027	344.144	344.144
2028	316.306	316.306
2029	246.641	246.641
2030	183.233	183.233
Siguientes	473.683	473.683
Total	1.940.494	2.338.231

Covenants de la deuda:

Como se muestra en los cuadros anteriores, ENAIRe y Aena S.M.E., S.A., de forma co-acreditada, tienen vivos con BEI e ICO préstamos por un importe total pendiente, a 31 de diciembre de 2025, de 1.940 millones de euros (2.338 millones a 31 de diciembre de 2024), que incluyen la obligación de cumplir con las siguientes ratios financieros (covenants) por ambas entidades:

$$\frac{\text{Deuda Financiera Neta}}{\text{EBITDA}} < \text{ó} = 7$$

$$\frac{\text{EBITDA}}{\text{Gastos Financieros}} > \text{ó} = 3$$

Estos covenants son revisados cada año en junio y diciembre teniendo en cuenta el EBITDA y los gastos financieros de los últimos 12 meses de Aena S.M.E., S.A. y la deuda financiera neta a cierre del periodo.

En los ejercicios 2025 y 2024 se cumplieron las ratios (*covenants*) establecidas en los contratos de financiación.

Información sobre los aplazamientos de pago efectuados a proveedores. Disposición adicional tercera. “Deber de información” de la Ley 15/2010, de 5 de julio

A 31 de diciembre de 2025 hay pagos pendientes con proveedores por importe de 119.668 miles de euros, de los que se ha recibido factura por servicios prestados en el ejercicio (115.575 miles de euros en 2024).

Este saldo hace referencia a los proveedores que por su naturaleza son acreedores comerciales por deudas en concepto de suministro de bienes y servicios, de modo que incluye los datos relativos a las partidas “Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar”, “Deudas con empresas del grupo y asociadas a corto plazo” y “Proveedores de Inmovilizado incluidos en otros pasivos financieros” del pasivo corriente del Balance de Situación.

El detalle de los pagos por operaciones comerciales realizados durante el ejercicio y pendientes de pago al cierre en relación con los plazos máximos legales previstos en la Ley 31/2014, de acuerdo con lo previsto en la Resolución de 29 de enero de 2016 del Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas (ICAC) es el siguiente:

	2025	2024
	Días	
Período medio de pago a proveedores	25,79	27,33
Ratio de operaciones pagadas	26,86	28,36
Ratio de operaciones pendientes de pago	6,79	7,58
	Importe (Miles de euros)	
Total pagos realizados	1.557.577	1.369.270
Total pagos pendientes	119.668	115.575

14.3. Instrumentos Financieros Derivados

La sociedad Dependiente Aena S.M.E., S.A. y sus filiales tienen contratados diversos Instrumentos Financieros Derivados.

Derivados	Miles de euros			
	Activo		Pasivo	
	2025	2024	2025	2024
Permutas tipo de interés - coberturas flujos efectivo Aena, S.A.	9.425	22.160	-	-
Permutas tipo de interés - coberturas flujos efectivo LLAH III	-	5.259	556	-
Permuta precio electricidad Aena, S.A.	-	-	974	-
Cobertura contingente de tipo de cambio ADI, S.A.	-	55.306	-	-
Total	9.425	82.725	1.530	-
Corriente	9.425	68.888	49	-
No Corriente	-	13.837	1.481	-

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

Durante los períodos terminados el 31 de diciembre de 2025 y 31 de diciembre de 2024 los derivados de cobertura de tipo de interés, de tipo de cambio y del precio de la energía son efectivos al 100 % y cumplen con los requisitos necesarios para aplicar contabilidad de coberturas, de modo que no existe ineffectividad registrada en la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada.

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

Con fecha 10 de junio de 2015, la sociedad dependiente Aena S.M.E., S.A. suscribió con entidades financieras con rating crediticio igual o superior a BBB (*Standard&Poors*) una operación de cobertura de tipo de interés variable a fijo, a fin de evitar el riesgo de fluctuación de los tipos de interés de varios créditos por importe de 4.196 millones de euros.

Del importe contratado por 4.196 millones de euros, 300 millones de euros (0 millones de euros Nocional pendiente) son Swap de tipo de interés fijo al 0,144% contra tipo de interés variable (Eur6M), que vencieron el 15 de diciembre de 2020; 854 millones de euros (332,2 millones de euros de Nocional pendiente) son Swap de tipo de interés fijo al 1,1735% contra tipo de interés variable (Eur6M); y 3.042 millones de euros (694 millones de euros de Nocional pendiente) son Swap de tipo de interés fijo al 0,9384% contra tipo de interés variable (Eur3M). Estos dos últimos casos tienen un vencimiento hasta el 15 de diciembre de 2026.

Los importes del principal nocional de dichos contratos de permuta de tipo de interés pendientes a 31 de diciembre de 2025 ascienden a 1.026,1 millones de euros (31 de diciembre de 2024: 1.215,4 millones de euros).

El saldo reconocido en la reserva de cobertura del patrimonio neto en contratos de permuta de tipo de interés a 31 de diciembre de 2025 se irá transfiriendo a la cuenta de resultados cuando las partidas cubiertas afecten resultados, como gasto financiero y gastos de explotación, respectivamente. Durante el ejercicio 2025 se han imputado a la cuenta de pérdidas y ganancias

14,8 millones de euros en concepto de gastos financieros por liquidación de instrumentos de cobertura (en 2024: 38,3 millones de euros).

Derivados LLAH III

En junio de 2025, el subgrupo LLAH III ha completado la refinanciación de su deuda bancaria lo que ha supuesto la cancelación anticipada de los contratos de cobertura de tipos de interés que tenía formalizados.

Esos swaps cubrían el 100 % de sus préstamos a tipo variable (80 millones de libras de principal nacional) y tenían vencimientos entre 2 y 12 años, un tipo de interés fijo medio al 2,34 % contra el tipo de interés variable usado como referencia (SONIA) y su valor reconocido 31 de diciembre de 2024 ascendía a 5.259 miles de euros a largo plazo y 5.259 miles de euros a corto plazo (al tipo de cambio de cierre de 2024). La cancelación anticipada de los contratos de cobertura de tipos de interés formalizados con Mediobanca y Central Bank Australia, liquidados el 19 de junio de 2025 por su valor razonable, 3.641 miles de euros (3.095 miles de GBP), importe registrado como un ingreso financiero. Este ingreso se ha visto compensado por la transferencia al resultado del ejercicio como un gasto financiero de 4.468 miles de euros (3.792 miles de GBP) correspondientes a la valoración del activo por el contrato de cobertura registrada en el patrimonio neto. Su cancelación anticipada ha supuesto un impacto neto negativo de 827 miles de euros que se imputa a resultados consolidados de forma lineal durante el periodo de vigencia inicial de los contratos cancelados.

A su vez, se han contratado unos nuevos derivados financieros destinados a cubrir los préstamos por importe de 95 millones de libras, con las siguientes características:

- Swap de tipo de interés por 14 millones de libras, con un vencimiento en agosto de 2029.
- Swap de tipo de interés por 40 millones de libras, con un vencimiento en septiembre de 2031.
- Swap de tipo de interés por 9,5 millones de libras, con un vencimiento en agosto de 2029.
- Swap de tipo de interés por 31,5 millones de libras, con un vencimiento en agosto de 2029.

Dichos swaps cubren el 100 % de los préstamos a tipo variable (95 millones de libras de principal nacional) y tienen vencimientos iniciales entre 4 y 6 años, un tipo de interés fijo medio al 3,70% contra el tipo de interés variable usado como referencia (SONIA) y su valor reconocido en el pasivo a 31 de diciembre de 2025 asciende a 556 miles de euros al tipo de cambio de cierre de 2025.

Derivados Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A.

El 30 de abril de 2024, Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A., contrató un derivado de cambio de divisa (*Cross Currency Swap* (en adelante, CCS), con objeto de mitigar el riesgo derivado de las fluctuaciones del tipo de cambio y tipo de interés de un préstamo concedido en 2023 a su participada al 100% Bloco de Onze Aeroportos do Brasil, S.A. (BOAB) por un importe de 2.450 millones de BRL (448,8 millones de euros a tipo de cambio de la fecha de concesión; 380,7 millones de euros a tipo de cambio de cierre). Inicialmente, el préstamo vencía el 15 de diciembre del 2025, amortizándose el principal mediante un único pago y devenga un interés nominal anual referenciado al CDI, liquidado semestralmente.

El 19 de noviembre de 2025 el préstamo fue novado, ampliándose el vencimiento hasta el 16 de junio de 2048 y modificándose el cuadro de amortizaciones, con una primera amortización el 15 de diciembre de 2025 por importe de 1.550 millones de BRL (240 millones de euros a tipo de cambio de cierre de 2025), otra amortización de 450 millones de BRL (70 millones de euros a tipo de cambio de cierre) el 15 de diciembre de 2030 y una última de 450 millones de BRL (70 millones de euros a tipo de cambio de cierre) el 15 de diciembre de 2031. Dichas amortizaciones y el pago de intereses están sujetos al cumplimiento de las condiciones (entre otras, la finalización de las obras y el cumplimiento de ratios financieros) y límites establecidos en la deuda con terceros de BOAB. En consecuencia, el vencimiento del préstamo se producirá a la fecha en que todas las cantidades debidas bajo el contrato hayan sido satisfechas o, en su defecto, el 16 de junio de 2048.

Para el CCS, la fecha de inicio del devengo de intereses es el 3 de mayo de 2024 y, la fecha de vencimiento, el 15 de diciembre de 2025. La rama de pago del CCS replica las características de los flujos de caja en riesgo asociados a la partida cubierta y la rama de cobro consta de un tipo de interés fijo en euros. El instrumento de cobertura no se ha visto novado de la misma manera que el préstamo, por lo que se ha generado una sobre cobertura.

El cambio de valor razonable del CCS correspondiente al notional discontinuado, generado entre la fecha de la novación y la fecha de liquidación del derivado, se reconoció directamente en la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio como ineficacia de la cobertura.

El instrumento mostraba un valor razonable positivo de 49.775 miles de euros al momento de su liquidación el 15 de diciembre de 2025 (55.306 miles de euros al 31 de diciembre de 2024, registrados como un activo en el balance de situación). De este importe, 14.775 miles de euros correspondían a la rama de pagos por intereses y 64.550 miles de euros correspondientes a la compensación por diferencias de cambio registradas en la línea “Cobros por desinversiones - Otros activos financieros” del estado de flujos de efectivo consolidado adjunto.

Adicionalmente se han registrado 11.547 miles de euros (2.007 miles de euros en 2024) en la línea “variación de valor razonable en instrumentos financieros” dentro del resultado financiero, originados por la parte considerada ineficaz de la variación del valor razonable del instrumento financiero.

La parte del cambio de valor razonable que no fue imputada a la cuenta de pérdidas y ganancias al cierre del ejercicio 2024 figuraba registrada en la partida de “Ajustes por cambio de valor” del patrimonio neto por 684 miles de euros, neto del efecto impositivo de 228 miles de euros. Con la liquidación del CCS el 15 de diciembre de 2025, no existen importes pendientes de imputar en patrimonio neto ni instrumentos financieros derivados vivos a la fecha de cierre del ejercicio.

Como consecuencia, en la cuenta de resultados consolidada adjunta se han registrado diferencias de cambio negativas por importe de 9.758 miles de euros (2024: positivas por importe de 62.761 miles de euros), gastos financieros por importe de 38.238 miles de euros, y un beneficio por variación del valor razonable por importe de 11.547 miles de euros.

Permuta sobre el precio de la electricidad (VPPA)

El 24 de abril de 2025 la sociedad dependiente Aena S.M.E., S.A., formalizó un contrato de cobertura del precio de la energía eléctrica *Virtual Power Purchase Agreement* (en adelante,

VPPA), con objeto de mitigar el riesgo derivado de las fluctuaciones del precio de la electricidad de parte de su consumo eléctrico en España (438 GW) y adicionalmente cumplir objetivos de sostenibilidad. El elemento cubierto designado son los primeros 5MW consumidos en cada hora durante el periodo de vigencia del VPPA, que se inicia el próximo 1 de enero de 2026 y finaliza el 31 de diciembre de 2035. El riesgo cubierto es la variación del precio diario de la electricidad publicado por OMIE, que afecta a los flujos de caja de las compras esperadas. El elemento de cobertura neutraliza estas variaciones al fijar un precio para el nominal contratado durante el periodo de cobertura. Bajo este contrato no se produce entrega física de electricidad, acordándose la liquidación mensual por diferencias entre el precio fijo acordado y el precio variable en el periodo de cálculo.

Sobre dicho derivado, se aplica contabilidad de coberturas de flujo de efectivo. Desde su contratación, el instrumento ha experimentado un cambio de valor negativo de 975 miles de euros que se ha reconocido directamente en el patrimonio neto consolidado, pasando a registrarse en la cuenta de resultados consolidada en el mismo periodo en el que los flujos de efectivo cubiertos afecten al resultado del ejercicio.

14.4. Emisión de bonos y obligaciones

El detalle del importe registrado en el balance consolidado adjunto a cierre del ejercicio 2025 y 2024, es el siguiente:

	Pasivo No Corriente		Pasivo Corriente		Total	
	2025	2024	2025	2024	2025	2024
Obligaciones y bonos emitidos	1.321.812	500.000	-	-	1.321.812	500.000
Ajuste saldo por criterio coste efectivo	(35.686)	(2.952)	(5)	-	(35.691)	(2.952)
Intereses devengados por obligaciones	-	-	11.518	4.658	11.518	4.658
Total	1.286.126	497.048	11.513	4.658	1.297.639	501.706

El 13 de octubre de 2023, la sociedad dependiente Aena S.M.E., S.A., realizó su primera emisión de bonos en el mercado de renta fija por un importe de 500 millones de euros y vencimiento en octubre de 2030. La operación se cerró con un cupón del 4,25%. El coste financiero efectivo es un 4,314% anual. Las agencias de rating Fitch y Moody's asignaron a la emisión una calificación "A-" y "A3" respectivamente.

Por su parte, la financiación de BOAB se ha estructurado parcialmente a través de la emisión de *debentures* por valor de 5.300 millones de reales, desembolsados en noviembre de 2025, de los cuales 4.240 millones han sido suscritos por BNDES y el resto por Banco Santander.

El tipo de interés de las *debentures* de BOAB consta de un tipo fijo y el principal indexado al IPCA de Brasil (Índice Nacional de Precios al Consumidor Amplio). El vencimiento de las *debentures* es en junio de 2048. El contrato de emisión establece la posibilidad de refinanciar 3.100 millones

de BRL en caso de que se produzca una mejora del coste de financiación (*repricing*) entre junio de 2029 y diciembre de 2031.

15. Información sobre naturaleza y nivel de riesgos operativos y financieros

Las actividades del Grupo están expuestas a diversos riesgos tanto operativos como financieros, el programa de gestión del riesgo global del Grupo se centra en la incertidumbre de los mercados y trata de minimizar los efectos potenciales adversos sobre la rentabilidad del Grupo.

15.1. Riesgos operativos

15.1.1. Riesgo de cambio regulatorio

Tanto la entidad ENAIRe como su Sociedad Dependiente Aena S.M.E., S.A. operan en sectores muy regulados donde cambios o creación de nueva normativa, así como sus posibles interpretaciones, podrían tener efectos negativos en los resultados de explotación y en la situación financiera del Grupo.

El Sistema de Navegación Aérea es un sistema muy regulado tanto a nivel nacional como internacional, por lo que cambios o creación de nueva normativa, así como sus posibles interpretaciones, podrían tener efectos negativos en los resultados de explotación y en la situación financiera de la Entidad matriz (la actividad de ENAIRe está económicamente regulada a través del Reglamento sobre rendimientos y tarificación (Reglamento UE 2019/317)) (nota 5.11).

Cambios notables y persistentes en las variables que condicionan el mecanismo de determinación de las tasas unitarias anuales, como podrían ser los costes o factores macroeconómicos como el tráfico o la inflación, afectarían en gran medida a la fijación de la tasa de ruta lo que tendría grandes consecuencias sobre el importe neto de la cifra de negocio y por tanto sobre los resultados y la situación de tesorería del Grupo.

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

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

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

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

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

El DORA II ofrece la estabilidad necesaria para desarrollar un servicio eficiente, competitivo y sostenible a largo plazo. Se fijan los parámetros para la recuperación del sector del transporte aéreo permitiendo que la red de aeropuertos disponga de los recursos necesarios para la prestación de un servicio seguro, de calidad, sostenible. No obstante, las condiciones establecidas en el DORA 2022-2026 conllevan una serie de obligaciones en cuanto a los estándares de calidad del servicio y puesta en servicio de inversiones estratégicas, cuyo incumplimiento puede acarrear penalizaciones en las tarifas, que, al igual que ocurría con el DORA I, afectarían en todo caso en ejercicios futuros. La sociedad dependiente Aena S.M.E., S.A., no espera que se produzcan incumplimientos de los compromisos asumidos en el marco del DORA.

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

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

Adicionalmente, la actividad de AENA está regulada por normativa tanto nacional como internacional en materia de seguridad operacional, de personas o bienes y medioambiental, lo que podría limitar las actividades o el crecimiento de los aeropuertos de AENA, y/o requerir importantes desembolsos. AENA es una sociedad mercantil estatal y, como tal, su capacidad de gestión puede verse condicionada.

15.1.2. Riesgos de explotación

La actividad del Grupo está directamente relacionada con los niveles de tráfico de pasajeros y de operaciones aéreas en sus aeropuertos, así como el tráfico referente a la navegación aérea, por lo que puede verse afectada por los siguientes factores:

- La evolución económica tanto en España como en los principales países que son origen/destino del tráfico (Reino Unido, Alemania, Francia e Italia, entre otros). A pesar de los acuerdos alcanzados tras la salida del Reino Unido de la Unión Europea, se sigue realizando un seguimiento de los riesgos asociados al Brexit, en particular, los asociados con los cambios en la propiedad y control de las aerolíneas y su regulación, que pudiesen afectar a sus operaciones en la Unión Europea.

- El Grupo opera en un entorno competitivo, tanto respecto de otros aeropuertos, como respecto de otros medios de transporte. Esta competencia con otros modos de transporte se ha puesto de relieve con la entrada en servicio de nuevos corredores AVE o la liberalización del sector ferroviario con la aparición de nuevos operadores *low cost* (ej. Ouigo e Iryo) trayendo una guerra de precios entre las nuevas compañías, que afecta al tráfico aéreo y a las rutas domésticas.
- Riesgos derivados de una posible reestructuración del mercado que conllevarían quiebras, concentración y fusiones de aerolíneas (ej. Iberia y Air Europa), renovación de flotas debido al retraso en la entrega de aviones o la aparición de aeropuertos alternativos. Así como al cambio en el equilibrio actual entre compañías de bandera y bajo coste, y la consolidación del mercado de la touroperación.
- Riesgos derivados de medidas medioambientales que podrían tener impacto en la aviación. Por una parte, destaca la Iniciativa de la UE “*Fit for 55*” que contempla, entre otros aspectos: una revisión del régimen de comercio de derechos de emisión de la UE; una revisión de la Directiva sobre fiscalidad de la energía; o la iniciativa *ReFuelEU Aviation*. Otras medidas que se están planteando en varios países europeos, incluido España, sería la aplicación de nuevos impuestos a los billetes de avión, o la posible restricción de vuelos domésticos en rutas servidas por tren de alta velocidad.
- Además, posibles cambios de hábito estructurales, como el avance tecnológico, las videoconferencias, o el teletrabajo están teniendo impacto en los viajes de negocio.
- Los ingresos de la actividad comercial están vinculados a las ventas de las empresas arrendatarias de los espacios comerciales, que pueden verse afectadas tanto por el volumen de pasajeros como por la mayor o menor capacidad de gasto de estos.
- En las operaciones de sus aeropuertos y de Navegación Aérea, el Grupo depende de los servicios prestados por terceros, que pueden tener un impacto en su actividad.
- Riesgos relacionados con la seguridad operacional y física. Los impactos negativos en la seguridad de las personas o bienes, por incidentes, accidentes y actividades de interferencia ilícita (incluidas las terroristas) derivados de operaciones que podrían exponer al Grupo a potenciales responsabilidades que puedan suponer indemnizaciones y compensaciones, así como la pérdida de reputación o la interrupción de las operaciones.
- Riesgos relacionados con la seguridad sanitaria y su repercusión sobre la calidad del servicio percibida por los pasajeros y en relación con otros aeropuertos.
- Los conflictos laborales podrán tener un impacto en las actividades del Grupo.
- El Grupo depende de las tecnologías de la información y comunicaciones, y los sistemas e infraestructuras se enfrentan a ciertos riesgos, como de ciberseguridad, vulnerabilidades y otras amenazas a la confidencialidad, integridad y disponibilidad de la información almacenada en los sistemas.
- Los desastres naturales y las condiciones meteorológicas podrían afectar de forma adversa al negocio.

- Por otra parte, la actividad internacional del Grupo está sujeta a riesgos asociados al desarrollo de operaciones en terceros países y al hecho de que las perspectivas de rentabilidad puedan no ser las esperadas.
- La rentabilidad del Grupo podría verse afectada si no es capaz de mantener sus actuales niveles de eficiencia.
- Cambios en la legislación fiscal podrían dar lugar a impuestos adicionales u otros perjuicios para la situación fiscal del Grupo.
- El Grupo está, y podrá continuar estando en el futuro, expuesta a un riesgo de pérdida en los procedimientos judiciales o administrativos en los que está incurso (Nota 19).
- El Grupo podría verse afectado por una baja disponibilidad de recursos formados.
- La aparición de nuevas pandemias podría afectar negativamente al tráfico aéreo.
- La cobertura de los seguros podría ser insuficiente.

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

El Grupo han implantado mecanismos dirigidos a la identificación, cuantificación y cobertura de situaciones de riesgo. Con independencia de lo anterior, se realiza un estrecho seguimiento de las situaciones que pudieran suponer un riesgo relevante, así como de las medidas tomadas al respecto.

15.2. Riesgos financieros

15.2.1. Riesgo de mercado

Riesgo de tipo de cambio

El Grupo está expuesto a fluctuaciones de tipo de cambio que pueden afectar a sus ventas, resultados, fondos propios y flujos de caja, derivados fundamentalmente de:

- Inversiones en países extranjeros (principalmente en Reino Unido, Brasil, México y Colombia) (véanse notas 1.2 y 2).
- Operaciones realizadas por empresas asociadas y otras partes vinculadas que desarrollan su actividad en países cuya moneda es distinta del euro (principalmente en Reino Unido, Brasil, México y Colombia).
- Préstamos concedidos en moneda extranjera (véase nota 14.2). En relación con el préstamo concedido a LLAHL III en libras y a BOAB en reales brasileños, la Sociedad dependiente Aena sigue regularmente la evolución del tipo de cambio.

En el ejercicio 2025 se ha registrado una pérdida por importe de 10.925 miles de euros (2024: pérdida de 73.612 miles de euros) por diferencias de cambio asociadas a los préstamos entre compañías del grupo: diferencia negativa asociada a los préstamos denominados en libras por

importe de 2.897 miles de euros y diferencia positiva de 1.544 miles de euros asociada a los préstamos denominados en reales brasileños, registradas en la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada adjunta, dentro del resultado financiero.

La sociedad dependiente ADI contrató el pasado 30 de abril de 2024 un derivado de cambio de divisa *Cross Currency Swap* (en adelante, CCS), con objeto de mitigar el riesgo derivado de las fluctuaciones del tipo de cambio y tipo de interés de un préstamo concedido el 6 de febrero de 2023 a su participada al 100% Bloco de Onze Aeroportos do Brasil, S.A. (BOAB). Durante el ejercicio 2025, el CCS se mantuvo vigente hasta su vencimiento y liquidación el 15 de diciembre de 2025. Adicionalmente, como consecuencia de la novación del préstamo intragrupo formalizada el 19 de noviembre de 2025, se produjo una discontinuación parcial de la relación de cobertura, reconociéndose en resultados la ineficacia correspondiente desde dicha fecha hasta la liquidación del derivado.

El riesgo de tipo de cambio sobre los activos netos de las operaciones en el extranjero del Grupo se gestiona, principalmente, mediante recursos ajenos denominados en las correspondientes monedas extranjeras. En particular, respecto a la operativa de los aeropuertos extranjeros, dado que sus cobros y pagos operativos se producen en la moneda local, se da una cobertura natural de su negocio.

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

El riesgo de tipo de interés del Grupo surge de la deuda financiera. Los préstamos recibidos a tipos variables exponen al Grupo a riesgo de tipo de interés de los flujos de efectivo. Los préstamos a tipo de interés fijo exponen al Grupo a riesgos de tipo de interés de valor razonable.

El objetivo del Grupo en la gestión de tipo de interés es la optimización del gasto financiero dentro de los límites de riesgo establecidos, siendo las variables de riesgo el Euribor a tres y seis meses (utilizado para la deuda a largo plazo).

Adicionalmente, se calcula el valor del riesgo de gasto financiero para el horizonte del Programa de Actuación Plurianual (PAP) y se establecen escenarios de evolución de tipos para el periodo considerado.

Los Gastos Financieros se deben principalmente a la deuda financiera reconocida con las Entidades de crédito.

El Grupo gestiona el riesgo de tipo de interés en los flujos de efectivo mediante permutas de tipo de interés variable a fijo (ver nota 14.3)

Adicionalmente, Aena S.M.E., S.A. y LLAH III tienen contratadas operaciones de cobertura de tipo de interés que le protegen de posibles subidas de los tipos de interés (ver nota 14.3).

El Grupo, a través de LLAH III, está expuesto a deuda nominada en libras esterlinas que está referenciada al SONIA en sus relaciones de cobertura. La totalidad de la deuda a largo plazo referenciada al SONIA GBP está cubierta por permutas de tipos de interés (SWAPS) cuyo notional asciende a 95 millones de libras (2024: 80 millones de libras).

Por otro lado, el Grupo, a través de ANB y BOAB, está expuesto a deuda nominada en reales brasileños y referenciada al IPCA (índice de precios al consumidor ampliado) de Brasil. El saldo de esta deuda, incluyendo el efecto de las comisiones contabilizado a criterio de coste

amortizado, asciende a 1.448 millones de reales en ANB y a 5.241 millones de reales en BOAB (2024: 1.439 millones de reales).

15.2.2. Riesgo de crédito

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

El Grupo no espera ninguna pérdida no provisionada por el incumplimiento de estas contrapartes y no se han excedido los límites de crédito durante el ejercicio.

La variable de riesgo es la calidad crediticia de la contraparte, por lo que el objetivo del Grupo se centra en minimizar el riesgo de incumplimiento de la contraparte. El Grupo mantiene su tesorería y activos líquidos equivalentes en Entidades financieras de alto nivel crediticio.

El riesgo de crédito respecto al efectivo y otros activos líquidos equivalentes, los instrumentos financieros derivados y depósitos en bancos e instituciones financieras, se mitiga contratando únicamente con entidades financieras con sucursal en España con calificación crediticia de grado de inversión (*investment grade*).

El riesgo de crédito relativo a las cuentas comerciales es reducido, puesto que los principales clientes son las compañías aéreas y se suele disponer de garantías o, en caso contrario, cobrar por anticipado. En cuanto a los clientes comerciales, que mantienen arrendados locales en los distintos aeropuertos, se gestiona el riesgo a través de la obtención de avales y fianzas.

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

15.2.3. Riesgo de liquidez

Las principales variables de riesgo son: limitaciones en los mercados de financiación, incremento de la inversión prevista y reducción de la generación de efectivo. A estas variables se une el riesgo de embargos internacionales por pertenencia al Sector Público.

La pertenencia al Sector Público estatal puede conllevar riesgos de embargos internacionales a la Entidad Matriz por laudos arbitrales relativos al estado español, ajenos a la actividad de ENAIRE.

Estos embargos afectarían a los créditos de ENAIRE con Eurocontrol, organización intergubernamental civil y militar con sede en Bélgica, que se encarga de la facturación mensual a las aerolíneas de las tasas de navegación aérea en Europa y posterior distribución a los ANSPs.

Al igual que ya hizo el 14 de junio de 2024 la Corte de Apelación de Bruselas que acordó proceder al embargo de todas las servidumbres, títulos, valores o activos de cualquier tipo, presentes y futuros u otras deudas, incluidas las deudas materiales, contingentes o litigiosas que Eurocontrol tuviera o fuera a tener con el Reino de España, directa o indirectamente a través de la empresa

estatal española de tráfico aéreo ENAIRe, por cualquier motivo o razón, hasta las proporciones que pudieran ser embargadas en virtud del artículo 1409, §1 del Código Jurídico belga, derivada del laudo arbitral instado por *Blasket Renewable Investments LLC*, contra el Estado Español. El 12 de julio de 2025, el Tribunal de Primera Instancia de Bruselas ordenó el embargo de las tasas de navegación aérea de ENAIRe recaudadas por Eurocontrol, en respuesta al impago del laudo dictado en el caso RREEF contra España por las primas a las renovables. A esta sentencia se han ido uniendo hasta final de ejercicio, las sentencias de EURUS y Opera Fund también de la justicia belga derivadas todas ellas de arbitrajes vinculados a las inversiones en energías renovables.

Respecto al auto de 2024, Eurocontrol procedió al bloqueo el 9 de julio de 2024 del pago de todos los importes derivados por las tasas de navegación aérea a ENAIRe, lo que impidió a la entidad cobrar por esta vía en los meses de julio y agosto un importe cercano a los 155 millones de euros. Esta situación se desbloqueó en el mes de agosto con la consignación por parte del Estado español del importe de la deuda derivada de ese laudo arbitral, por lo que se levantó el embargo por parte de Eurocontrol, quién procedió al pago de las cantidades retenidas el 14 de agosto de 2024 y a partir de ese momento las generadas cada mes.

En el caso de la retención de fondos derivada de las órdenes judiciales de embargo de 2025, ha impedido a la Entidad cobrar desde mediados de julio de 2025 las tasas de navegación aérea gestionadas por EUROCONTROL, dejando de percibir de esta manera 483 millones de euros en 2025 de las tasas de los Servicios de Navegación Área gestionados por ENAIRe. A diferencia de lo ocurrido en 2024, estas órdenes judiciales de embargo emitidas en 2025 no han sido levantadas a cierre del ejercicio, encontrándose en tramitación por el Estado Español.

Situaciones como esta, comprometen de forma extraordinaria la liquidez de la entidad ya que las tasas de navegación aérea facturadas por Eurocontrol suponen alrededor del 85% de los ingresos de ENAIRe, que de prolongarse en el tiempo obligaría a que la Entidad Matriz acudiera a fuentes de financiación externa.

Con el objetivo de mantener liquidez suficiente para cubrir un mínimo de doce meses de necesidades financieras se ha establecido una política de financiación a largo plazo, así como la posibilidad de contratar líneas de liquidez a corto y medio plazo.

Para poder atender a los compromisos de inversión y sus deudas en el corto plazo, el Grupo cuenta al cierre del ejercicio 2025 con una tesorería de 2.511 millones de euros (1.953 millones de euros en 2024), disponibles para ser utilizados en cualquier momento sin ninguna penalización, y sus propios flujos de explotación.

Por otro lado, en Consejo de Ministros de 11 de julio de 2014, se autoriza a la Entidad Pública Empresarial "ENAIRe" a iniciar los trámites para el proceso de venta del capital social de Aena S.M.E., S.A. y a enajenar hasta un 49 por 100 de su capital.

En dicho marco del proceso de apertura del capital social de Aena S.M.E., S.A. a inversores privados, y con la finalidad de hacer compatibles con dicho proceso los acuerdos de financiación (endeudamiento financiero a largo y corto plazo) y acuerdos de cobertura suscritos con la totalidad de las entidades financieras, con fecha de 29 de julio de 2014, la Entidad Pública

Empresarial “ENAIRe”, Aena S.M.E., S.A. y las respectivas entidades financieras acordaron la novación modificativa y no extintiva de los correspondientes acuerdos de financiación.

El texto refundido de los nuevos acuerdos de financiación sustituye íntegramente y a todos los efectos los contratos originales y sus novaciones, con la finalidad de, entre otras modificaciones, eliminar cualquier restricción contractual que pudiera afectar al proceso de privatización e incorporar a Aena S.M.E., S.A. como obligado solidario junto a la Entidad Pública Empresarial “ENAIRe” bajo los distintos Contratos de Financiación y realizar todos aquellos ajustes a los referidos contratos de financiación que sean necesarios a dichos efectos.

Mediante estas novaciones, no se alteraron las condiciones financieras de las operaciones de los préstamos concedidos en su momento a la Entidad Pública Empresarial “ENAIRe” ni por tanto los reflejados en los préstamos espejo en su momento suscrito con Aena S.M.E., S.A. (entre otros: amortización de principal, fechas de vencimiento, régimen de tipos de intereses, plazos de amortización, etc.).

El 13 de octubre de 2023, la sociedad dependiente, Aena, realizó, bajo su Programa *Euro Medium Term Note* (EMTN), su primera emisión de bonos en el mercado de renta fija por un importe de 500 millones de euros y vencimiento en octubre de 2030. El coste financiero efectivo fue 4,314% y un cupón del 4,25%. Las agencias de rating Fitch y Moody’s asignaron a la emisión una calificación “A-” y “A3” respectivamente.

Adicionalmente cuenta con una línea de crédito sindicada por importe de 2.000 millones de euros firmada en 2023.

El 30 de octubre de 2025, la filial BOAB realizó su primera emisión de bonos (debentures simples) por importe de 5.300 millones de BRL, no convertibles, con garantía real, con vencimiento en junio de 2048), indexadas a IPCA y con cupón fijo del 8,74% anual, pagadero semestralmente, siendo el primer pago el 15 de junio de 2026 (ver nota 14.4). El contrato de emisión de las *debentures* establece la posibilidad de refinanciar 3.100 millones de BRL en caso de que se produzca una mejora del coste de financiación (*repricing*) entre junio de 2029 y diciembre de 2031.

El 27 de abril de 2022, el Consejo Rector de la Entidad Matriz aprobó la contratación de una póliza de crédito de 100 millones de euros con CaixaBank, cuyo vencimiento se produjo el 12 de mayo de 2025.

En estas circunstancias, el Grupo considera que no existirán problemas para satisfacer los compromisos de pago.

16. Existencias

El saldo del epígrafe de existencias se desglosa en las siguientes partidas:

Existencias	Miles de euros	
	2025	2024
Repuestos y Otros aprovisionamientos	6.887	6.822
Total	6.887	6.822

Una parte importante del saldo reflejado corresponde a materiales y repuestos utilizados por la Sociedad AENA S.M.E, S.A. en las operaciones aeroportuarias, corregido su valor por la obsolescencia de los mismos.

17. Moneda extranjera

Diferencias de conversión

Las diferencias de conversión que figuran en el epígrafe de “Ajustes por cambio de valor” del Patrimonio Neto, corresponden en su totalidad a Sociedades participadas por la Sociedad dependiente Aena Desarrollo Internacional. El desglose por compañía es el siguiente:

Descripción	Miles de euros	
	2025	2024
AMP	(17.007)	(15.600)
AEROCALI	(476)	(1.811)
ACSA	-	-
SACSA	(2.195)	(1.717)
Imputado Socios Externos Sociedades Puesta en Equivalencia	9.642	9.373
Total Sociedades Puesta en Equivalencia	(10.036)	(9.755)
LUTON	625	(2.913)
ANB	(163.794)	(180.338)
BOAB	(40.035)	(38.042)
Imputado Socios Externos Sociedades Dependientes	99.570	108.434
Total Sociedades Dependientes	(103.634)	(112.859)
Total	(113.670)	(122.614)

18. Fondos Propios

18.1. Patrimonio y patrimonio en adscripción

En el momento de su constitución se adscribieron a la Entidad Matriz, con la finalidad de prestar servicios de aeropuertos y navegación aérea, instalaciones e inmuebles procedentes principalmente del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones (hoy Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible), del Ministerio de Defensa, así como del anterior Organismo Autónomo “Aeropuertos Nacionales”.

La salida a Bolsa en febrero de 2015 mediante OPV del 49% del capital de la Sociedad Dependiente Aena S.M.E., S.A., supuso que la Entidad ENAIRe pasara a disponer de una participación del 51% de Aena S.M.E., S.A., frente al 100% anterior.

En base a esta disminución de la participación en Aena S.M.E., S.A., el Consejo Rector (anteriormente Consejo de Administración) de ENAIRe acordó una reducción del patrimonio de

la Entidad matriz por importe de 1.274.425 miles de euros, correspondiente al valor de coste del 49% de las acciones de Aena S.M.E., S.A. enajenadas por la Entidad matriz en la OPV.

18.2. Reservas

El desglose de las Reservas a 31 de diciembre de 2025 y 2024 es el siguiente:

	Miles de euros	
	2025	2024 (*)
Reservas de la Entidad dominante	840.669	648.941
Legal y Estatutarias	516.889	516.889
Otras Reservas	760.339	597.068
Resultados Negativos de Ejercicios Anteriores	(436.559)	(465.016)
Reservas en Sociedades consolidadas	2.365.316	2.127.617
Reservas en Sociedades Puestas en Equivalencia	45.045	52.408
Total reservas	3.251.030	2.828.966

(*) Datos reexpresados (Nota 3.8).

Las Reservas Estatutarias han sido dotadas de conformidad con los Estatutos de la Entidad Pública Empresarial y tienen como finalidad financiar inversiones en infraestructuras.

A 31 de diciembre de 2025, la Entidad Matriz tiene registrados 436.559 miles de euros (465.016 miles de euros en 2024) dentro del epígrafe de "Resultados Negativos de Ejercicios Anteriores" procedentes de la aplicación de las pérdidas incurridas en el ejercicio 2022 por 206.181 miles de euros, en el ejercicio 2021 por 284.797 miles de euros y de parte del resultado negativo de 2020 por 88.861 miles de euros, derivados estos resultados principalmente de la caída del tráfico como consecuencia de la COVID-19 y de la bajada tarifaria en los ejercicios 2020 y 2021. En 2024 se compensaron estas pérdidas en 100.460 euros hasta la cifra de 479.380 miles de euros, ajustándose esta cifra en +14.363 miles de euros tras la corrección del saldo de inicio del ejercicio de las provisiones relativas a los controladores de las promociones 31 en adelante y a los controladores de las promociones 29 y 30. En el ejercicio 2025 dichas pérdidas fueron compensadas en 28.457 euros conforme a la aplicación del resultado del ejercicio 2024 aprobada en el Consejo Rector del 28 de mayo de 2025.

18.3. Pago a Cuenta al Tesoro

El artículo 29.1 del Estatuto de la Entidad Matriz establece que cuando la cuenta anual de resultados de la Entidad refleje un excedente, se ingresará en el Tesoro Público el 100 % de los ingresos obtenidos de los dividendos de las entidades filiales, ajenas al negocio de navegación aérea, en el ejercicio referido, salvo que el excedente sea inferior a la cifra señalada anteriormente, en cuyo caso se ingresará el excedente, siempre y cuando las perspectivas financieras de la Entidad lo permitan, tal y como se indica en el artículo 29.2.

De acuerdo con lo anterior y como se indica en la nota 4, el Consejo Rector del 5 de mayo, manteniendo el criterio adoptado en 2024, aprobó el ingreso al Tesoro Público del 77% del

importe recibido por la Entidad en concepto de dividendos repartidos por Aena, S.M.E, S.A. correspondientes al resultado del ejercicio 2024. Dicho ingreso estaba fijado para el mes de octubre y ascendía a 574.913 miles de euros, que adquiriría la consideración de pago a cuenta del Beneficio de esta Entidad correspondiente al ejercicio 2025 Sin embargo, por causas ajenas a ENAIRE, el 12 de julio de 2025, el Tribunal de Primera Instancia de Bruselas ordenó el embargo de las tasas de navegación aérea de ENAIRE recaudadas por Eurocontrol, en respuesta al impago del laudo dictado en el caso RREEF contra España por las primas a las renovables (notas 14.1.3, 15.2.3 y 22.1). Es por ello por lo que el Consejo Rector del 24 de julio aprobó la suspensión del pago a cuenta del Beneficio de esta Entidad hasta que se pudiera asumir el mismo por la Tesorería de ENAIRE.

A 31 de diciembre de 2025, la Entidad Matriz siguiendo las indicaciones de la Intervención General de la Administración del Estado (IGAE) ha contabilizado este “Pago a Cuenta al Tesoro Público” dentro de los Fondos Propios del Patrimonio Neto por 574.913 miles de euros, registrándose la contrapartida de este importe no pagado en el Pasivo Corriente.

El 29 de mayo de 2024 el Consejo Rector aprobó el ingreso al Tesoro Público del 77% del importe recibido por la Entidad en concepto de dividendos repartidos por la sociedad dependiente Aena, S.M.E, SA correspondientes al ejercicio 2023. Dicho ingreso ascendía a 451.212 miles de euros y fue considerado como pago a cuenta del Beneficio de esta Entidad correspondiente al ejercicio 2024.

Este porcentaje se deriva de que, dada la regulación del Impuesto de Sociedades, ENAIRE atendiendo al artículo 40.3 de la LIS, debe realizar pagos fraccionados que como mínimo son del 23% del resultado del que forman parte los dividendos obtenidos.

En este sentido, ENAIRE abonó a Hacienda en 2024 159.310 miles de euros en concepto de pagos fraccionados, de los que 134.778 miles de euros están asociados al dividendo recibido de Aena, S.M.E., S.A., por lo que de haber pagado el 100% de los dividendos recibidos de Aena al Tesoro Público, ENAIRE no habría dispuesto de Tesorería suficiente para afrontar dichos pagos fraccionados del Impuesto de Sociedades y el resto de sus compromisos operativos de 2024.

Como se indicaba en la propuesta de aplicación del resultado de la nota 4, estaba previsto que se regularizaría el importe a ingresar en el Tesoro Público del ejercicio 2024 de acuerdo con lo regulado en el Estatuto, una vez devuelta por Hacienda la parte del resultado 2024 exenta de gravamen por dividendos en el impuesto de sociedades, adelantada en los pagos fraccionados de 2024, esto se produjo en diciembre de 2025, aunque debido a la situación de embargo de las tasas de navegación aérea, por causas ajenas a ENAIRE, no se ha podido realizar.

19. Provisiones y contingencias

19.1. Provisiones

Los movimientos habidos en las cuentas recogidas bajo el epígrafe Provisiones sido los siguientes:

Provisiones	Compromisos Laborales	Expropiaciones e intereses de demora	Responsabilidades	Actuaciones Medioambientales	Otras Provisiones	Total
Saldo inicial 2025	436.252	5.569	74.920	81.865	29.576	628.182
Adiciones	52.417	4.953	4.059	48.837	53.083	163.349
Adiciones descuento	252	-	-	-	-	252
Diferencias de conversión	-	-	3	(44)	(236)	(277)
Reversiones/ Excesos	(31.631)	(11)	(40.826)	(11.219)	(4.184)	(87.871)
Aplicaciones	(56.837)	(501)	(13.799)	(3.572)	(32.726)	(107.435)
Saldo final 2025	400.453	10.010	24.357	115.867	45.513	596.200
Saldo Corto Plazo	43.557	3.405	2.568	9.483	31.344	90.357
Saldo Largo Plazo	356.896	6.605	21.789	106.384	14.169	505.843

19.1.1. Provisión para compromisos laborales

Los movimientos habidos en Provisiones para compromisos laborales han sido los siguientes:

Provisión para compromisos laborales	Premios y Otros Laborales	Reserva Activa	Reserva Activa Especial	Retribuciones Control	Total
Saldo inicial 2025	13.739	181.959	181.675	58.879	436.252
Adiciones	1.984	25.711	12.998	11.724	52.417
Adiciones descuento	252	-	-	-	252
Reversiones/ Excesos	(562)	-	(28.826)	(2.243)	(31.631)
Aplicaciones	(1.512)	(10.125)	(1.785)	(43.415)	(56.837)
Saldo final 2025	13.901	197.545	164.062	24.945	400.453
Saldo Corto Plazo	1.257	14.434	2.921	24.945	43.557
Saldo Largo Plazo	12.644	183.111	161.141	-	356.896

Premios de permanencia

El Grupo de Empresas ENAIRe establece unos premios de permanencia por los servicios efectivamente prestados durante un período de 25 a 35 años. El Grupo provisiona el valor actual de la mejor estimación posible de las obligaciones comprometidas a futuro, en base a un cálculo actuarial. El saldo a cierre del ejercicio 2025 ha ascendido a 12.441 miles de euros (12.391 miles de euros en 2024).

Planes de pensiones de aportación definida

El personal no controlador de ENAIRe se rige a 31 de diciembre de 2025 por lo dispuesto en el II Convenio Colectivo del Grupo Aena, que en el artículo 172 (artículo 149 del I Convenio Colectivo del Grupo Aena) establece que todo trabajador que acredite un mínimo de 360 días naturales de servicio reconocido en alguna de las entidades y/o sociedades que constituyen el Grupo Aena podrá convertirse en partícipe del Plan de Pensiones de Promoción Conjunta de las Entidades del Grupo Aena. El Plan de Pensiones cubre las contingencias de jubilación, incapacidad (en sus grados de permanente total, absoluta y gran invalidez) y fallecimiento.

De acuerdo con lo indicado en la LPGE, el Grupo negoció con la representación laboral que una parte de la subida salarial desde 2018 hasta 2025 se destine a aportaciones al Plan de Pensiones, cuyo importe total para esos años suma 17.213 miles de euros (14.676 miles de euros a 31 de diciembre de 2024).

Planes de pensiones de prestación definida Luton LLAOL

Con fecha 31 de enero de 2017, London Luton Airport Operations Limited (LLAOL), con el acuerdo de los empleados de dicha Sociedad y los fideicomisarios del plan (Trustees) ha llevado a cabo el cierre al devengo de beneficios futuros de su plan de pensiones de prestación definida (London Luton Airport Pension Scheme o LLAPS), que ha sido sustituido, a partir del 1 de febrero de 2017, por un plan de pensiones de aportación definida.

A partir de la fecha de cierre del LLAPS, los miembros activos del plan se convirtieron en miembros diferidos del mismo y dejaron de acumular beneficios por servicios prestados al empleador (LLAOL). Así mismo, a partir de esa fecha, cesaron las aportaciones por servicios prestados tanto por parte de LLAOL como por parte de los miembros del plan, manteniéndose por parte de LLAOL únicamente la obligación de realizar aquellas aportaciones que, de acuerdo con las valoraciones periódicas del plan, se estimen necesarias para garantizar el pago de las prestaciones por servicios prestados devengadas con anterioridad al 31 de enero de 2017, actualizadas anualmente de acuerdo con los términos previstos en las reglas del LLAPS.

Este plan de pensiones de aportación definida es gestionado por un tercero seleccionado al efecto. Los activos del Plan son mantenidos en fondos individuales de ahorro, separadamente de los activos del grupo. Los empleados hacen contribuciones a dichos fondos individuales hasta un máximo de un 5% de su salario básico. Los empleados pueden decidir el importe de su aportación y como invertirla. El Grupo realiza aportaciones en una proporción 2:1, hasta un máximo del 12% del salario básico. El coste de las aportaciones por el grupo al Plan de aportación definida a lo largo del ejercicio 2025 ha sido de 4.158 miles de euros (2024: 3.612 miles de euros).

A 31 de diciembre de 2025 el valor actual de las obligaciones asciende a 113.195 miles de euros (125.621 miles de euros en 2024) y el valor razonable de los activos del Plan a 113.195 miles de euros (125.621 miles de euros en 2024). Asimismo, se han reconocido en la cuenta de pérdidas y ganancias 978 miles de euros (406 miles de euros en 2024).

Situación de Reserva Activa (RA)

Como consecuencia de la publicación del laudo arbitral del 27 de febrero de 2011 y la aprobación de un nuevo convenio colectivo, se sustituyó la antigua situación de Licencia Especial Retribuida (LER), que daba derecho a recibir su retribución básica actualizada anualmente hasta la edad de jubilación, por la situación de Reserva Activa. Desde el cierre del ejercicio 2023 no existe ningún controlador en esta situación de LER.

Los requisitos exigidos a los trabajadores para acogerse a la situación de Reserva Activa son más restrictivos que la LER y, adicionalmente, las prestaciones a percibir se reducen a un 75% del salario ordinario fijo de los últimos doce meses sin incluir el Complemento Personal de Adaptación Fijo, no pudiendo exceder, la cuantía máxima a percibir, del doble del límite máximo

anual de la percepción de las pensiones públicas que establezca para cada ejercicio la Ley de Presupuestos Generales del Estado.

De acuerdo con los estudios actuariales disponibles, el pasivo a 31 de diciembre de 2025 devengado por el colectivo acogido a la situación de Reserva Activa (RA) asciende a 27.202 miles de euros (2024: 29.640 miles de euros).

Asimismo, la Entidad ha estimado el porcentaje de trabajadores en activo que se acogerán en el futuro a la Reserva Activa, en función de ello y del estudio actuarial correspondiente calculado, el pasivo actuarial por este concepto devengado a 31 de diciembre de 2025 asciende a 170.343 miles de euros (2024: 152.320 miles de euros).

A 31 de diciembre de 2025 existe una provisión registrada por este concepto de 197.545 miles de euros, 183.111 miles de euros a largo plazo, así como 14.434 miles de euros a corto plazo (2024: 181.959 miles de euros, 168.354 miles de euros a largo plazo y 13.605 miles de euros a corto plazo).

Reserva Activa Especial (RAE)

La Disposición final primera de la Ley 26/2022, de 19 de diciembre, incluye una modificación de la Ley 9/2010, de 14 de abril, por la que se regula la prestación de servicios de tránsito aéreo, estableciendo las obligaciones de los proveedores civiles de dichos servicios y se fijan determinadas condiciones laborales para los controladores civiles de tránsito aéreo.

En este sentido, en la ley citada se desarrolla la figura de Reserva Activa Especial (RAE), con el fin de cubrir las siguientes situaciones:

- Si el proveedor de servicios no pudiera ofertar un puesto que no conlleve funciones operativas de control de tránsito aéreo conforme a lo previsto en la Ley, a los controladores de tránsito aéreo que pierdan su aptitud psicofísica, el controlador pasará a una situación de reserva activa hasta que alcance la edad de 65 años en la que pasará a la situación de reserva activa especial.
- Los controladores de tránsito aéreo que alcancen la edad de 65 años pasarán a la situación de reserva activa especial y se mantendrán en esa situación hasta su jubilación, recibiendo una retribución anual máxima equivalente a la Base Máxima de Cotización anual que establezca la Seguridad Social.

De acuerdo con los estudios actuariales disponibles, el pasivo a 31 de diciembre de 2025 devengado asciende a 8.094 miles de euros (2024: 9.317 miles de euros).

Asimismo, la Entidad ha estimado el porcentaje de trabajadores en activo que se acogerán en el futuro a la Reserva Activa Especial, en función de ello y del estudio actuarial correspondiente calculado, el pasivo actuarial por este concepto devengado a 31 de diciembre de 2025 asciende a 155.967 miles de euros (2024: 172.358 miles de euros).

A 31 de diciembre de 2025 existe una provisión registrada por este concepto de 164.062 miles de euros, 161.141 miles de euros a largo plazo y 2.921 miles de euros a corto plazo (2024: 181.675 miles de euros, 179.808 miles de euros a largo plazo y 1.867 miles de euros a corto plazo).

Retribuciones Colectivo de Control

En este epígrafe se recogen reclamaciones, tanto judiciales como extrajudiciales del colectivo de control, y que a 31 de diciembre de 2025 se han estimado en 24,9 millones de euros (2024: 58,9 millones de euros), que se han clasificado en el corto plazo en la totalidad. En el año 2025 se han dotado provisiones por este concepto por importe de 11,7 millones de euros, revirtiéndose provisiones de años anteriores por importe de 2,2 millones de euros mientras que el importe pagado por este concepto ha ascendido a 43,4 millones de euros.

De las citadas reclamaciones destaca la relativa a los controladores de las promociones 31 en adelante, desde su incorporación en ENAIRe, que mediante demanda registrada con número 350/2.021 por Decreto de fecha 10 de enero de 2022 solicitaban el cobro del Complemento del Puesto de Trabajo regulado en el artículo 132 del II Convenio Colectivo Profesional de los controladores de tránsito aéreo, en un 60% durante el contrato en prácticas y en un 100% durante el contrato ordinario por tiempo indefinido, alegando que se estaba cobrando dicho Complemento de manera reducida por ser su incorporación a la Entidad posterior al 9 de marzo de 2011. Frente a dicha reclamación, la Sala de lo Social de la Audiencia Nacional, mediante sentencia 27/2022 de 18 de febrero de 2022, falló a favor de los controladores, teniendo ENAIRe que abonar las cantidades dejadas de pagar por esos conceptos, más sus intereses legales. Esta sentencia fue recurrida ante el Tribunal Supremo que, mediante sentencia 1225/2024 del 30 de octubre de 2024, emitió resolución contraria a los intereses de ENAIRe. A 31 de diciembre de 2025, la Entidad mantiene provisionada esta reclamación por una cuantía estimada de 11,6 millones de euros, registrados en el corto plazo en su totalidad (50,5 millones de euros a 31 de diciembre de 2024).

Por otra parte, también mencionar la reclamación de los controladores de las promociones 31 en adelante, que mediante demanda de conflicto colectivo registrada con número 64/2024 ante la Audiencia Nacional, reclamaban la inaplicación del artículo 141 ter del III Convenio Colectivo Profesional de los controladores de tránsito aéreo por generar una doble escala salarial al incluir una injustificada diferencia de trato en función de la fecha de ingreso en la empresa entre trabajadores que realizan la misma actividad. El complemento regulado en dicho precepto (complemento personal transitorio por adaptación al puesto de trabajo de los grupos 7 y 8) se reconoce exclusivamente en favor de los controladores que ya prestaban servicios en dependencias de los grupos 7 y 8 a la entrada en vigor del II Convenio; a los que se encuentren activo en esa misma fecha; y a los alumnos de la promoción 30 que se incorporan a esas dependencias, pero lo excluye a los que ingresen con posterioridad, esto es a la promoción 31 y siguientes. La Sala de lo Social de la Audiencia Nacional dictó sentencia con número 43/2024, de 11 de abril, por la que desestimaba la demanda de conflicto colectivo y absolvía a ENAIRe. Esta sentencia fue recurrida en casación ante el Tribunal Supremo, que mediante sentencia 1252/2025, del 12 de diciembre de 2025, estimó las pretensiones de los controladores reconociendo el derecho de todos los CTA destinados en las dependencias encuadradas en los grupos 7 y 8 a percibir en condiciones de igualdad el complemento que regula dicho precepto, sin diferenciación alguna por la fecha de ingreso en la empresa o la promoción de la que provienen los alumnos controladores. A 31 de diciembre de 2025, ENAIRe ha provisionado 1,3 millones de euros, registrados en el corto plazo.

Por último, destacar la reclamación de los controladores de las promociones 29 y 30 de la convocatoria de 20 de junio de 2006, que tuvo una sentencia favorable hacia los controladores por parte de la Audiencia Nacional nº5/2022 del 13 de enero de 2022, dictada en proceso de tutela de derechos fundamentales nº276/2021, seguidos a instancias del sindicato SNCA, que fue revocada por la sentencia de la Sala de lo Social del Tribunal Supremo 70/2024, de 17 de enero de 2024, estimatoria del recurso de casación interpuesto por ENAIRe en dicho conflicto que estimó íntegramente este recurso y en consecuencia casa y anula la sentencia dictada por la Sala de lo Social de la Audiencia Nacional, de 13 de enero de 2022, no obstante, la Entidad considera que dado que la mayor parte del colectivo ha reiniciado demandas individuales, ha valorado a 31 de diciembre de 2025 una provisión de 10 millones de euros, también registrada en el corto plazo (5 millones de euros a 31 de diciembre de 2024).

19.1.2. Provisión para expropiaciones e intereses de demora

La provisión por expropiaciones e intereses de demora recoge la mejor estimación del importe correspondiente a la diferencia entre los justiprecios pagados en las expropiaciones de los terrenos adquiridos en las ampliaciones de los aeropuertos y las estimaciones de los precios que la Sociedad dependiente Aena S.M.E., S.A., tendría que pagar, considerando que fuera probable que ciertas reclamaciones judiciales en curso sobre algunos de los justiprecios pagados tuvieran un éxito favorable para los reclamantes, destacando los aeropuertos de Palma de Mallorca, Vigo, y La Palma. En el importe estimado de dichas diferencias en los justiprecios, se ha tenido en cuenta los intereses de demora, tomando como base de cálculo el tipo de interés legal del dinero vigente en cada año.

Del saldo de la provisión a 31 de diciembre de 2025, 7.350 miles de euros corresponden a diferencias de justiprecio, que han tenido como contrapartida mayor valor de terrenos, y 2.660 miles de euros a intereses de demora devengados a 31 de diciembre de 2025, que han tenido como contrapartida gasto por intereses de demora de expropiaciones de terrenos (2024: 5.569 miles de euros, de los cuales 4.635 miles de euros correspondían a diferencias de justiprecio y 934 miles de euros a intereses de demora devengados a 31 de diciembre de 2024).

19.1.3. Provisión para Responsabilidades

Dentro de este epígrafe se recogen, principalmente, provisiones realizadas sobre la base de las mejores estimaciones del Grupo, para hacer frente a riesgos relacionados con litigios, reclamaciones y compromisos en curso conocidos a la fecha de cierre del ejercicio, para los que se espera que sea probable una futura salida de recursos en un momento indeterminado.

A 31 de diciembre de 2025 los saldos de la provisión se corresponden, principalmente, a procedimientos iniciados por entidades públicas, así como a reclamaciones laborales, y otras efectuadas por empresas contratistas. A 31 de diciembre de 2024 los saldos de la provisión se correspondían, principalmente, a sentencias desfavorables en reclamaciones efectuadas por arrendatarios, así como a reclamaciones laborales, procedimientos iniciados por entidades públicas y otras efectuadas por empresas contratistas.

Durante el ejercicio 2025, las dotaciones efectuadas por el Grupo han correspondido, mayormente, a reclamaciones a la sociedad dependiente Aena S.M.E., S.A., por expedientes

comerciales y de obra por importe de 1.255 miles de euros y a reclamaciones de origen laboral por un importe de 2.618 miles de euros.

Durante el ejercicio 2024 las dotaciones efectuadas por el Grupo correspondieron, principalmente, a: reclamaciones de arrendatarios a la sociedad dependiente Aena S.M.E., S.A., para la aplicación de la DF7, por un importe de 16.438 miles de euros; a procedimientos iniciados por entidades públicas dentro del curso normal del negocio por importe de 17.000 miles de euros; a reclamaciones por expedientes de obra por importe de 2.291 miles de euros; y a reclamaciones de origen laboral por un importe de 1.338 miles de euros.

Durante el ejercicio 2025 las reversiones han ascendido a un importe total de 40.826 miles de euros, de las cuales han sido registradas 38.559 miles de euros en el epígrafe de la cuenta de pérdidas y ganancias adjunta “Exceso de provisiones”, correspondiendo fundamentalmente a los siguientes conceptos:

- Exceso de provisiones dotadas en ejercicios anteriores por un importe de 9.405 miles de euros, tras la resolución de dos procedimientos de reclamación durante 2025 ante los que la Sociedad Dependiente Aena S.M.E., S.A. ha presentado recurso.
- Cambio en la calificación del riesgo de una pérdida patrimonial para la sociedad dependiente Aena S.M.E., S.A., de probable a posible, en los procedimientos judiciales relacionados con reclamaciones de operadores de espacios comerciales por las condiciones contractuales de aplicación durante el periodo afectado por la caída de tráfico derivada de la pandemia, por un importe de 28.283 miles de euros.

Respecto a las reclamaciones planteadas por arrendatarios como consecuencia de los efectos de la crisis sanitaria originada por la COVID 19, en base a la cláusula de creación jurisprudencial “*rebus sic stantibus*”, solicitan, entre otras, que los Juzgados estimen la necesidad de adoptar medidas cautelares en el sentido de que Aena se abstenga de facturar las rentas pactadas en los contratos de arrendamiento comercial de los periodos afectados por la pandemia (principalmente, durante los años 2020 y 2021) y, al mismo tiempo, se suspenda el derecho a la ejecución de las garantías disponibles ante un posible impago de los mismos.

Durante el ejercicio 2024, las reversiones efectuadas por el Grupo se produjeron por la resolución favorable a la Sociedad dependiente Aena S.M.E., S.A., de contenciosos laborales.

19.1.4. Provisión para Actuaciones Medioambientales

Dentro de este epígrafe se reconocen provisiones por importe de 114.512 miles de euros (31 de diciembre de 2024: 80.177 miles de euros) relacionadas con las obligaciones previstas por el Grupo para llevar a cabo las obras de aislamiento acústico e insonorización de zonas residenciales para cumplir con la normativa vigente en materia de ruidos generados por las infraestructuras aeroportuarias.

Adicionalmente, se reconoce una provisión medioambiental de 1.230 miles de euros (2024: 1.447 miles de euros) en relación con las medidas adicionales contempladas en la Resolución de 9 de abril de 2015, de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, por la que se modifica la condición novena de la Declaración de Impacto Ambiental del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas de 30 de noviembre de 2001, y que prevé actuaciones en el río Jarama.

Asimismo, también se recogen en esta provisión, los derechos de emisión de gases de efecto invernadero adquiridos por la sociedad dependiente Aena para su consumo, por un importe de 124 miles de euros (2024: 241 miles de euros), que se corresponden con la mejor estimación de los derechos consumidos durante 2025, realizado en base a la proyección del consumo actual, en línea con lo establecido en el Plan de Acción Climática de la sociedad dependiente Aena S.M.E., S.A.

En el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2025, se han dotado 45.664 miles de euros en la provisión para actuaciones medioambientales por la actualización de huellas acústicas de los planes de aislamiento, destacando el incremento del número de viviendas censadas, en concreto 5.271 viviendas en el aeropuerto Manises-Valencia y alrededor de 699 viviendas en el aeropuerto de Tenerife Norte. El coste financiero de la dotación ha ascendido a 2.408 miles de euros. En el cálculo de la provisión se ha utilizado un coste medio unitario de 7.918 euros/vivienda (excepto para el caso del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, para el que se ha estimado un coste de 23.923 euros/vivienda debido a la tipología de las viviendas y edificios pendientes de aislar en este aeropuerto, y para otros 5 aeropuertos, cuyo importe medio estimado es de 4.342 euros/vivienda). La contrapartida de dichas dotaciones se encuentra recogida en el “Inmovilizado material”.

En el ejercicio 2024, se dotaron 24.350 miles de euros en la provisión para actuaciones medioambientales por la actualización de huellas acústicas de algunos planes de aislamiento de la sociedad dependiente Aena S.M.E., S.A., destacando el incremento del número de viviendas insonorizadas, en concreto 2.160 viviendas en Palma de Mallorca y alrededor de 500 en Canarias. El coste financiero de la dotación ha ascendido a 1.870 miles de euros. En el cálculo de la provisión se ha utilizado un coste medio unitario de 7.967 euros/vivienda (excepto para el caso del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, para el que se ha estimado un coste de 24.005 euros/vivienda debido a la tipología de las viviendas y edificios pendientes de aislar en este aeropuerto, y para otros 7 aeropuertos, cuyo importe medio estimado es de 5.127 euros/vivienda). La contrapartida de dichas dotaciones se encuentra recogida en el “Inmovilizado material”.

La reversión realizada en el ejercicio 2025 por importe de 11.219 miles de euros se debe, fundamentalmente, al descenso del coste medio unitario estimado de cada tipología de vivienda, empleado para el cálculo de la provisión de aislamiento, respecto al mismo coste medio unitario empleado en el 2024. Tales reversiones se efectúan contra el valor del inmovilizado contra el que se dotó en su día la provisión. Asimismo, la correspondiente al 2024 se relaciona, fundamentalmente, con el ligero descenso en el importe medio del coste estimado del aislamiento por vivienda de la mayoría de los aeropuertos, respecto al 2023.

19.1.5. Otras provisiones

Dentro de Otras provisiones destacan los siguientes epígrafes:

Provisiones para impuestos

Dentro de éste epígrafe se recogen principalmente aquellas provisiones dotadas en relación con recursos presentados por el Grupo por disconformidad con las liquidaciones recibidas por la Administración Fiscal de ciertos tributos locales ligados a los activos del Grupo y que están

pendientes de resolución, de los que se espera una salida probable de efectivo, cuyo importe definitivo y cuya fecha de liquidación definitiva son inciertos a la fecha de preparación de los estados financieros consolidados. En la Entidad Matriz cabe destacar la provisión por la tasa de ocupación de terrenos en el Ayuntamiento de Begues (Barcelona) por 244 miles de euros (237 miles de euros en 2024), así como, la provisión dotada en 2025 y registrada en el largo plazo por 285 miles de euros correspondiente a los ejercicios 2022 a 2025 del Impuesto sobre Bienes Inmuebles (IBI) del Centro de Control Balear que ha estado siendo abonado por AENA S.M.E., S.A., y del que se ha solicitado regularizar su titularidad a favor de ENAIRe. Mientras que en la sociedad dependiente Aena S.M.E., S.A.:

- Provisión de una posible regularización en la sociedad dependiente Aena S.M.E., S.A., debido a un procedimiento iniciado por la Agencia Tributaria sobre las deducciones y las ayudas fiscales recibidas en años anteriores por inversiones en la región de Canarias, por importe de 14.629 miles de euros, registrada en la cuenta de pérdidas y ganancias, en su epígrafe "Impuesto sobre beneficios" (nota 20.8)
- Provisión para cubrir contingencias relacionadas con reclamaciones de algunos municipios del Impuesto sobre a Propriedade Territorial Urbana (IPTU), consideradas como de riesgo probable en 2025 en la filiales BOAB y ANB por importe de 1.095 miles de euros y 702 miles de euros respectivamente (nota 19.2.1).

Otras provisiones de explotación

Este epígrafe recoge, principalmente, la provisión por bonificaciones aplicables a las prestaciones patrimoniales de aterrizaje y salida de pasajeros de la Sociedad Dependiente Aena S.M.E, S.A., devengadas por las compañías aéreas que operan durante determinados días de la semana en los aeropuertos de las islas Canarias, establecidas en la Ley de Presupuestos Generales del Estado para el ejercicio 2012.

Para la temporada de verano e invierno 2024, aplicables también a las temporadas del 2025 y 2026, el Consejo de Administración de Aena aprobó tres nuevos incentivos:

- por la aportación al crecimiento en número de pasajeros en las rutas que se operan desde los aeropuertos de la red de menos de 3 millones de pasajeros, con respecto a la temporada 2023 equivalente;
- por la aportación al número de pasajeros de salida adicionales de las rutas a destinos no servidos en aeropuertos de más de 3 millones de pasajeros; y
- por la aportación al crecimiento en número de pasajeros en rutas con destino a Asia.

Los incentivos consisten en un importe equivalente al 100% de la cuantía media de la prestación pública por salida de pasajeros de la compañía en la ruta, que se aplica exclusivamente al número de pasajeros de salida adicionales de la ruta con respecto a la temporada previa equivalente. En el mismo Consejo también se aprobó la prórroga del incentivo por operativa en los Helipuertos de Algeciras y Ceuta, aplicable para las temporadas de verano e invierno de las anualidades 2024, 2025 y 2026.

Asimismo, el Consejo de Administración de la sociedad dependiente Aena S.M.E., S.A., también aprobó el incentivo por crecimiento en operaciones a las compañías que operen con aeronaves cargueros de fuselaje ancho, consistente en el reembolso en la tarifa media de aterrizaje de cada

compañía, aplicable a las operaciones adicionales anuales de llegada, desde el 1 de marzo de 2024 hasta el 28 de febrero de 2027, operadas desde cualquier aeropuerto de la red de Aena con este tipo de aeronaves.

El efecto conjunto de todos los incentivos al tráfico ha supuesto una dotación de 26.171 miles de euros en el ejercicio 2025 (neta de la reversión de 98 miles de euros de provisiones de años anteriores) frente a 23.784 miles de euros en el mismo período de 2024 (neta de la reversión de 101 miles de euros de dotaciones de ejercicios anteriores).

Por otra parte, se han producido aplicaciones de 21.428 miles de euros contra esta provisión de incentivos a compañías aéreas concedidos durante el ejercicio 2025 (2024: 20.979 miles de euros).

A 31 de diciembre de 2025 el saldo de la cantidad provisionada por incentivos correspondiente a la sociedad dependiente Aena S.M.E., S.A., asciende a un importe de 14.450 miles de euros (2024: 9.721 miles de euros) y 105 miles de euros (2024: 98 miles de euros) corresponde a la Sociedad Concesionaria Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia (AIRM).

A 31 de diciembre de 2025 se ha aplicado en su totalidad la provisión relacionada con el incendio del aparcamiento TCP2 y DOZ (Drop Off Zone) del Aeropuerto de Luton, por un importe de 9.364 miles de euros (5.432 miles de euros de provisión a 31 de diciembre de 2024).

A 31 de diciembre de 2025 la cantidad total provisionada asciende a 15.022 miles de euros (15.704 miles de euros en 2024).

Provisiones para actuaciones relacionadas con la infraestructura

Esta provisión corresponde en su totalidad a la Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia (AIRM), para la reposición de las inversiones. En el ejercicio 2025 se ha dotado 679 miles de euros (2024: 702 miles de euros), correspondientes 91 miles de euros (2024: 158 miles de euros) a la reestimación de la misma, junto con el efecto financiero por importe 61 miles de euros (2024: 50 miles de euros).

A 31 de diciembre de 2025 la cantidad provisionada asciende a 3.270 miles de euros (2.572 miles de euros en 2024).

Otras Provisiones Artículo 42 del Real Decreto Legislativo 1/2013

A 31 de diciembre de 2025 existe un saldo 1.168 miles de euros de la provisión de la Entidad Matriz derivada del Artículo 42 del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, al no alcanzar la Entidad el cupo de contrataciones de personas con discapacidad que se establece en dicho Real Decreto, lo que implica que debe hacer frente a las compensaciones económicas que figuran en dicha disposición.

La dotación de esta provisión corresponde a la anualidad 2025 por 366 miles de euros, que se añade a la suma de dotaciones de 802 miles de euros de los ejercicios 2023 y 2024. Por otra parte, se ha aplicado el importe total dotado de las provisiones pendientes de los ejercicios 2021 (348 miles de euros) y 2022 (361 miles de euros).

19.2. Contingencias

19.2.1. Pasivos contingentes

Al cierre de los ejercicios 2025 y 2024 el Grupo mantiene reclamaciones y controversias legales en su contra, en el transcurso normal de su negocio y como consecuencia natural de ello, que se consideran obligaciones posibles para las que no es probable que se produzca una salida de recursos.

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

Respecto a las reclamaciones planteadas por arrendatarios de espacios comerciales como consecuencia de los efectos de la crisis sanitaria originada por la COVID 19, con fecha 24 de febrero de 2025, fue notificada a la Sociedad dependiente Aena S.M.E., S.A., la sentencia núm. 275/2025 de la Sala de lo Civil del Tribunal Supremo que resuelve el recurso de casación interpuesto por Aena contra la sentencia de la Audiencia Provincial de A Coruña que confirma la sentencia de instancia en uno de los litigios sobre la aplicación de la DF7. 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.

La sociedad dependiente Aena S.M.E., S.A., tras realizar un análisis de identidad de razón entre el supuesto resuelto por el Tribunal Supremo y el resto de casos análogos pendientes ante la jurisdicción civil, ha puesto en conocimiento de los Juzgados y Tribunales que están conociendo de los procedimientos en los que se ha identificado esa identidad de razón, el contenido de la Sentencia dictada por el Tribunal Supremo.

Posteriormente el Tribunal Supremo mediante Auto de fecha 4 de noviembre de 2025 (notificado el posterior día 13/11/2025), ha vuelto a declarar la incompetencia de la jurisdicción civil para el conocimiento de otra demanda (PO 1210/2020) y la nulidad de todas las actuaciones desde la admisión a trámite de la demanda, con reserva a las partes del uso de su derecho ante los órganos de la jurisdicción contencioso-administrativa. 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 y a fecha de formulación de las presentes cuentas anuales consolidadas, se cuenta 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.

Procedimientos judiciales contra las tarifas aeroportuarias

Procedimientos contra las tarifas aeroportuarias del ejercicio 2022

Se han presentado los siguientes recursos contencioso-administrativos ante la Audiencia Nacional, en los que la sociedad dependiente Aena S.M.E., S.A. resulta parte co-demandada, contra las resoluciones de la CNMC en relación con las tarifas aeroportuarias de 2022:

- Recurso contencioso-administrativo interpuesto por Ryanair contra la resolución de la CNMC de 24 de marzo de 2022 en relación con los conflictos acumulados presentados por IATA y Ryanair contra la decisión del Consejo de Administración de Aena S.M.E., S.A. del 21 de diciembre de 2021 en la que se fijan las tarifas de 2022. El demandante solicita que se revoque íntegramente la resolución impugnada.
- Recurso contencioso-administrativo interpuesto por Ryanair contra la resolución de la CNMC de 17 de febrero de 2022 sobre supervisión de tarifas aeroportuarias aplicables por Aena S.M.E., S.A. para el ejercicio 2022. El demandante solicita que se revoque íntegramente la resolución impugnada.

Los recursos contencioso-administrativos presentados por IATA y Ryanair contra las tarifas aeroportuarias del ejercicio 2022 han sido íntegramente desestimados por la Audiencia Nacional mediante sentencias dictadas el 28 de marzo de 2025, habiendo sido estas sentencias recurridas posteriormente. La sociedad dependiente Aena S.M.E., S.A., ha sido emplazada para formular escrito de oposición, encontrándose actualmente en plazo para ello.

El Grupo considera que la resolución de los eventuales recursos de casación no tendrá impacto significativo en sus estados financieros consolidados.

Procedimientos contra las tarifas aeroportuarias del ejercicio 2023

Se han presentado los siguientes recursos contencioso-administrativos ante la Audiencia Nacional, en los que la sociedad dependiente Aena S.M.E., S.A. resulta parte co-demandada, contra las resoluciones de la CNMC en relación con las tarifas aeroportuarias de 2023:

- Recurso contencioso-administrativo interpuesto por Ryanair contra la resolución de la CNMC de 15 de diciembre de 2022 en relación con los conflictos acumulados presentados por ALA, Ryanair e IATA, contra la decisión del Consejo de Administración de Aena S.M.E., S.A. del 26 de julio de 2022 en la que se fijan las tarifas de 2023. El demandante solicita que se revoque íntegramente la resolución impugnada.
- Recurso contencioso-administrativo interpuesto por IATA contra (i) la resolución de la CNMC de 24 de noviembre de 2022 sobre supervisión de tarifas aeroportuarias aplicables por Aena S.M.E., S.A. para el ejercicio 2023; y (ii) la Resolución de 15 de diciembre de 2022. En la demanda se solicita (i) que se anulen las citadas resoluciones, (ii) que se limite la recuperación de los gastos relacionados con el COVID a los incurridos en 2021, sin que se consoliden en las tarifas aeroportuarias; (iii) determinadas modificaciones sobre la forma de cálculo del IMAAJ, y (iv) que se reconozca el derecho de IATA a la devolución de las cantidades indebidamente abonadas por esta. El importe de la reclamación es indeterminado. Con fecha 19 de febrero de 2026 se ha recibido sentencia de la Audiencia Nacional desestimando el recurso. La sentencia no es firme y frente a ella, cabe recurso de casación en un plazo de 30 días.

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

Procedimientos contra las tarifas aeroportuarias del ejercicio 2024

Se han presentado los siguientes recursos contencioso-administrativos ante la Audiencia Nacional, en los que la sociedad dependiente Aena S.M.E., S.A. resulta parte co-demandada, contra las resoluciones de la CNMC en relación con las tarifas aeroportuarias de 2024:

- Recurso contencioso-administrativo interpuesto por IATA contra la Resolución de la CNMC de 2 de febrero de 2024 relativa a la supervisión de las tarifas aeroportuarias aplicables por Aena S.M.E., S.A. para el ejercicio 2024 y la Resolución de la CNMC de 6 de marzo de 2024 sobre los conflictos acumulados presentados por IATA, ALA y RYANAIR, contra el acuerdo del Consejo de Administración de Aena S.M.E., S.A. de 25 de julio de 2023 por el que se fijan las Tarifas aeroportuarias para el ejercicio 2024.
- Recurso contencioso-administrativo interpuesto por Ryanair contra la Resolución de 1 de febrero de 2024 y la Resolución de 6 de marzo de 2024.

El 22 de diciembre de 2025 se ha dado traslado a Aena de la demanda presentada por Ryanair en el procedimiento relativo a las tarifas aeroportuarias de 2024. No obstante, todavía no se ha conferido trámite para contestar, encontrándose el procedimiento a la espera del correspondiente emplazamiento. En cuanto al recurso contencioso-administrativo interpuesto por IATA, la Audiencia Nacional ya ha otorgado plazo para la presentación de la contestación a la demanda, trámite que a día de hoy permanece dentro del plazo concedido.

Adicionalmente, el 17 de julio de 2024, la sociedad dependiente Aena S.M.E., S.A. recibió una nueva demanda como parte codemandada en el recurso contencioso-administrativo ante el Tribunal Supremo contra el acuerdo del Consejo de Ministros de 30 de enero de 2024, por el que se autoriza la aplicación de un índice de revisión de precios para la actualización de las tarifas aeroportuarias para 2024 a los efectos de la disposición transitoria sexta de la Ley 18/2014, de 15 de octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia. Actualmente, este procedimiento está pendiente de resolución por parte del Tribunal Supremo.

El Grupo considera que la resolución de estos recursos ante el Tribunal Supremo no tendrá impacto significativo en sus estados financieros consolidados.

Procedimientos contra las tarifas aeroportuarias del ejercicio 2025

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

Con fecha 28 de enero de 2025, Aena interpuso recurso contencioso-administrativo frente a las resoluciones de la CNMC de supervisión de tarifas y conflicto. Los recursos han sido admitidos a trámite. En el procedimiento frente a la resolución de conflicto se han personado Ryanair e IATA. El pasado 17 de octubre de 2025, Aena formalizó la demanda en el seno del procedimiento contencioso administrativo contra la resolución de la CNMC de supervisión de tarifas.

Por otro lado, el 18 de septiembre de 2025, Aena ha sido emplazada como interesada en el procedimiento 8/786/2025 iniciado por Ryanair frente a la Resolución de la CNMC de supervisión de las tarifas aplicables por Aena en el ejercicio 2025 de 28 de noviembre de 2024 y la Resolución de la CNMC sobre los conflictos acumulados presentados por IATA, Ryanair y ALA contra el Acuerdo del Consejo de Administración de Aena de 30 de julio de 2024 en el que se fijan las tarifas para el ejercicio 2025 de 12 de diciembre de 2024. Aena se ha personado en el mencionado procedimiento el pasado 3 de septiembre de 2025, estando pendiente de formalizarse la demanda.

El Grupo considera que la resolución de estos recursos no tendrá impacto significativo en sus estados financieros consolidados.

Procedimientos contra las tarifas aeroportuarias del ejercicio 2026

Con fecha 29 de julio de 2025, el Consejo de Administración de Aena aprobó las tarifas aeroportuarias de 2026.

IATA, Ryanair, ALA promovieron un conflicto tarifario ante la CNMC frente a la aprobación de las tarifas aeroportuarias de 2026. Aena presentó alegaciones el pasado 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 es coherente con el contenido de la Resolución de supervisión anual de las tarifas aeroportuarias adoptada por la CNMC. En virtud de esto, la resolución de los conflictos de la CNMC estima parcialmente los conflictos interpuestos por IATA, Ryanair y ALA al modificar la previsión de pasajeros presentada por Aena (323,2 millones) elevándola a 334,3 millones de pasajeros. Esta revisión implica una modificación del valor del factor K, que pasa de 0,45 a 0,43 y un IMAAJ para 2026 de 11 euros por pasajero, lo que supone una variación tarifaria del 6,31% respecto de las tarifas del ejercicio 2025, frente a la propuesta de Aena que establecía un IMAAJ2026 de 11,02 euros por pasajero y una variación tarifaria del 6,48% respecto de las tarifas del ejercicio 2025.

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.

Otros Pasivos Contingentes

Procedimientos judiciales

- Al cierre del ejercicio 2025 se encuentran aún en pendientes de resolución dos procedimientos judiciales interpuestos contra la Sociedad dentro del curso normal de su

negocio en reclamación de cantidad por supuestos incumplimientos contractuales e indemnización por daños y perjuicios. A la fecha de formulación de las presentes cuentas anuales, se estima que, en su caso, la posible pérdida podría llegar a suponer entre un importe máximo de, aproximadamente, 11 millones de euros.

- El pasado 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. Todavía no se ha emplazado a Aena para la presentación de la contestación a la demanda. 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.

Procedimientos tributarios

Las filiales ANB y BOAB han dotado provisiones para cubrir contingencias relacionadas con reclamaciones de algunos municipios del Impuesto sobre a Propriedade Territorial Urbana (IPTU), consideradas como de riesgo probable a 31 de diciembre de 2025. Adicionalmente, se estima con probabilidad de ocurrencia posible, reclamaciones adicionales por este impuesto municipal por importe de 2.643 miles de euros en ANB (2.392 miles de euros en ANB en 2024) y 15.002 miles de euros en BOAB (8.975 miles de euros en BOAB en 2024).

Procedimientos laborales

La Entidad Matriz mantiene, al cierre de los ejercicios 2025 y 2024, reclamaciones y controversias legales en su contra de índole laboral como consecuencia del desarrollo normal de su actividad, que ENAIRe considera obligaciones posibles condicionadas a hechos posteriores independientes de la Entidad y para las que no es probable que se incurra en una salida de efectivo.

Dichas reclamaciones laborales se han cuantificado en 2025 en 1.179 miles de euros (405 miles de euros en 2024), de las cuales 1.085 miles de euros corresponden a reclamaciones del Colectivo de Control y 94 miles de euros del Personal de Convenio (255 miles de euros y 150 miles de euros respectivamente en 2024).

19.2.2. Activos contingentes

Solicitud de modificación del DORA 2017-2021

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

Mediante resolución de 16 de diciembre de 2021 la DGAC acordó no iniciar el procedimiento de modificación del DORA al no apreciar la concurrencia de todas las circunstancias excepcionales a las que se refiere el artículo 27 y no haber observado elementos en el DORA de cuya modificación pudiera derivarse la compensación solicitada. Ante esta denegación, Aena S.M.E., S.A., interpuso recurso de alzada, el cual ha sido igualmente desestimado por la Secretaría General de Transportes y Movilidad con fecha 23 de marzo de 2022.

Aena S.M.E., S.A., considera que concurren todos los requisitos previstos en el mencionado artículo 27 para la modificación del DORA y la concesión del reequilibrio económico previsto en dicha norma, por lo que interpuso recurso en el Tribunal Superior de Justicia de Madrid que ha sido resuelto por Sentencia de 14 de marzo, que acordó la anulación de las citadas Resoluciones y la retroacción del procedimiento al momento previo a dictar la Resolución de 16 de diciembre de 2021 “para que se dé trámite de audiencia y demás correspondientes al procedimiento que se venía tramitando, y una vez realizado, se dicte la resolución que proceda en Derecho”.

El 9 de septiembre de 2024, en ejecución de la Sentencia 144/2024, la DGAC dictó oficio por el que se concedía a Aena audiencia, a fin de que pudiera efectuar alegaciones y presentar los documentos y justificantes correspondientes, todo lo cual se presentó con fecha 8 de octubre de 2024.

Mediante la Resolución de 1 de octubre de 2025, la DGAC ha acordado no iniciar el procedimiento de modificación del DORA 2017-2021 por cuanto no se aprecia la concurrencia de todas las circunstancias excepcionales a las que se refiere el artículo 27 y, en todo caso, no se observan elementos en el DORA de cuya modificación pudiera derivarse la compensación solicitada por el gestor.

El 20 de octubre de 2025 Aena presentó recurso de alzada frente a la mencionada Resolución.

Actualización de activos fiscales

En aplicación de la Resolución de 9 de febrero de 2016, del Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas (ICAC), por la que se desarrollan las normas de registro, valoración y elaboración de las cuentas anuales para la contabilización del Impuesto sobre Beneficios, una vez realizada la planificación fiscal, la entidad solo reconoce los activos por impuestos diferidos en la medida de que sean recuperables en los siguientes diez años de acuerdo con dicha planificación fiscal.

Dado que, sigue existiendo la posibilidad de aplicar dichos activos, ya que fiscalmente no tienen caducidad la Entidad Matriz considera que deben calificarse como activos contingentes, debido a que cuando se cumplan los criterios de la referida Resolución del ICAC, deberían reconocerse.

La valoración de este Activo Contingente a cierre del ejercicio 2025 es la diferencia entre el derecho fiscal y el saldo reconocido en el Balance y asciende a:

- Bases Imponibles Negativas 131.653 miles de euros
- Diferencias Temporarias..... 97.440 miles de euros.

Déficit Tarifario

Tal y como se explica en la nota 5.11, la Entidad Pública Empresarial ENAIRe, proveedor de servicios de Navegación Aérea, tiene como principal fuente de ingresos la tasa por el servicio de navegación aérea en ruta.

Las tarifas unitarias de ruta se calculan anualmente a partir de los costes y el tráfico determinados en el Plan de Rendimientos correspondiente al periodo de referencia en vigor (RP4). El mecanismo de determinación de estas tarifas parte de dichos valores planificados, sobre los que se aplican los ajustes previstos en el Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317 (en adelante el Reglamento), destinados a reflejar las desviaciones reales y a materializar el sistema de compartición de riesgos entre proveedores y usuarios del espacio aéreo.

En el cálculo de las tarifas unitarias se tienen en cuenta, entre otros aspectos, el importe de las desviaciones principalmente en inflación y de tráfico aéreo respecto a las cifras determinadas en el Plan de Rendimientos, incorporándose dichas desviaciones mediante los mecanismos de ajuste previstos en el Reglamento y aplicándose en el año n+2.

En el caso de las desviaciones de los costes reales de navegación aérea en ruta frente a los determinados, las mismas son asumidas por ENAIRe, salvo en las excepciones que especifica el Reglamento, que permiten ajustar determinados costes no controlables.

Asimismo, en un ámbito extraordinario ajeno al marco regulatorio ordinario, durante la crisis sanitaria global provocada por la COVID-19, el tráfico aéreo sufrió una reducción sin precedentes, principalmente en el periodo 2020-2021, con la consecuente disminución de ingresos para ENAIRe.

A nivel europeo se tomaron una serie de medidas excepcionales para apoyar al sector aéreo que se materializaron en el Reglamento de Ejecución (UE) 2020/1627 de 3 de noviembre de 2020, y que contempla la aplicación temporal de la tarifa unitaria de los años 2020 y 2021. De este modo, sólo se repercutieron a las compañías aéreas una parte de los costes de este periodo y el resto de costes, denominado “saldo COVID”, se viene recuperando desde 2023 y en un plazo máximo de siete años.

Adicionalmente, existen otros factores que han afectado al saldo tarifario acumulado del año 2025, como son los ajustes de inflación relativos al periodo 2024-2025 y el impacto del saldo acumulado de la provisión de la Reserva Activa Especial aplicada por requisito legal desde el año 2022 y que es considerada como coste exento susceptible de ser recuperado a partir del año 2025 y dentro del periodo de recuperación previsto por la normativa aplicable. A ello se añaden, en 2024, los importes derivados de la Sentencia 1225/2024 del Tribunal Supremo, en la que ENAIRe obtuvo una resolución contraria a sus intereses y debió abonar los salarios pendientes a los controladores aéreos de las promociones 31 en adelante. Tanto los importes asociados a la RAE como los derivados de la Sentencia 1225/2024 y otros ajustes derivados de cambios en la legislación de la Seguridad Social, tienen la consideración de costes exentos y podrán recuperarse en los próximos años, de acuerdo con la normativa aplicable y siempre que la Comisión Europea no disponga lo contrario.

El saldo tarifario, ya sea positivo (superávit) o negativo (déficit), no cumple la definición de activo del Marco Conceptual de la contabilidad del Plan General de Contabilidad de 2007 (de acuerdo con el informe recibido de la Oficina Nacional de Contabilidad de la Intervención General de la

Administración del Estado, previa consulta por parte de ENAIRe), por lo que no se ha registrado en el Balance de la Entidad. No obstante, si se produjera una modificación de las circunstancias el saldo tarifario negativo que acumula ENAIRe podría llegar a calificarse como Activo, por lo que la Entidad lo considera como un Activo Contingente, que a fecha de 31 de diciembre de 2025 se estima en 456,5 millones de euros.

20. Administraciones Públicas y situación fiscal

20.1. Saldos con las Administraciones Públicas

La composición de los saldos con las Administraciones Públicas a 31 de diciembre de 2025 y 2024 es la siguiente:

20.1.1. Saldos deudores

Saldos Deudores	Miles de euros	
	2025	2024 (*)
Activos por impuesto diferido	314.978	349.544
Derechos por deducciones pendientes de aplicar	-	977
Créditos fiscales por bases imponibles negativas	65.253	106.921
Total "Activos por impuesto diferido" (nota 20.5)	380.231	457.442
Total "Deudores Comerciales No Corrientes (Administración Pública Deudor Exoneraciones)	6.618	3.336
Activos por impuesto corriente largo plazo	-	136.471
Activos por impuesto corriente corto plazo	187.648	1.699
Hacienda Pública deudora por IVA, IGIC, IPSI	22.729	30.367
Hacienda Pública/ U.E. deudora por subvenciones concedidas	11.389	26.510
Administración Pública Deudor Exoneraciones y otros AGE	6.417	1.596
Otros	270	164
Total "Otros créditos con las Administraciones Públicas"	40.805	58.637
Total Saldos deudores	615.302	657.585

(*) Datos reexpresados (Nota 3.8).

El activo por impuesto corriente surge de la estimación de la liquidación del gasto por Impuesto sobre Sociedades correspondiente a los ejercicios 2025 y 2024.

La estimación de la liquidación del impuesto de sociedades del ejercicio 2025 de la Entidad Matriz, a la fecha de redacción de la Memoria de las Cuentas Anuales arroja un líquido a devolver de 166.961 miles de euros (136.471 miles de euros en 2024), procedente de la diferencia entre la cuota líquida, que en el ejercicio 2025 es de 39.247 miles de euros (en el ejercicio 2024 la cuota líquida fue de 24.248), y la suma de los pagos fraccionados realizados, que en este ejercicio ascienden a 204.138 miles de euros (en 2024 ascendieron 159.310 miles de euros) y retenciones soportadas durante el ejercicio por importe de 2.070 miles de euros (1.409 miles de euros en 2024), habiéndose clasificado en el corto plazo de acuerdo a las previsiones sobre su recuperación. A este importe se une el saldo deudor frente a la Hacienda Pública por impuesto

corriente de Aena y sus sociedades dependientes directas por 20.687 miles de euros, también registrado a corto plazo, lo que supone un Activo por impuesto corriente a corto plazo total para el Grupo de 187.648 miles de euros.

El saldo deudor con Hacienda Pública por IVA, IGIC e IPSI refleja el saldo a cobrar de las Administraciones Públicas, relativos a las cuotas a devolver por dichos impuestos.

El saldo de “Administración Pública Deudor Exoneraciones y otros AGE” recoge el importe pendiente de cobro de los Ministerios de Defensa y de Transportes, y Movilidad Sostenible, de los servicios prestados a los vuelos exentos (nota 5.11).

El saldo de “U.E. deudor por subvenciones concedidas” recoge el importe de las subvenciones de carácter europeo reconocidas para la explotación por importe de 1.163 miles de euros, de los cuales 1.109 miles son a corto plazo, y subvenciones europeas de capital de distinta naturaleza por importe de 10.460 miles de euros, de los cuales 10.280 miles son a corto plazo.

20.1.2. Saldos acreedores

Saldos Acreedores	Miles de euros	
	2025	2024
Pasivos por impuesto diferido L/P (Nota 20.7)	166.125	182.399
Total “Pasivos por impuesto diferido”	166.125	182.399
Pasivos por impuesto corriente C/P	12.245	4.814
Total “Pasivos por impuesto corriente”	12.245	4.814
Hacienda Pública acreedora por otros impuestos	173	48
Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas	48.216	35.977
Impuesto sobre el Valor Añadido	14.446	35.936
Organismos de la Seguridad Social acreedores	43.957	30.813
Hacienda Pública acreedora por Subvenciones	2.296	2.022
Total “Otras deudas con las Administraciones Públicas”	109.088	104.796
Total Saldos Acreedores	287.458	292.009

20.2. Impuestos sobre Beneficios: Conciliación entre el Importe Neto de los Ingresos y Gastos del ejercicio y la Base Imponible Fiscal

La conciliación entre el resultado contable y la base imponible del Impuesto sobre sociedades en los ejercicios 2025 y 2024 es la siguiente:

Ejercicio 2025

Conciliación resultado contable y base imponible fiscal	Miles de euros						
	Cuenta de Pérdidas y Ganancias		Ingresos y Gastos directamente imputados al PN		Reservas		Total
Saldo de ingresos y gastos del ejercicio 2025	2.300.509		(22.198)		-		2.278.311
(*)	<i>A</i>	<i>D</i>	<i>A</i>	<i>D</i>	<i>A</i>	<i>D</i>	
Impuesto sobre Sociedades	764.460	-	-	(14.839)	-	-	749.621
Diferencias Permanentes de las sociedades individuales	4.798	(854.971)	-	-	-	-	(850.173)
Diferencias Temporarias de las sociedades individuales							
Con origen en el ejercicio	153.354	(106.748)	66.327	(29.290)	-	-	83.643
Con origen en ejercicios anteriores	919	(59.641)	-	-	-	-	(58.722)
Diferencias Temporarias de los ajustes por consolidación							
Con origen en el ejercicio	929.718	(180.597)	-	-	-	-	749.121
Con origen en ejercicios anteriores	-	-	-	-	-	-	-
Base Imponible Previa	2.951.801		-		-		2.951.801
Compensación BIN de ejercicios anteriores							(64.906)
Base Imponible (Resultado fiscal)							2.886.895

(*) *A*: Aumentos
D: Disminuciones

Ejercicio 2024

Conciliación resultado contable y base imponible fiscal	Miles de euros						
	Cuenta de Pérdidas y Ganancias		Ingresos y Gastos directamente imputados al PN		Reservas		Total
Saldo de ingresos y gastos del ejercicio 2024	1.993.205		(181.143)		-		1.812.062
(*)	<i>A</i>	<i>D</i>	<i>A</i>	<i>D</i>	<i>A</i>	<i>D</i>	
Impuesto sobre Sociedades	723.269	-	-	(10.770)	-	-	712.499
Diferencias Permanentes de las sociedades individuales	14.404	(698.368)	-	-	-	-	(683.964)
Diferencias Temporarias de las sociedades individuales							
Con origen en el ejercicio	135.442	(74.635)	233.174	(41.261)	-	-	252.720
Con origen en ejercicios anteriores	927	(32.359)	-	-	-	-	(31.432)
Diferencias Temporarias de los ajustes por consolidación							
Con origen en el ejercicio	811.011	(222.770)	-	-	-	-	588.241
Con origen en ejercicios anteriores	-	-	-	-	-	-	-
Base Imponible Previa	2.650.126		-		-		2.650.126
Compensación BIN de ejercicios anteriores							(53.884)
Base Imponible (Resultado fiscal)							2.596.242

(*) *A*: Aumentos
D: Disminuciones

Las principales diferencias permanentes se deben, fundamentalmente, a gastos no deducibles e ingresos no tributables como la exención por doble imposición de los dividendos recibidos, incluyéndose adicionalmente en los ejercicios 2025 y 2024 la reducción en base imponible derivada del ajuste por reserva de capitalización establecido en el artículo 25 de la Ley 27/2014 del Impuesto de Sociedades por importe de 130.487 miles de euros (42.997 miles de euros en el ejercicio 2024). En cuanto a las principales diferencias temporales, corresponden a la diferencia entre la amortización fiscal y contable, dotación al deterioro de inmovilizado, dotación a la provisión de insolvencias y provisiones de riesgos y gastos de personal, principalmente la Reserva Activa y la Reserva Activa Especial (nota 19.1.1).

Conforme a la orden ministerial de 7 de abril de 2021 de acuerdo de mutación demanial de la planta sótano -1 del edificio situado en la calle Arturo Soria, 109 (Madrid), se produjo la desafectación de dicha planta, completándose la mutación total de dicho edificio, aprobada por la Dirección General de Patrimonio del Estado a favor del Ministerio de Interior e iniciada en el ejercicio 2020. En referencia a esta mutación demanial, en el informe jurídico emitido por la Abogacía de Estado en octubre de 2021 se concluyó que *“El Edificio sito en C/Arturo Soria nº 109 siempre perteneció a Patrimonio del Estado quedando adscrito a AENA (luego a ENAIRe) desde el momento de la creación de esta. Por tanto, la mutación demanial acordada a favor del Ministerio del Interior no suponía una transferencia de la titularidad dominical, sino una adscripción administrativa del bien a los fines de otro ente público o de la Administración General del Estado y la atribución de las facultades de gestión y administración al organismo al que se encuentra afecto el bien”*.

En consecuencia, ENAIRe presentó Declaración rectificativa del IS 2020, suprimiendo el ajuste positivo de 21.213 miles de euros realizado en aplicación del artículo 17.4 LIS de transmisiones lucrativas y societarias a valor de mercado, ya que al ser un bien del Patrimonio del Estado no hubiera podido transmitir la propiedad.

Con fecha 23 de febrero de 2023 la Agencia Tributaria (AEAT) emitió resolución desestimatoria de la declaración rectificativa del IS 2020, indicando que *“...con la mutación demanial se produjo la transmisión de un derecho de uso sin contraprestación, y que, por tanto, resultan plenamente aplicables los apartados 4 y 5 del artículo 17 de la Ley del Impuesto sobre Sociedades. Esto es, nos encontramos ante una transmisión lucrativa de un elemento patrimonial, lo que supone que, a efectos fiscales, el elemento entregado debe valorarse por su valor de mercado, computándose una renta en el transmitente por diferencia entre dicho valor de mercado y su valor fiscal, tal y como consignó el obligado tributario en su autoliquidación inicial de IS 2020”*.

ENAIRe presentó alegaciones el 16 de marzo de 2023, posteriormente, al no haber recibido contestación al respecto presentó solicitud de impulso para la resolución expresa de la solicitud de rectificación de autoliquidaciones el 9 de febrero de 2024.

El 9 de octubre de 2024 la Agencia Tributaria (AEAT) volvió a emitir resolución desestimatoria de la declaración rectificativa del IS 2020, indicando que *“Tal y como se ha puesto de manifiesto en la contestación a la primera alegación, al haberse producido la transmisión de la plena titularidad del inmueble, el valor a determinar es el valor del inmueble como ya hizo la Entidad Matriz”*.

Tras esta última resolución la Entidad Matriz no hizo alegaciones, al mantenerse el criterio de la Agencia Tributaria (AEAT), presentando el 20 de diciembre de 2024 un escrito rectificativo de la autoliquidación del Impuesto sobre Sociedades del ejercicio 2021, así como del detalle histórico de Bases Imponibles Negativas pendientes de compensación declaradas en las autoliquidaciones del Impuesto sobre Sociedades de los ejercicios 2022 y 2023, por el importe de la plusvalía como consecuencia de la desafectación del 20,20% (planta sótano y aparcamiento) del edificio sito en C/Arturo Soria nº 109 en el año 2021.

La plusvalía a ajustar resulta de la diferencia entre el valor de mercado del sótano 1 en el momento de la desafección y el valor fiscal por el que ENAIRe lo tenía registrado, que asciende a 5.473 miles de euros, que afecta a la liquidación del impuesto de 2021 y al histórico de Bases Imponibles Negativas de 2022 y 2023.

El 7 de febrero de 2025, la A.E.A.T. envió a ENAIRe una notificación, en la que no se admite a trámite la rectificación por la vía del escrito, sino que se insta a la Entidad a presentar una nueva declaración del Impuesto sobre sociedades del ejercicio 2021 reduciendo la base imponible negativa como consecuencia del reconocimiento de la plusvalía, e igualmente insta a ENAIRe a modificar las declaraciones presentadas en los años 2022 y 2023 al objeto de que se registre la nueva base imponible negativa del año 2021.

El 18 de febrero, la Entidad Matriz ha presentado las declaraciones complementarias de los ejercicios 2021, 2022 y 2023 en forma y plazo, con las modificaciones indicadas para cada ejercicio.

Como se indica en la nota 18, en el ejercicio 2024, la Entidad Matriz detectó que las reclamaciones provisionadas del colectivo de control relativas a los controladores de las promociones 31 en adelante y a los controladores de las promociones 29 y 30, tenían un valor a 31 de diciembre de 2023 superior al real, lo que supuso un ajuste contable en 2024 para minorar dichas provisiones en 14,4 millones de euros (12,3 millones de euros y 2,1 millones de euros respectivamente). La contrapartida de dicho ajuste fue el Epígrafe de “Resultados Negativos de Ejercicios Anteriores” del Patrimonio Neto.

Dado que este ajuste correspondía a un error contable de acuerdo con la Norma de Registro y Valoración NRV 22ª errores sobre cambios de criterio y cambios en las estimaciones del PGC, se trató fiscalmente conforme al artículo 11.3. 1º de la LIS.

Conforme a este artículo, los gastos e ingresos deberán imputarse fiscalmente al periodo impositivo en el que se devengaron. Dado que es el ejercicio 2022 en el que la sentencia de la Audiencia Nacional estima parcialmente las pretensiones de los controladores, será en dicho ejercicio en el que se debe imputar el ingreso (menor gasto) derivado del exceso de la provisión.

Con el fin de regularizar el ejercicio 2022 incluyendo el ajuste de 14,4 millones de euros llevado a “Resultados Negativos de Ejercicios Anteriores” en 2024, el 21 de julio de 2025 se presentó una declaración complementaria, con el reconocimiento de una menor base imponible negativa.

20.3. Conciliación entre Resultado Contable y Gasto por Impuesto sobre Sociedades

La conciliación entre el resultado contable y el gasto por Impuesto sobre Sociedades es la siguiente:

Miles de euros	2025	2024
Resultado contable antes de impuestos	3.064.969	2.716.474
Diferencias permanentes	(850.173)	(683.964)
Resultado contable ajustado	2.214.796	2.032.510
Cuota	543.897	514.926
Deducciones y otras bonificaciones	(36.703)	(34.598)
Impuesto resultante	507.194	480.328
Actualización Activos Fiscales	35.791	93.535
Ajustes a la imposición sobre beneficios	221.475	149.406
Impuesto reconocido en la cuenta de pérdidas y ganancias	764.460	723.269

El tipo impositivo implícito resultante antes de aplicar deducciones ha sido del 25% tanto en 2025 como en 2024, salvo para el grupo Aeropuertos del Nordeste de Brasil y Bloco Do Onze Aeroportos do Brasil (BOAB), con un gravamen impositivo del 34%.

En el ejercicio 2025 el Grupo ha aplicado deducciones, principalmente por la activación de activos fijos en Canarias y por I+D+i (nota 20.6). En este sentido, el Grupo ha generado en el ejercicio 37.013 miles de euros de deducciones, 6.755 miles de euros de la Entidad Matriz y 30.258 miles de euros de la sociedad dependiente AENA S.M.E., S.A., de los que ha aplicado su totalidad. Además, la Entidad Matriz ha aplicado 2.678 miles de euros de deducciones generadas en años anteriores.

En aplicación de la Resolución de 9 de febrero de 2016, del Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas (ICAC), por la que se desarrollan las normas de registro, valoración y elaboración de las cuentas anuales para la contabilización del Impuesto sobre Beneficios que establece como requisito general para reconocer activos por impuesto diferido que resulte probable que la empresa disponga de ganancias fiscales futuras que permitan la aplicación de estos activos, fijando como plazo máximo para poder recuperar éstos un plazo de diez años respecto al cierre de ejercicio, una vez realizado el cálculo del Impuesto de Sociedades del ejercicio 2025, en el que se aplican 16.227 miles de euros de cuota de bases imponibles negativas generadas en ejercicios anteriores (nota 20.5.1). Además, en base a la planificación fiscal del periodo 2026-2035, ha habido que disminuir las bases imponibles en 25.887 miles de euros de cuota (nota 3.5), deteriorando bases imponibles del balance que pasan a considerarse Activo Contingente. Por otro lado, según los datos de estimación de la liquidación del Impuesto de Sociedades de 2025, las Diferencias Temporales aumentan en 130 miles de euros (nota 20.5.2), pero después de este aumento y de acuerdo con la planificación fiscal ha habido que disminuirlas por un importe de 9.904 miles de euros. Es decir, el importe de actualización reflejado en el cuadro anterior es la suma de estos ajustes.

20.4. Desglose del gasto/ ingreso sobre beneficios

	Miles de euros			
	2025		2024	
	Imputados a PG	Imputados a PN	Imputados a PG	Imputados a PN
Impuesto corriente	672.232	-	598.507	-
Del ejercicio	672.232	-	598.507	-
Impuesto diferido	(165.038)	-	(118.179)	-
Variación de activos por impuestos diferidos				
<i>Por diferencias temporarias deducibles</i>				
Amortizaciones	10.337	-	11.137	-
Pérdidas Créditos Insolvencias	(2.248)	-	1.513	-
Provisiones	994	-	(5.097)	-
Pérd. Partic. Entid.No Cot. y E. grupo	(1.224)	-	(1.575)	-
Deterioro inmovilizado	-	-	-	-
Otros	(185.500)	-	(138.712)	-
<i>Activación/ Compensación de BIN activadas</i>	16.536	-	13.492	-
<i>Deducciones aplicadas/ pendientes de aplicar</i>	2.678	-	12.506	-
<i>Cambios tipos impositivos</i>	-	-	-	-
Variación de pasivos por impuestos diferidos				
<i>Por diferencias temporarias imponibles</i>				
Amortizaciones	(4.569)	-	-	-
Subvenciones	(3.692)	-	(9.709)	-
Otros	1.650	-	(1.734)	-
Gasto por impuesto de sociedades	507.194	-	480.328	-

20.5. Activos por Impuesto Diferido registrados

Los activos por impuesto diferido registrados al 31 de diciembre de 2025 y 2024 se desglosan, según su naturaleza, de la siguiente forma:

Activos por impuesto diferido registrados	Miles de euros	
	2025	2024(*)
Créditos fiscales por bases imponibles negativas	65.253	106.921
Deducciones pendientes de compensar	-	977
Diferencias temporarias activadas	314.978	349.544
Total activos por impuestos diferidos	380.231	457.442

(*) Datos reexpresados (Nota 3.8).

El Grupo presenta un crédito fiscal a largo plazo por bases imponibles negativas ante la Hacienda Pública a 31 de diciembre de 2025 por importe de 65.253 miles de euros (106.921 miles de euros a 31 de diciembre de 2024).

A 31 de diciembre de 2025, no hay reconocidas como un activo fiscal en el Balance Consolidado deducciones pendientes de aplicar (977 miles de euros a 31 de diciembre de 2024, que pertenecían en su totalidad a la Entidad Matriz y correspondían a la deducción por actividad de I+D+i cuya caducidad es de 18 años).

Los activos por impuesto diferido indicados han sido registrados en el Balance Consolidado por considerar el Grupo que, conforme a la mejor estimación sobre los resultados futuros de la

Entidad dominante y sociedades dependientes, incluyendo determinadas actuaciones de planificación fiscal, es probable que dichos activos sean recuperados.

20.5.1. Créditos fiscales por Bases Imponibles Negativas

Las bases imponibles negativas pendientes de compensar del Grupo al cierre de los ejercicios 2025 y 2024 y sus correspondientes importes y plazos máximos de compensación son los siguientes:

Ejercicio 2025

Ejercicio en que se generaron	Miles de euros	Plazo Máximo para compensar
2011	59.111	No hay plazo máximo
2020	323.391	
2021	309.355	
2022	81.661	
2023	660	
2024	10.430	
2025	3.021	
Total	787.629	

Ejercicio 2024

Ejercicio en que se generaron	Miles de euros	Plazo Máximo para compensar
2010	36.613	No hay plazo máximo
2011	83.824	
2020	323.391	
2021	309.355	
2022	96.024	
2023	743	
2024	11.582	
Total	861.532	

Como se muestra en la nota 20.4, se han aplicado 16.536 miles de euros de bases imponibles negativas de ejercicios anteriores en el ejercicio 2025, 16.227 miles de euros corresponden a la Entidad Matriz, 310 miles de euros al Grupo Aena, compensándose con las generadas por EGS S.M.E., S.A., 1 miles de euros (13.492 millones de euros de bases imponibles negativas de ejercicios anteriores en el ejercicio 2024, de las cuales 13.471 miles de euros correspondían a la Entidad Matriz y 21 miles de euros al Grupo Aena).

Tras la estimación de la liquidación del Impuesto de Sociedades del ejercicio 2025 en la Entidad Matriz, en la que se aplican 16.227 miles de euros en cuota de bases imponibles negativas generadas en ejercicios anteriores, se ha realizado la planificación fiscal para el periodo 2026-2035, que arroja que se tienen que disminuir las bases imponibles negativas en 25.887 miles de euros, lo que ha supuesto un gasto por la suma de dichos importes de 42.113 miles de euros. En el ejercicio 2024 la estimación de la liquidación del impuesto junto con la planificación fiscal para el periodo 2025-2034 arrojaron una disminución neta de las bases imponibles negativas en 89.676 miles de euros (cuota).

Todo lo anterior supone que, de los 787.629 miles de euros de base imponible a recuperar a 31 de diciembre de 2025 (861.532 miles de euros en 2024) se reconozcan en Balance 261.012 miles de euros (427.684 miles de euros en 2024) (nota 19.2.2), que al tipo impositivo correspondiente

según cada entidad del Grupo suponen los 65.253 miles de euros (106.921 miles de euros en 2024) recogidos en el Balance Consolidado del Grupo.

20.5.2. Diferencias temporarias activadas

El detalle de las diferencias temporarias que han generado los activos por impuesto diferido registrados en el Balance consolidado es el siguiente:

Diferencias temporarias activadas	Miles de euros	
	2025	2024 (*)
Amortización de activos y provisión de activos	285.325	313.585
Provisión por deterioro de créditos comerciales	10.448	8.622
Provisión compromisos laborales	75.748	76.774
Actualización de provisiones	3.712	3.712
Derivados de cobertura	(6.687)	(10.114)
Deterioro de inmovilizado	10.506	10.498
Otros	33.366	34.000
Actualización Activos Fiscales	(97.440)	(87.533)
Total	314.978	349.544

(*) Datos reexpresados (Nota 3.8).

Tras la estimación de la liquidación del Impuesto de Sociedades de la Entidad Matriz del ejercicio 2025, en la que las Diferencias Temporales aumentan en 130 miles de euros, se ha realizado la planificación fiscal para el periodo 2026-2035 que arroja una disminución de las Diferencias Temporarias de 9.904 miles de euros, lo que ha supuesto un gasto por la diferencia de dichos importes de 9.775 miles de euros. En el ejercicio 2024, la planificación fiscal para el periodo 2025-2034 supuso una disminución de las Diferencias Temporarias de 3.859 miles de euros.

El importe de -97.440 miles de euros (-87.533 miles de euros en 2024) corresponden a la diferencia entre el activo fiscal reconocido por diferencias temporarias de la Entidad Matriz y el importe recuperable por este concepto en 10 años.

20.6. Activos por deducciones pendientes de aplicar

A 31 de diciembre de 2025 el Grupo no tiene deducciones pendientes de compensar de este ejercicio, ni de ejercicios anteriores.

A 31 de diciembre de 2024, el Grupo tenía 977 miles de euros, generados en el propio ejercicio, que pertenecen en su totalidad a la Entidad Matriz y corresponden a la deducción por actividad de I+D+i cuya caducidad es de 18 años (ver nota 20.3 y 20.5).

20.7. Pasivos por impuesto diferido

El detalle de las diferencias temporarias que han generado los pasivos por impuesto diferido registrados en Balance consolidado es el siguiente:

	Miles de euros	
	2025	2024
Subvenciones	113.556	121.679
Amortizaciones	59.977	67.243
Fondo de Pensiones	(293)	(293)
Derivados de Cobertura	1.728	1.728
Otros	(8.843)	(7.958)
Total	166.125	182.399

Las cifras del apartado “Amortizaciones” tienen origen principalmente, de la filial de Reino Unido y deriva, en su mayor parte, de la adquisición en 2014 por Grupo Aena de la sociedad LLAH III. Conforme a la norma de Combinación de negocios, se llevó a cabo la puesta a valor razonable de los activos y pasivos identificables adquiridos. Según se informa en la Memoria de 2014, el valor razonable de los activos identificables adquiridos y los pasivos asumidos se basa en las valoraciones encargadas a terceros en el contexto de la adquisición de la participación adicional del 11% en LLAH III el 16 de octubre de 2014. En este proceso de asignación del precio de compra, surge un Pasivo por impuesto diferido por la aplicación del tipo impositivo de Reino Unido a la diferencia entre el valor razonable de los activos adquiridos y su coste de adquisición (que es el aceptado fiscalmente para calcular el gasto deducible por amortizaciones). Este Pasivo por impuesto diferido está siendo revertido a medida que se van amortizando los activos revalorizados.

20.8. Ejercicios pendientes de comprobación y actuaciones inspectoras

Según establece la legislación vigente, los impuestos no pueden considerarse definitivamente liquidados hasta que las declaraciones presentadas hayan sido inspeccionadas por las autoridades fiscales o haya transcurrido el plazo de prescripción de cuatro años.

No obstante, el derecho de la Administración para comprobar o investigar las bases imponibles negativas compensadas o pendientes de compensación, las deducciones por doble imposición y las deducciones para incentivar la realización de determinadas actividades aplicadas o pendientes de aplicación, prescribe a los diez años a contar desde el día siguiente a aquel en que finalice el plazo establecido para presentar la compensación o aplicación. Transcurrido dicho plazo, se deberán acreditar las bases imponibles negativas o deducciones mediante la exhibición de la liquidación o autoliquidación y de la contabilidad, con acreditación de su depósito durante el citado plazo en el Registro Mercantil.

Según establece la legislación vigente, los impuestos no pueden considerarse definitivamente liquidados hasta que las declaraciones presentadas hayan sido inspeccionadas por las autoridades fiscales o haya transcurrido el plazo de prescripción de cuatro años. En este sentido, los periodos abiertos a inspección a fecha de redacción de estas cuentas son:

- La entidad Matriz tiene abierto a inspección fiscal los periodos 2020 a 2024 para el Impuesto sobre Sociedades (IS) y 2022 a 2025 para el Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas (IRPF), Impuesto sobre Valor Añadido (IVA), Impuesto General Indirecto Canario (IGIC) e Impuesto sobre la Producción, los Servicios y la Importación (IPSI).

- Las sociedades integrantes del Grupo fiscal AENA tienen abiertos a inspección fiscal ejercicios 2015, 2016, 2019 y siguientes.

A cierre del ejercicio 2025 no existe ninguna inspección abierta en impuestos estatales ni locales de la Entidad Matriz. El Grupo fiscal AENA tiene abierta una actuación inspectora de carácter parcial relativa al Impuesto sobre Sociedades de los años 2015 a 2023.

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

En Brasil donde tienen domicilio ANB y BOAB los ejercicios abiertos a inspección por las administraciones correspondientes son los cinco últimos años.

La Comisión Europea comunicó al gobierno de España la intención de realizar una actuación de control en relación con el régimen de Ayuda Estatal SA. 101888, HAC Régimen Económico Fiscal de Canarias. Ayudas a la Inversión. En base a este mandato la AEAT realizó un requerimiento de información a la sociedad dependiente Aena S.M.E., S.A., en relación con las inversiones y subvenciones recibidas por la compañía en sus centros canarios respecto al ejercicio 2022 que fue ampliado durante el ejercicio 2025 a los ejercicios 2020 y 2021. Finalmente, este requerimiento dio lugar a un procedimiento de “comprobación del cumplimiento de los requisitos establecidos en el Régimen Económico y Fiscal de Canarias”.

La sociedad dependiente ha facilitado toda la información solicitada en el procedimiento y del análisis de la aplicación del cálculo de la intensidad de las ayudas estatales a la inversión establecido en la normativa comunitaria se podría determinar que aun cumpliendo estrictamente con la normativa nacional, se podría haber superado la intensidad permitida por la normativa comunitaria, por lo que se ha procedido a realizar una provisión para una futura regularización – devolución de las ayudas aplicadas por importe de 14.629 miles de euros.

El Grupo considera que se han practicado adecuadamente las liquidaciones de los mencionados impuestos, por lo que, aún en caso de que surgieran discrepancias en la interpretación normativa vigente por el tratamiento fiscal otorgado a las operaciones, los eventuales pasivos resultantes, en caso de materializarse, no afectarían de manera significativa a las cuentas anuales adjuntas.

A partir del 1 de enero de 2005, la Entidad Pública Empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (actual ENAIRE) y las empresas participadas de la anterior que cumplían los requisitos fiscales establecidos por la LIS para tributar bajo el régimen de consolidación fiscal, constituyeron el Grupo Fiscal 50/05 y acogieron el mismo al Régimen Especial de Consolidación Fiscal del Impuesto sobre Sociedades.

Desde dicho ejercicio 2005, ENAIRE vino tributando bajo el régimen de consolidación fiscal.

El 11 de febrero del 2015, y siendo ENAIRE accionista único de Aena S.M.E., S.A., mediante una Oferta Pública de Venta de Acciones se procedió a vender un 49% de su participación, manteniendo el 51% de participación en dicha compañía.

La venta referida en el punto anterior conllevó para ENAIRE la circunstancia de pérdida de Entidad Dominante del Grupo, al dejar de cumplir los requisitos estipulados en el artículo 58.2 de la Ley 27/2014 del Impuesto sobre Sociedades, siendo el Grupo Fiscal disuelto con fecha de efectos fiscales del 1 de enero de 2015.

Con motivo de dicha extinción, con fecha 1 de enero de 2015, del Grupo Fiscal ENAIRe al cual pertenecían, junto a ENAIRe, como sociedades dependientes Aena S.M.E., S.A., y Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A., y de acuerdo a la voluntad manifestada por los Consejos de ambas sociedades, con fecha 7 de abril del 2015 Aena S.M.E., S.A., comunicó a la Agencia Tributaria la solicitud de acogimiento al régimen de consolidación fiscal de las sociedades Aena S.M.E., S.A. y Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A.

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

En cuanto a la matriz ENAIRe, la entidad comenzó a tributar bajo el Régimen de Tributación Individual, con fecha 1 de enero de 2015.

Tras acuerdo a favor en el Consejo de Administración de EGS del 15 de diciembre y en el Consejo Rector de ENAIRe de 19 de diciembre, el 29 de diciembre de 2025 se solicitó a la Agencia Tributaria (AEAT) el alta del Grupo Fiscal compuesto por ENAIRe y EGS. El 20 de marzo de 2026 se ha recibido la confirmación por parte de la AEAT, quedando constituido con número 694/26.

20.9. Trasposición de Pilar Dos a España: Impuesto Complementario para garantizar una imposición mínima global del 15% a las multinacionales

El 21 de diciembre de 2024 fue publicada en el BOE la Ley 7/2024, de 20 de diciembre, por la que se establece un Impuesto Complementario para garantizar un nivel mínimo global de imposición del 15% para los grupos multinacionales y los grupos nacionales de gran magnitud (Pilar 2), trasponiendo la Directiva (UE) 2022/2523 de 15 de diciembre de 2022.

Posteriormente, por Real Decreto 252/2025, de 1 de abril, se aprueba el Reglamento del Impuesto Complementario para garantizar un nivel mínimo global de imposición para los grupos multinacionales y los grupos nacionales de gran magnitud (“Reglamento del Impuesto Complementario”).

Este impuesto tendrá efectos para los periodos impositivos iniciados desde el 1 de enero de 2024, siendo de aplicación a los grandes grupos con una facturación superior a 750 millones de euros en cifras consolidadas en, al menos, dos de los cuatro ejercicios anteriores al de referencia. A ENAIRe como cabecera de un Grupo, que contiene a su vez al Grupo AENA, grupo multinacional de gran magnitud, le es de aplicación este impuesto.

No obstante, durante el periodo comprendido entre los ejercicios iniciados en el 2024-2027 (con fecha 5 de enero de 2026, la OCDE ha ampliado el puerto seguro a 2027, incorporando la UE a la Directiva (UE) 2022/2523), se prevé la posibilidad de aplicar los denominados puertos seguros transitorios (“PST”), en virtud de los cuales no resultará exigible el Impuesto Complementario siempre que se supere alguno de los siguientes tests: el test de minimis, el test de tipo efectivo simplificado o el test de beneficio rutinario.

Atendiendo a la normativa citada, se realizó en el ejercicio 2025 un estudio para analizar el impacto de Pilar Dos respecto del ejercicio 2024 del Grupo del que es cabecera ENAIRe, en el que se analizaba el perímetro del Grupo a efectos de Pilar Dos, y se realizaba un ejercicio de cálculo del Puerto Seguro Transitorio (“PST”).

Este estudio realizado por PwC, concluye que todas las jurisdicciones en las que el Grupo ENAIRe tiene presencia en el ejercicio 2024 cumplen con el PST. De tal forma, el Impuesto Complementario de 2024 en cada una de las jurisdicciones sería cero.

Por su parte, el subgrupo AENA también ha evaluado el posible impacto de Pilar Dos teniendo en cuenta los PST, concluyendo que no se espera un impacto patrimonial significativo como consecuencia de la concurrencia, alternativa o simultánea, de las siguientes circunstancias en cada una de las jurisdicciones en las que opera el Grupo: un tipo impositivo efectivo superior al 15% o presencia substancial de personal e inmovilizado que implican la exclusión de rentas sujetas a la imposición mínima.

20.10. Obligación en España de publicar la información del Impuesto de sociedades País por País.

La Ley 22/2015 de Auditoría de Cuentas ha incorporado al ordenamiento español, mediante su Disposición Adicional 11ª, la Directiva 2021/2101, de 24 de noviembre de 2021, en lo relativo a la obligación de elaborar, publicar y depositar información relativa al impuesto sobre sociedades (Informe país por país público (CbCR Público) para determinadas empresas y sucursales españolas.

Dada la naturaleza de Entidad Pública Empresarial de la entidad Matriz ENAIRe, el 11 de diciembre de 2025 se realizó consulta a la Oficina Nacional de Contabilidad de la IGAE sobre si ENAIRe, como cabecera de un Grupo, estaba obligada a elaborar y publicar el Informe país por país público en las condiciones establecidas por la ley. A esta consulta se recibió respuesta el 22 de enero de 2026, resolviendo:

“Las entidades públicas empresariales no están obligadas a publicar esta información ya que no tienen ninguna de las formas jurídicas que se citan en el anexo I de la directiva. Por lo tanto, AENA es la entidad que se consideraría como la sociedad dominante última de un grupo sujeta a derecho español de acuerdo con lo regulado en la DA undécima de la Ley 22/2015”.

21. Periodificaciones

El detalle de las periodificaciones de activo a 31 de diciembre de 2025 y 2024 es el siguiente:

	Activo No Corriente		Activo Corriente	
	2025	2024	2025	2024
Periodificaciones	-	-	21.277	26.661
Total	-	-	21.277	26.661

El saldo de las periodificaciones de activo corriente corresponde, principalmente, a gastos anticipados y periodificaciones de Luton y gastos anticipados de primas de seguro y de tarjetas prepago, así como intereses devengados por derivados financieros de Aena S.M.E., S.A.

El detalle de las periodificaciones de pasivo a 31 de diciembre de 2025 y 2024 es el siguiente:

	Pasivo No Corriente		Pasivo Corriente	
	2025	2024	2025	2024
Periodificaciones	38.610	9.534	47.429	57.139
Total	38.610	9.534	47.429	57.139

En el Pasivo se incluye principalmente, las periodificaciones de ingresos de Luton (9,1 millones de euros a largo plazo y 47 millones a corto plazo). El 17 de noviembre de 2021 se formalizó el Acuerdo de recuperación sostenible del aeropuerto con Luton Borough Council para compensar la pérdida de actividad consecuencia de la pandemia. El acuerdo contempla un mecanismo de “*true up*” por el que se actualiza la fecha de finalización de la concesión, en función del tráfico alcanzado en cada ejercicio hasta el año 2026. Los niveles de tráfico registrados en 2024 han generado que la concesión se extienda al menos hasta el 4 de septiembre de 2032.

22. Ingresos y gastos

22.1. Distribución del importe neto de la cifra de negocios

El importe neto de la cifra de negocios correspondiente a las actividades ordinarias del Grupo ENAIRe se obtiene en el territorio nacional, salvo por las actividades de Desarrollo Internacional y sus filiales (nota 27), según el siguiente desglose:

	Miles de euros	
	2025	2024
Ingresos aeroportuarios	3.296.344	3.146.876
Prestaciones Patrimoniales	3.200.430	3.053.673
Aterrizajes	910.254	850.307
Estacionamientos	60.351	55.332
Pasajeros	1.401.161	1.366.443
Pasarelas telescópicas	105.241	103.409
Seguridad	548.129	498.231
Carburantes	36.179	35.096
Handling	127.213	125.395
Catering	11.736	11.444
Recuperación costes control fronterizo RDL 14/2022	165	1.076
Recuperación costes COVID-19 Ley 2/2021	1	6.940
Resto Servicios Aeroportuarios ⁽¹⁾	95.914	93.203
Servicios comerciales	1.929.692	1.759.686
Arrendamientos	38.269	35.554
Tiendas	144.318	135.871
Tiendas libres de impuestos	534.858	527.028
Restauración	368.922	347.710
Rent a car	260.847	207.669
Publicidad	27.787	26.210
Aparcamiento de vehículos	221.787	204.084
Servicios VIP ⁽²⁾	204.630	156.239
Resto ingresos comerciales ⁽³⁾	128.274	119.321
Servicios Inmobiliarios	130.609	114.298
Arrendamientos	19.436	17.512
Terrenos	18.358	17.634
Almacenes y hangares	8.773	7.090
Centros Logísticos de Carga	56.571	51.885
Explotaciones Inmobiliarias	27.471	20.177
Navegación Aérea	1.073.941	945.436
Ayudas a la Navegación en ruta	1.015.122	896.874
Ayudas a la Navegación en aproximación	37.721	36.322
Publicaciones y otros servicios	21.098	12.240
Otras líneas de negocio	704.431	674.570
Desarrollo Internacional	691.108	661.778
SCAIRM	13.223	12.699
I+D+i	100	93
Total cifra de negocios	7.135.017	6.640.866

⁽¹⁾ Incluye, Mostradores Utilización 400Hz, Servicio Contraincendios, Consignas, y Otros Ingresos.

⁽²⁾ Incluye Alquiler de Salas VIP, paquetes VIP, resto de Salas, Fast-track y Fast-lane.

⁽³⁾ Incluye Explotaciones Comerciales (Servicios Bancarios, Máquinas de plastificado de equipajes, telecomunicaciones, Máquinas vending, etc.), Suministros Comerciales, Filmaciones y Grabaciones.

Las ventas en moneda extranjera que se han efectuado principalmente en libras GBP y otras monedas como reales brasileños, pesos mexicanos, pesos colombianos, etc. tienen un contravalor de 691.121 miles de euros (661.775 miles de euros en 2024) (nota 27).

22.2. Aprovisionamientos

El desglose del epígrafe de Aprovisionamientos de los ejercicios 2025 y 2024 es el siguiente:

	Miles de euros	
	2025	2024
Compras de otros aprovisionamientos	1.144	363
Variación de existencias de otros aprovisionamientos	14	(32)
Trabajos realizados por otras empresas	98.456	89.214
Deterioro de mercaderías, materias primas y otros aprovisionamientos	-	(45)
Total	99.614	89.500

Los trabajos realizados por otras empresas incluyen, entre otros, los servicios prestados por el Ministerio de Defensa, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea y el Agencia Estatal de Meteorología (nota 26.2).

De la totalidad de los costes del sistema de navegación aérea español, de los que se informa a Eurocontrol y Comisión Europea, se incluyen, además de los costes de ENAIRe, los del Ministerio de Defensa, AEMET y AESA, entre otros, que aportan al sistema una serie de servicios que financian con cargo a sus presupuestos y que, posteriormente, recuperan por vía de la tarifa de ruta que ENAIRe recibe directamente de Eurocontrol, salvo la parte del Ministerio de Defensa que éste cobra directamente de Eurocontrol desde el ejercicio 2014.

El reembolso de las partes correspondientes a los organismos participantes del sistema, hasta el día 1 de octubre de 2019 estaba regulado con el Acuerdo de 27 de diciembre de 1995 en materia económica entre el Ministerio de Economía y Hacienda, el Ministerio de Obras Públicas, Transporte y Medio Ambiente y el Ente Público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, actualmente ENAIRe. En dicho Acuerdo se recogía que el Instituto Nacional de Meteorología (AEMET) y la Dirección General de Aviación Civil (AESA) debían recuperar los costes en los que incurrieran en el sistema de navegación aérea, así como la forma en que ENAIRe remuneraba a ambos su parte de los ingresos correspondientes de la tarifa de ruta, descontando de los importes resultantes el valor de los denominados vuelos exentos del pago de las tasas de ruta, mecanismo por el que ENAIRe era reintegrado por el importe de esos vuelos exentos.

A partir del día 2 de octubre de 2019, este acuerdo perdió su vigencia, de conformidad con lo establecido en la Disposición Adicional octava de la Ley 40/2015. Hasta 2025 no existía una norma que sustituyera el acuerdo de 1995 y que regule los pagos de las tasas de ruta correspondientes a cada organismo, ni tampoco la forma en que ENAIRe puede recuperar los costes de los vuelos exonerados, tan solo existía un proyecto de Orden Ministerial gestionado por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

En 2025 se ha tramitado un nuevo proyecto de Orden Ministerial para sustituir el citado acuerdo y regular los pagos de las tasas de ruta correspondientes a cada organismo y la forma en que ENAIRe puede recuperar los costes de los vuelos exonerados (nota 5.11). Este proyecto de Orden Ministerial gestionado por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible está pendiente de aprobación a 31 de diciembre de 2025.

El objeto de dicha orden es fijar el procedimiento para retribuir a los organismos que participan en la provisión de servicios de navegación aérea de ruta y aproximación, incluidos los servicios prestados a los vuelos exentos.

En base a lo expuesto, desde el 2 de octubre de 2019, ENAIRe optó por estimar el importe a liquidar a AESA y AEMET en función de lo señalado en el proyecto de Orden Ministerial citado, pendiente de aprobación y publicación. Es decir, actualmente ENAIRe liquida a AESA y a AEMET su parte correspondiente de las tasas de ruta por los vuelos tasables, según establece el nuevo proyecto de Orden, al tiempo que ha dejado de descontar a AESA y AEMET el coste de los vuelos exonerados (nota 5.11).

Como consecuencia del embargo de las tasas de Ruta y Aproximación que cobra Eurocontrol, ENAIRe no ha abonado desde el mes de julio de 2025 la parte correspondiente de estas tasas ni a AEMET ni a AESA (nota 15.2.3).

En este epígrafe también se incluyen los Servicios de Tránsito Aéreo (ATM) y los Servicios de Comunicaciones, Navegación y Vigilancia (CNS) prestados por otros proveedores de control aéreo a la Sociedad Dependiente Aena S.M.E., S.A.

22.3. Gastos de personal

Los gastos de personal se desglosan de la forma siguiente:

	Miles de euros	
	2025	2024
Sueldos, salarios y asimilados	1.093.556	1.005.201
Seguridad Social a cargo de la empresa	240.624	218.508
Aportaciones a compromisos laborales	9.221	8.490
Otros gastos sociales	42.455	39.211
Provisiones	(8.622)	15.807
Total	1.377.234	1.287.217

Las condiciones de los trabajadores del Grupo (formado por la Entidad Pública Empresarial ENAIRe, Aena S.M.E., S.A. y AIRM S.M.E., S.A.) están sujetas a la aprobación de la masa salarial por parte del Ministerio de Hacienda.

Conforme al “Acuerdo Marco por la Mejora del Empleo Público y el Servicio a la Ciudadanía” firmado el 27 de noviembre de 2025 por el Gobierno de España y los sindicatos mayoritarios en la Función Pública, las retribuciones del ejercicio 2025 de todo el personal recogen un incremento salarial del 2,5%.

En el ejercicio 2024 el incremento salarial fue del 2,5% (fijo del 2% y un incremento adicional consolidable de 0,5% (pendiente de pago al cierre del ejercicio 2024), aplicado porque el IPC armonizado de 2022, 2023 y 2024 ha superado el 8%).

En 2025, la base máxima de cotización se ha incrementado un 4% respecto al año anterior (5% en 2024), y el Mecanismo de Equidad Intergeneracional (MEI) ha supuesto un 0,67% de cotización adicional a la Seguridad Social a cargo de la empresa (0,58% en 2024), sobre la base de cotización por contingencias comunes.

A partir del año 2025 el tipo de cotización se ve incrementado por la Cuota de Solidaridad según el *Real Decreto 322/2024, de 26 de marzo de 2024, por el que se modifican el Reglamento General de Recaudación de la Seguridad Social*, se aplicará a la diferencia resultante entre el importe de la base máxima de cotización por contingencias comunes aplicable a los trabajadores por cuenta ajena y el importe de la base de cotización superior a aquella que, conforme a lo dispuesto en el artículo 147 del referido texto refundido les hubiera correspondido de no existir esa base máxima.

Se aplica en tres tramos progresivos, que para el año 2025 son 0,92% (para la parte del salario comprendida entre la base máxima y un 10% superior a la base máxima), 1% (entre el 10% y el 50% adicional a la base máxima) y el 1,17% (más del 50% de la base máxima).

La distribución del tipo de cotización por solidaridad entre empresario y trabajador mantendrá la misma proporción que la distribución del tipo de cotización por contingencias comunes.

El 5 de junio de 2023 se alcanzó el acuerdo para la aprobación del “III Convenio colectivo de los controladores de tránsito aéreo de ENAIRe”, que entró en vigor el 25 de agosto con su publicación en el B.O.E. del 24 de agosto. El nuevo Convenio presenta un nuevo modelo de masa salarial y de productividad por objetivos, en el que se normalizan los criterios sobre gestión de la masa salarial según los existentes en el sector público, y se establece un complemento de productividad estable en condiciones homogéneas de plantilla, aplicando un modelo por objetivos de empresa, colectivos e individuales.

Así, para el año 2025, la cuantía para el cálculo de la masa salarial del complemento de productividad asciende a 25.586 euros por controlador (24.962 euros por controlador en 2024), considerándose incluida la parte proporcional de la retribución de los servicios voluntarios que corresponda.

Este complemento será percibido por el personal Controlador en base a los objetivos alcanzados durante el ejercicio a nivel de equipo e individuales, estableciéndose el siguiente modelo de distribución:

Objetivos de equipo = objetivos de empresa (10%) + criterios colectivos (40%).

Objetivos individuales = criterios individuales (40%) + valores (10%)

El remanente, con excepción del que corresponda a los objetivos de empresa no cumplidos, se distribuirá proporcionalmente al grado de cumplimiento de los objetivos individuales de cada uno de los controladores de tránsito aéreo que hayan cumplido los mismos.

La cifra de sueldos y salarios del colectivo de control recoge el efecto de las sentencias:

- Audiencia Nacional nº27/2022 de 18 de febrero de 2022 tras demanda registrada con número 350/2021 solicitando el cobro del Complemento del Puesto de Trabajo regulado en el artículo 132 del III Convenio Colectivo Profesional de los controladores de tránsito aéreo para los controladores de las promociones 31 en adelante (nota 19.1).
- Audiencia Nacional nº5/2022 de 13 de enero de 2022, dictada en proceso de tutela de derechos fundamentales nº276/2021, seguidos a instancias del sindicato SNCA en defensa de los intereses de los controladores de tránsito aéreo integrantes de las promociones 29 y 30 de la convocatoria de 20 de junio de 2006, anulada por la sentencia de la Sala de lo Social del Tribunal Supremo 70/2024, de 17 de enero de 2024, en la medida que la anulación no impide que parte del colectivo reinicie acciones individuales de acuerdo con esta última sentencia (nota 19.1).
- Tribunal Supremo nº 1252/2025 de 12 de diciembre de 2025, dictada tras recurso de casación de la sentencia nº 43/2024, de 11 de abril de la Audiencia Nacional, que reconoce el derecho de todos los CTA destinados en las dependencias encuadradas en los grupos 7 y 8 a percibir en condiciones de igualdad el complemento que regula dicho precepto (nota 19.1).

El 24 de septiembre de 2024 se firmó el acta de principio de acuerdo de II Convenio Colectivo del Grupo Aena (ENAIRe, Aena y SCAIRM), que fue autorizado por la Secretaría de Estado de Presupuestos y Gastos del Ministerio de Hacienda el 14 de mayo de 2025 y ratificado por la mesa negociadora el 21 de mayo de 2025, entrando en vigor el 1 de agosto de 2025 con su publicación en el B.O.E. del 30 de julio, con una vigencia inicial de 5 años (con posibilidad de prórroga).

En materia retributiva destacan las siguientes novedades de este convenio:

- Nueva Paga de Productividad que se percibirá en el último cuatrimestre de cada año (4ª Paga). Se consolida la paga del Sistema de Gestión del Desempeño de Productividad del primer trimestre del año (3ª Paga). Para el año 2025 los importes abonados corresponden al 85%.
Como se indicaba en la Memoria de Cuentas Anuales de 2024, ENAIRe registró el impacto de la 4ª paga de productividad en 2024, esta productividad fue pagada en la nómina de julio de 2025, mientras que la 4ª paga del ejercicio 2025 fue ejecutada en la nómina de noviembre.
- Incremento de los Salarios de Ocupación de determinados puestos, que incorporan nuevas funciones en las fichas de ocupación.
- Introducción de 2 nuevos complementos RPO (200€ / 300€) y localización COS (200€).
- Incremento del Abono por Localización para la atención de vuelos ONT, Ambulancia y de Estado.

Este Convenio dota de un nuevo marco convencional más acorde con la etapa actual, adaptado a la nueva legislación laboral y a los requerimientos de la normativa nacional y europea que afecta a todos los colectivos, aportando al Grupo Aena la estabilidad laboral necesaria, que favorece el buen desarrollo de nuestra actividad y de las relaciones laborales.

El Grupo obtiene bonificaciones derivadas de la formación programada por las empresas que se realiza a través de la Fundación Estatal para la Formación en el Empleo, los gastos de personal recogen gastos de ejecución de las acciones formativas y permisos individuales de formación.

22.4. Servicios exteriores

El desglose de este epígrafe es el siguiente:

Detalle	Miles de euros	
	2025	2024
Arrendamientos y cánones	10.126	9.603
Reparaciones y conservación	416.603	379.597
Servicios profesionales independientes	104.461	120.096
Servicios bancarios	1.361	1.197
Publicidad y relaciones públicas	19.513	19.013
Suministros	167.635	156.556
Servicios vigilancia y seguridad	294.574	273.614
Otros servicios	395.395	363.554
Total	1.409.668	1.323.230

El epígrafe de “Reparaciones y conservación” recoge, principalmente, gastos de reparación de instalaciones e infraestructuras aeronáuticas y aeroportuarias, así como gastos por mantenimiento de instalaciones, entre las que destaca el sistema SATE (sistema automático tratamiento equipajes), y la limpieza de los edificios y terminales de pasajeros.

Los “Otros servicios” corresponden, en su mayor parte, a la cuota de Eurocontrol (contribución de España como país miembro de Eurocontrol), así como a los servicios de gestión de los aparcamientos, salas VIP, servicio de asistencia a pasajeros con movilidad reducida, conducción de pasarelas, recogida de carros portaequipajes, primas de seguros y servicios de información al público.

22.5. Resultados financieros

Los resultados financieros obtenidos en los ejercicios 2025 y 2024 han sido los siguientes:

Resultado Financiero	Miles de euros	
	2025	2024
Ingresos financieros	101.351	123.358
Ingresos derivados de participaciones en capital	668	670
Otros intereses e ingresos asimilados	88.093	110.950
Ingresos financieros de intereses por expropiaciones	9	1.114
Activación gastos financieros	12.581	10.624
Gastos financieros	(279.911)	(304.422)
Gastos financieros por deudas con terceros	(276.908)	(302.245)
Actualización de provisiones	(3.003)	(2.177)
Variación del valor razonable en instrumentos financieros	26.315	38.835
Diferencias de cambio	(33.428)	(11.922)
Diferencias positivas de cambio	47.276	87.744
Diferencias negativas de cambio	(80.704)	(99.666)
Deterioro y resultado por enajenaciones de instrumentos financieros:	(5.092)	(6.364)
Deterioro y pérdidas	(5.092)	(6.357)
Resultados por enajenación y otras	-	(7)
Resultados financieros netos	(190.765)	(160.515)

Los intereses de los fondos de Reserva Activa (RA) y Reserva Activa Especial (RAE) se mantienen estables en 2025 respecto a 2024.

El epígrafe de deterioro y pérdidas se corresponde a 31 de diciembre de 2025, con el deterioro de valor de la participación de la sociedad dependiente Startical S.L. por 4.938 miles de euros (notas 2 y 9) y la liquidación de la participación de la entidad Grupo Navegación por Satélite, Sistemas y Servicios S.L. por 154 miles de euros. A 31 de diciembre de 2024, se correspondía, con el deterioro de valor de la participación de la sociedad dependiente Startical S.L. por 6.298 miles de euro, el deterioro de las participaciones en las sociedades Infra Granadilla 2 S.L. y Grupo Navegación por Satélite, Sistemas y Servicios S.L por 57 miles de euros y 2 miles de euros.

22.6. Exceso de provisiones

El importe de 42.298 miles de euros incluido en el epígrafe “Excesos de provisiones” en el ejercicio 2025 recoge 30 miles de euros de la Entidad Matriz y 42.268 miles de euros de AENA, S.M.E. S.A.

Su detalle se corresponde fundamentalmente con los siguientes conceptos: 9.405 miles de euros tras la resolución de dos procedimientos de reclamación durante 2025 sobre los que la sociedad dependiente Aena S.M.E., S.A., ha presentado recurso; 28.283 miles de euros por el cambio en la calificación del riesgo de una pérdida patrimonial para el Grupo AENA, de probable a posible, en los procedimientos judiciales relacionados con reclamaciones de operadores de espacios

comerciales por las condiciones contractuales de aplicación durante el periodo afectado por la caída de tráfico derivada de la pandemia; 3.311 miles de euros por la reversión de la provisión por tributos locales judicializados de la sociedad dependiente Aena S.M.E., S.A., y 30 por la reversión de la provisión del suministro de luz de varias compañías en liquidación de la Entidad Matriz.

En 2024, el importe de 4.210 miles de euros incluido en el epígrafe “Excesos de provisiones” recogía 768 miles de euros de la Entidad Matriz y 3.442 miles de euros de AENA, S.M.E. S.A.

Su detalle era el siguiente: 1.909 miles de euros correspondían a resoluciones favorables en liquidaciones de impuestos locales de Aena que se encontraban en controversia, 1.533 miles de euros a excesos de Provisiones de Aena por responsabilidades de distinta naturaleza (contratos comerciales, resoluciones judiciales que modifican el importe del litigio, etc.), 453 miles de euros por la reversión de provisiones de tributos locales de la Entidad Matriz y 315 del suministro de luz de varias compañías en liquidación también de la Entidad Matriz.

22.7. Otros resultados

En el ejercicio 2025, el importe registrado de 3.726 miles de euros recoge principalmente los cobros de recargos de mora y apremio y el cobro de indemnizaciones de diversa naturaleza, compensados en parte por gastos de indemnizaciones a acreedores.

En el ejercicio 2024, el importe registrado de 15.230 miles de euros recogía principalmente los cobros de recargos de mora y apremio y el cobro de indemnizaciones de diversa naturaleza.

22.8. Otra información

Número de empleados

El número de empleados a 31 de diciembre de 2025 y 2024 por categorías y sexos ha sido el siguiente:

Categoría Profesional	2025 (*)			2024 (*)		
	Hombres	Mujeres	Total	Hombres	Mujeres	Total
Alta Dirección	11	7	18	11	7	18
Directivos y Titulados	2.069	1.755	3.824	1.943	1.625	3.568
Coordinadores	1.174	507	1.681	1.136	503	1.639
Técnicos	4.171	2.017	6.188	3.994	1.965	5.959
Personal de apoyo	812	804	1.616	792	743	1.535
Controladores	1.562	798	2.360	1.528	775	2.303
Total	9.799	5.888	15.687	9.404	5.618	15.022

(*) El número de empleados temporales del Grupo ENAIRe a 31 de diciembre de 2025 asciende a 954 y a 1.151 a 31 de diciembre de 2024.

Plantilla media

La plantilla media por categoría ha sido la siguiente:

Categoría Profesional		
	2025(*)	2024(*)
Alta Dirección	18	17
Directivos y Titulados	3.691	3.416
Coordinadores	1.685	1.656
Técnicos	6.044	5.940
Personal de apoyo	1.614	1.539
Controladores	2.329	2.274
Total	15.381	14.842

(*) El número medio de empleados temporales del Grupo ENAIRe en el ejercicio 2025 asciende a 1.062, siendo de 1.156 en 2024.

El número medio de personas empleadas por el Grupo ENAIRe con discapacidad mayor o igual del 33%, durante los ejercicios 2025 y 2024, desglosado por categorías ha sido el siguiente:

Categoría profesional	2025	2024
Directivos y Titulados	64	54
Coordinadores	32	28
Técnicos	85	81
Personal de apoyo	46	44
Controladores	5	4
Total	232	211

El Consejo Rector de la Entidad dominante está formado a 31 de diciembre de 2025 por 11 personas, 7 hombres y 4 mujeres (5 hombres y 6 mujeres en 2024).

Retribución de los Consejeros y la Alta Dirección

Las retribuciones percibidas durante los ejercicios 2025 y 2024 por los Consejeros y la Alta Dirección de la Entidad matriz ENAIRe clasificadas por conceptos, han sido las siguientes:

Ejercicio 2025

Descripción	Sueldos	Dietas	Primas de Seguros	Total
Alta Dirección	700	22	4	726
Consejo Rector	-	106	-	106

Ejercicio 2024

Descripción	Sueldos	Dietas	Primas de Seguros	Total
Alta Dirección	706	22	4	732
Consejo Rector	-	108	-	108

No existen anticipos ni créditos concedidos al personal de alta dirección ni a los miembros del Consejo Rector. Asimismo, no existen obligaciones en materia de pensiones contraídas con antiguos o actuales Administradores.

En el deber de evitar situaciones de conflicto con el interés de la Entidad Matriz, durante el ejercicio los Consejeros que han ocupado cargos en el Consejo Rector han cumplido con las obligaciones previstas en el artículo 228 del texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital. Asimismo, tanto ellos como las personas a ellos vinculadas, se han abstenido de incurrir en los supuestos de conflicto de interés previstos en el artículo 229 de dicha ley, excepto en los casos en que haya sido obtenida la correspondiente autorización.

Adicionalmente a las dietas del Consejo Rector mostradas en las tablas anteriores se han ingresado en 2025, 21 miles de euros en el Tesoro Público correspondiente a los consejeros que son altos cargos (20 miles de euros en 2024), por incompatibilidad en la percepción de retribuciones.

Honorarios de auditoría

La Auditoría de Cuentas de la Entidad dominante es realizada por el Ministerio de Hacienda, a través de la Intervención General de la Administración del Estado (IGAE). Por este motivo, no se ha devengado coste alguno por los servicios de auditoría de las cuentas de ENAIRe y de ENAIRe y sus sociedades dependientes.

Los honorarios devengados correspondientes a la auditoría de las cuentas anuales de ciertas sociedades dependientes han ascendido a 777 miles de euros (746 miles de euros en 2024).

23. Aavales y otras garantías concedidas

El Grupo tiene aavales presentados ante diversos organismos y en vigor al cierre de los ejercicios 2025 y 2024 por un valor total de 58.888 miles de euros y 57.603 miles de euros, respectivamente.

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

El 15 de febrero de 2022, tras recuperar la fianza entregada a Aena, se realizó por parte de la Entidad Matriz aval bancario con Bankinter, S.A. por importe de 30.061 miles de euros, para garantizar el cumplimiento del expediente interno “Servicios de Navegación Aérea en Aeropuertos de Aena” con Aena S.M.E., S.A. Dicho aval fue inscrito en el Registro Especial de Aavales con el número 0509201 de Bankinter, S.A.

El Grupo no espera que se generen pasivos de consideración por dichos aavales.

24. Compromisos medioambientales

El Grupo, fiel a su compromiso de preservación del medio ambiente y de la calidad de vida de su entorno, viene acometiendo inversiones en esta área, que permiten la minimización del impacto medioambiental de sus actuaciones y la protección y mejora del medio ambiente.

El inmovilizado material a 31 de diciembre de 2025 incluye inversiones de carácter medioambiental por importe de 791,9 millones de euros (708,1 millones de euros a 31 de diciembre de 2024) cuya amortización acumulada ascendía a 364,1 millones de euros a 31 de diciembre de 2025 (347,5 millones de euros a 31 de diciembre de 2024).

Las inversiones medioambientales realizadas por el Grupo en 2025 han ascendido a 123 millones de euros, de los que 1 millón de euros corresponden a la Entidad Matriz y 122 millones de euros corresponden a Aena S.M.E., S.A.

En 2024 la inversión ascendió a 117,3 millones de euros de los que 0,6 millones de euros correspondían a la Matriz y 116,7 millones de euros a Aena S.M.E., S.A.

La inversión realizada en la red de aeropuertos de Aena S.M.E S.A. tiene el siguiente desglose:

Aeropuerto	2025	2024
Madrid/Barajas	46.654	59.107
Valencia	36.093	2.393
Barcelona	9.388	6.114
Reus	5.417	800
Tenerife Norte	4.926	939
A Coruña	4.778	738
Santiago	1.925	4.727
Sevilla	1.533	1.020
Jerez	1.282	510
Palma Mallorca	1.234	18.230
Gran Canaria	1.130	3.035
Tenerife Sur	915	5.844
Santander	875	117
Menorca	822	964
Fuerteventura	799	1.875
Bilbao	579	2.032
Resto Aeropuertos	3.577	8.208
TOTAL	121.927	116.653

La cuenta de pérdidas y ganancias consolidada de los ejercicios 2025 y 2024 incluye los siguientes gastos incurridos de carácter medioambiental detallados por conceptos:

	Miles de euros	
	2025	2024
Reparaciones y conservación	9.480	9.746
Servicios profesionales independientes	3.390	2.850
Otros servicios externos	6.541	3.676
Total	19.411	16.272

Las provisiones y contingencias de naturaleza medioambiental se detallan en la nota 19. La normativa en materia de evaluación ambiental (actualmente Ley 21/2013), exige el sometimiento a evaluación de impacto ambiental de determinados proyectos de AENA S.M.E., S.A. (en particular las ampliaciones de pista superiores a 2.100 metros) y concluyen con la formulación por parte del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico de las correspondientes declaraciones de impacto ambiental, que recogen la obligación de llevar a cabo la elaboración y ejecución de Planes de Aislamiento Acústico (PAA).

A 31 de diciembre de 2025 en aplicación de los Planes de Aislamiento Acústico de la sociedad dependiente Aena S.M.E., S.A. se han insonorizado un total de 29.418 viviendas y edificaciones de usos sensibles (2024: 29.087 viviendas), destacando las 12.926 viviendas en el entorno del aeropuerto de Adolfo Suárez Madrid-Barajas (2024: 12.924 viviendas), 3.247 en Alicante-Elche (2024: 3.247 viviendas), 4.272 viviendas en Valencia-Manises (2024: 4.265 viviendas), 2.253 en Bilbao (2024: 2.234), 1.123 en Tenerife Norte (2024: 1.117 viviendas), 1.564 en Palma de Mallorca (2024: 1.543), 877 en A Coruña (2024: 873 viviendas) y 814 en Málaga-Costa del Sol (2024: 814 viviendas).

Asimismo, de acuerdo con las resoluciones del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico por las que se formulan declaraciones de impacto ambiental, correspondientes a los aeropuertos de AENA, se están llevando a cabo las medidas preventivas, correctoras y compensatorias que se indicaban en los estudios del impacto ambiental preceptivos y en las citadas Declaraciones de Impacto Ambiental, cumpliendo con una serie de condiciones relacionadas principalmente con la protección del sistema hidrológico e hidrogeológico, protección y conservación de los suelos, protección de la calidad del aire, protección acústica, protección de la vegetación, fauna y hábitats naturales, protección del patrimonio cultural, reposición servicios y vías pecuarias, ubicación de canteras, de zonas de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares.

25. Subvenciones, donaciones y legados recibidos

Este epígrafe presenta a 31 de diciembre de 2025 y 2024, el siguiente desglose:

Subvenciones, donaciones y legados recibidos	Miles de euros	
	2025	2024
Subvenciones de capital de Organismos oficiales europeos	156.181	168.730
Subvenciones de capital recibidas AGE (Next Generation-MRR)	64.637	71.578
Total	220.818	240.308

Los movimientos netos de impuestos habidos en este epígrafe durante 2025 y 2024 han sido los siguientes:

Subvenciones, donaciones y legados recibidos	Miles de euros	
	2025	2024
Saldo inicial	368.295	380.195
Saldo inicial imputable a Socios Externos	(127.987)	(136.563)
Adiciones Subvenciones	3.134	23.433
Imputado a resultados	(33.321)	(33.896)
Imputado a socios externos	9.527	8.576
Otros Ajustes	1.170	(1.437)
Saldo final	220.818	240.308

El importe de Otros Ajustes corresponde fundamentalmente a ajustes derivados del grado de avance de los proyectos y de reconocimiento de importes por gestión (management fee) y a la revisión de costes reportados en ejercicios anteriores.

Los importes imputados a resultados son netos del efecto impositivo, habiéndose imputado a la cuenta de Pérdidas y Ganancias 40.764 miles de euros durante el ejercicio 2025 (42.204 miles de euros en 2024).

Asimismo, se han imputado en la cuenta de pérdidas y ganancias, subvenciones que financian gastos de explotación por importe de 10.501 miles de euros (4.454 miles de euros en 2024) procedentes también de la financiación de proyectos con cargo a fondos europeos.

Subvenciones Next Generation (Mecanismo de Recuperación y Resiliencia)

El Grupo, concretamente su Entidad Matriz, tiene aprobados 107.253 miles de euros a percibir hasta el año 2025 de los fondos destinados por Europa a reparar los daños provocados por la crisis del COVID-19, dentro del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia del Gobierno de España.

Estos fondos son recibidos del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, a través del Tesoro Público, conforme al importe incluido en los Presupuestos Generales del Estado de cada año, y están destinados a cubrir actuaciones enmarcadas concretamente en el Componente 6 (Movilidad sostenible, segura y conectada), Inversión 2 (Red Transeuropea de Transporte. Otras actuaciones), actuaciones para el desarrollo del Single European Sky (SES).

Conforme al grado de avance de los proyectos cubiertos por estas subvenciones y a lo mencionado en la nota de Normas de Registro y Valoración y conforme a los criterios establecidos por la Comisión Europea, en el ejercicio 2025 ENAIRe tiene registrados un total de 64.367 miles de euros netos de impuestos de Subvenciones del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia (71.579 miles de euros en 2024), y en 2025 se han imputado a resultados 9.255 miles de euros sin descontar efecto impositivo (6.918 miles de euros en 2024).

El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible ha desembolsado en el Tesoro Público para el ejercicio 2025 como Subvenciones del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia destinadas a ENAIRe, un total de 7.859 miles de euros de la anualidad 2025 incluidos en los Presupuestos Generales del Estado (9.450 miles de euros en 2024, que comprendían la anualidad 2024). De dicho importe, ENAIRe ha cobrado 7.204 miles de euros en 2025 (8.663 miles de euros en 2024), quedando los 655 miles de euros restantes (787 miles de euros en 2024) retenidos por el Tesoro Público. El importe retenido en 2024 se ha cobrado en 2025, por lo que el importe total cobrado

de las subvenciones Next Generation por ENAIRe en 2025 asciende a 7.992 miles de euros (10.147 miles de euros en 2024).

A 31 de diciembre de 2024 se registraron como subvenciones de capital de acuerdo con el grado de avance de los proyectos el total de los 107.253 miles de euros aprobados de las Subvenciones del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia, habiéndose cobrado a 31 de diciembre de 2025, 106.599 miles de euros de las anualidades 2020, 2021, 2022, 2023, 2024 y 2025 (98.607 miles de euros a 31 de diciembre de 2024), registrándose la contrapartida del importe concedido no cobrado en el Activo Corriente.

Asimismo, el importe acumulado imputado a resultados por estas subvenciones asciende a 31 de diciembre de 2025 a 21.070 miles de euros sin descontar efecto impositivo (11.815 miles de euros a 31 de diciembre de 2024).

26. Operaciones y saldos con partes vinculadas

26.1. Operaciones y saldos con empresas Asociadas y otras participadas

El desglose de los saldos deudores y acreedores y el detalle de las transacciones efectuadas con empresas asociadas y multigrupo a 31 de diciembre 2025 y 2024 es el siguiente:

Ejercicio 2025

Miles de euros								
Operaciones y saldos con partes vinculadas	Deudor	Deudas con sociedades puestas en equivalencia (Proveedor inmovilizado)	Otros Pasivos Fros C/P	Acreedores varios	Adquisición de inmovilizado	Ingresos Prestación de servicios	Gastos Servicios recibidos	Ingresos financieros (Dividendos)
INECO	125	1.998	-	657	19.250	18	6.272	9.524
STARTICAL	443	-	-	-	-	438	-	-
SACSA	-	-	-	-	-	-	-	633
AMP	574	-	-	-	-	2.964	-	32.855
AEROCALI	-	-	-	1.857	-	413	117	5.525
EMGRISA	-	-	-	-	-	-	-	1
GROUPEAD	-	-	-	-	-	-	-	-
ESSP SAS	1.743	-	92	-	-	4.009	-	667
Total	2.885	1.998	92	2.514	19.250	7.842	6.389	49.205

Ejercicio 2024

Miles de euros

Operaciones y saldos con partes vinculadas	Deudor	Deudas con sociedades puestas en equivalencia (Proveedor inmovilizado)	Otros Pasivos Fros C/P	Acreedores varios	Adquisición de inmovilizado	Ingresos Prestación de servicios	Gastos Servicios recibidos	Ingresos financieros (Dividendos)
INECO	6	1.434	-	1.019	18.757	-	6.238	7.688
STARTICAL	191	-	-	-	-	218	-	-
SACSA	-	-	-	-	-	301	-	-
AMP	41	-	-	-	-	(9.955)	15	689
AEROCALI	59	-	-	1.689	-	669	106	3.597
EMGRISA	-	-	-	-	-	-	-	3
GROUPEAD	4	-	-	-	-	3	-	-
ESSP SAS	890	-	92	-	-	3.730	-	667
Total	1.191	1.434	92	2.708	18.757	(5.034)	6.359	12.644

Las transacciones con la empresa asociada INECO S.M.E.M.P., S.A. realizadas durante 2025 y 2024 por el Grupo se detallan a continuación:

Encargos a Medios Propios de ENAIRE con INECO

Acuerdo de colaboración para la implantación o gestión de sistemas de navegación aérea, (CNS/ATM seguridad, vigilancia, etc.), elaboración de estudios y proyectos (Simulación Radioeléctrica, Procedimientos de vuelo, Sistemas de Red, Comunicaciones) y servicios de apoyo a las distintas unidades organizativas.

Contrato suscrito entre INECO y la Sociedad Dependiente Aena S.M.E., S.A.

Acuerdo de colaboración para la redacción y revisión de proyectos, dirección de obra y asistencia técnica de control de vigilancia, ingeniería para la certificación, mantenimiento y operación de instalaciones y procesos aeroportuarios, planificación, desarrollo aeroportuario y medioambiente, desarrollo comercial aeroportuario y estudios y diseños logísticos en edificios terminales para mejorar la eficiencia operativa y conseguir una mayor reducción de costes, cuyo anexo de actuaciones se viene renovando con carácter anual.

Por otro lado, las transacciones con la empresa asociada STARTICAL S.L. realizadas durante el ejercicio 2025 corresponden al "Contrato de Prestación de Servicios entre STARTICAL S.L. y ENAIRE E.P.E." relativo a servicios de alquiler, mantenimiento y soporte informático prestados por ENAIRE a STARTICAL S.L, y al contrato de "Prestación Servicios Ingeniería y A.T. STARTICAL – ENAIRE" relativo a servicios técnicos realizados por ENAIRE a STARTICAL S.L.

Las transacciones con la empresa participada European Satellite Services Provider S.A.S. (ESSP S.A.S.) realizadas durante 2025 corresponden a acuerdos y contratos de los siguientes servicios prestados por ENAIRE:

- Convenio para la concesión administrativa de uso temporal de oficinas en el edificio de sistemas centralizados del Centro de Control de Torrejón de Ardoz (Madrid).

- Acuerdos Proyecto EGNOS. Consta de los siguientes contratos:
 - MCC and Hosting Entity v2 Services
 - EDAS Operations Maintenance.
 - RIMS v2 Hosting and L1 Maintenance Services.
 - SPS Operations Maintenance.
 - HS MCC TOR – MCC Torrejon Site preparation and hosting for EGNOS V3.
 - HS RIMS LPI – La Palma Island Site preparation and hosting for EGNOS V3.
 - HS RIMS PDM – Palma De Mallorca Site preparation and hosting for EGNOS V3.
 - HS RIMS CNR Canary Island Site preparation and hosting for EGNOS V3.
 - HS RIMS MLG– Malaga Site preparation and hosting for EGNOS V3.
 - HS RIMS SDC - Santiago De Compostella Site preparation and hosting for EGNOS V3.
 - HS RIMS V2/V3 - Sevilla Site preparation and hosting for EGNOS V2 and EGNOS V3.

26.2. Operaciones y saldos con otras partes vinculadas

El detalle de los saldos y operaciones con otras partes vinculadas al cierre del ejercicio 2025 y 2024 es el siguiente:

Ejercicio 2025

	Deudor	Deudas a corto plazo	Acreedores varios	Gastos	Adquisiciones de inmovilizado	Ingresos por prestación de servicios
Agencia Estatal de Meteorología (AEMET)	-	-	28.037	57.751	-	-
Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA)	-	-	5.914	9.912	-	-
Ingeniería de Sistemas para la Defensa Española S.A. (ISDEFE)	-	17	748	1.929	8.605	1
Fundación ENAIRE	51	-	1.717	1.798	-	109
Ministerio para la Transición Ecológica	-	-	330	548	-	-
Total	51	17	36.746	71.938	8.605	110

Ejercicio 2024

	Deudor	Deudas a corto plazo	Acreedores varios	Gastos	Adquisiciones de inmovilizado	Ingresos por prestación de servicios
Agencia Estatal de Meteorología (AEMET)	-	-	9.495	52.524	-	-
Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA)	-	-	1.916	9.504	-	-
Ingeniería de Sistemas para la Defensa Española S.A. (ISDEFE)	-	418	564	1.790	7.252	5
Fundación ENAIRE	51	-	-	1.798	-	109
Ministerio para la Transición Ecológica	-	-	95	416	-	-
Total	51	418	12.070	66.032	7.252	114

La Agencia Estatal de Meteorología (AEMET), en su condición de autoridad meteorológica del Estado y como proveedor de servicios certificado, es el único organismo oficialmente designado en España para proporcionar los servicios meteorológicos a la actividad aeronáutica. Además, AEMET es propietaria de las instalaciones y equipamiento básico para prestar los servicios meteorológicos para la navegación aérea.

Tal y como se indica en las notas 5.11 y 22.2, ENAIRe reembolsa a la Agencia Estatal de Meteorología y a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea el importe de los vuelos exentos. No obstante, como consecuencia del embargo de las tasas de Ruta y Aproximación que cobra Eurocontrol, ENAIRe no ha abonado desde el mes de julio de 2025 la parte correspondiente de estas tasas ni a AEMET ni a AESA,

Por su parte, la sociedad dependiente Aena S.M.E., S.A., motivada por la necesidad de dichos servicios firmó con AEMET en 2014 un Convenio que regulaba dicha prestación de servicios por un importe total de 60,2 millones de euros, y que finalizaba el 27 de junio de 2025. Este contrato ha sido prorrogado hasta el 26 de marzo de 2026.

Con fecha 19 de octubre de 2018 se firma un contrato entre SCAIRM y la Agencia Estatal de Meteorología, con comienzo el 8 de enero de 2019, para la prestación de los servicios meteorológicos en el Aeropuerto Internacional Región de Murcia. En 2025 se ha firmado un nuevo contrato por un periodo de cinco años. La prestación se concreta en:

- Observación continua de las condiciones meteorológicas del aeródromo.
- Predicción y vigilancia tanto de aeródromo como de área (FIR/UIR de España).
- Atención a los usuarios aeronáuticos, ya sean tripulaciones, responsables del control del tráfico aéreo o gestores del aeropuerto.

Las transacciones con la empresa ISDEFE corresponden a servicios prestados bajo la figura de “Encargos a Medios Propios” suscritos con la Entidad Pública Empresarial ENAIRe para la realización de actividades en materia de ingeniería de sistemas y consultoría dentro del ámbito de Navegación Aérea relativas a los sistemas CNS/ATM, Programa SESAR, a las infraestructuras, seguridad, centros de control y asesoría para Proyecto de Desarrollos de SYSRED.

Por otro lado, ISDEFE viene prestando a Aena S.M.E., S.A. una serie de servicios, que se enmarcan en alguna de las actividades de su objeto social, entre las que se encuentran las siguientes actividades de conformidad con el contrato firmado en diciembre de 2016 y que substituyó al anteriormente en vigor de fecha 8 de noviembre de 2013, cuyo anexo se viene renovando con carácter anual:

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

- Integración de sistemas y apoyo a la puesta en explotación.

La Entidad Pública Empresarial ENAIRE es el único patrono de la Fundación ENAIRE, la cual es la encargada de gestionar la colección de obras de arte de ENAIRE.

A la aportación a la Fundación de 1.717 miles de euros registrada en 2025 (1.717 miles de euros en 2024), se suma la aportación en especie por importe de 81 miles de euros que supone la cesión de uso gratuito del inmueble propiedad de ENAIRE en el que la Fundación desarrolla su actividad (ver nota 5.19) (81 miles de euros en 2024).

Con fecha 10 de noviembre de 2021, se firmó el “Acuerdo por el que se regula la prestación de servicios de ENAIRE a la Fundación ENAIRE y la compensación de gastos derivados de los mismos”, con el objeto de regular las bases por las que se rige la prestación de servicios relacionados con las actividades de sistemas de información, gestión de seguros y gestión empresarial por parte de ENAIRE a la Fundación, y su contraprestación económica. El importe registrado en 2025 en base a este acuerdo asciende a 42,2 miles de euros (39,2 miles de euros en 2024).

27. Información segmentada

En base al objeto y a las principales actividades de las entidades que componen el Grupo, se han diferenciado los siguientes segmentos: Aeropuertos, Navegación Aérea y Otros.

Segmento de Aeropuertos.

Recoge las actividades de la sociedad dependiente AENA S.M.E., S.A., dentro del mismo se distinguen las siguientes actividades:

- **Servicios Aeroportuarios:** recoge sustancialmente las operaciones de Aena como gestor de la red de aeropuertos de España.
- **Comercial:** actividad de gestión de los espacios comerciales en las terminales aeroportuarias y la red de aparcamientos.
- **Servicios inmobiliarios:** incluye sustancialmente la explotación por Aena de los activos de naturaleza industrial e inmobiliaria que no están incluidos en las terminales de aeropuertos.

Segmento de Navegación Aérea.

Corresponde al objeto de la Entidad Matriz ENAIRE, que se encarga de proveer Servicios de Tránsito Aéreo en España. Su principal objetivo es ofrecer la máxima seguridad, calidad y eficiencia en el desarrollo y operación del sistema de Navegación Aérea español. Asimismo, como cuarto proveedor de servicios de Navegación Aérea en Europa, participa destacada y activamente en todos los proyectos de la Unión Europea relacionados con la implantación del Cielo Único.

Segmento Otros.

Integra la Unidad Corporativa de la Entidad dominante que recoge la Deuda Financiera co-acreditada (ENAIRE y Aena S.M.E, S.A.) con Entidades de Crédito, así como las actividades

desarrolladas por la sociedades dependientes que integran el Grupo Aena: Aena Desarrollo Internacional y sus sociedades dependientes Grupo LLAH III (Reino Unido), ANB y BOAB (Brasil), y la Sociedad “Aena Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia S.M.E., S.A.” que se considera una única unidad generadora de efectivo, e I+D+i ATM (coincide con las actividades de I+D+i en el ámbito del sistema de gestión del tráfico aéreo de la subsidiaria Centro de Referencia Investigación Desarrollo en Innovación ATM, A.I.E. encaminadas a mejorar las prestaciones del sistema de Navegación Aérea español).

Además, en 2025 se incluye dentro de este segmento a la sociedad dependiente de nueva creación ENAIRe Global Services S.M.E., S.A. (EGS), que en dicho ejercicio no ha desarrollado actividad alguna.

Información geográfica de ventas

La distribución del importe neto de la cifra de negocios correspondiente a los ejercicios 2025 y 2024, distribuida por mercados geográficos, es la siguiente:

Mercados Geográficos	Miles de euros	
	2025	2024
España	6.443.896	5.979.091
Reino Unido	415.475	408.100
Brasil	272.268	262.660
Otros	3.378	(8.985)
Total	7.135.017	6.640.866

El epígrafe “Otros” recoge los mercados de las inversiones minoritarias en otros gestores aeroportuarios principalmente en México y Colombia.

Información sobre principales clientes

El desglose de ventas a los tres principales clientes externos es el siguiente:

Clientes	Volumen de negocio (miles de euros)	
	2025	2024
Primer cliente	776.469	737.289
Segundo cliente	537.541	513.185
Tercer cliente	359.584	372.874
Total	1.673.594	1.623.348

Estados financieros segmentados (en miles de euros)

Ejercicio 2025

Conceptos								TOTAL
	Servicios Aeroportuarios	Comercial	Servicios inmobiliarios	Subtotal Aeropuertos	Servicios Navegación Aérea	Otros segmentos	Eliminaciones y Ajustes	
Importe neto de la cifra de negocios	3.297.034	1.929.692	130.609	5.357.335	1.192.128	706.600	(121.046)	7.135.017
Clientes externos	3.296.113	1.929.687	130.609	5.356.409	1.074.093	704.515	-	7.135.017
Intersegmentos	921	5	-	926	118.035	2.085	(121.046)	-
Otros ingresos de explotación	49.805	45.440	1.277	96.522	25.132	10.193	(1.011)	130.836
TOTAL INGRESOS DE EXPLOTACIÓN	3.346.839	1.975.132	131.886	5.453.857	1.217.260	716.793	(122.057)	7.265.853
Aprovisionamientos	(160.458)	-	-	(160.458)	(55.757)	(1.434)	118.035	(99.614)
Gastos de personal	(496.481)	(64.997)	(13.435)	(574.913)	(684.414)	(118.107)	200	(1.377.234)
Amortización del inmovilizado	(554.302)	(98.229)	(15.808)	(668.339)	(127.391)	(124.639)	2.774	(917.595)
Otros gastos de explotación	(1.030.363)	(263.100)	(17.905)	(1.311.368)	(120.770)	(261.379)	2.443	(1.691.074)
Pérdidas y deterioros	(7.532)	61	1.414	(6.057)	(708)	41.587	(39)	34.783
TOTAL GASTOS DE EXPLOTACIÓN	(2.249.136)	(426.265)	(45.734)	(2.721.135)	(989.040)	(463.972)	123.413	(4.050.734)
RESULTADO DE LA EXPLOTACIÓN	1.097.703	1.548.867	86.152	2.732.722	228.220	252.821	1.356	3.215.119
EBITDA	1.652.005	1.647.096	101.960	3.401.061	355.611	377.460	(1.418)	4.132.714
Total Activos	-	-	-	16.350.176	1.806.969	6.701.497	(4.407.229)	20.451.413
Total Pasivos	-	-	-	7.102.778	874.061	4.994.477	(2.914.655)	10.056.661

Ejercicio 2024 (*)

Conceptos								TOTAL
	Servicios Aeroportuarios	Comercial	Servicios inmobiliarios	Subtotal Aeropuertos (*)	Servicios Navegación Aérea	Otros segmentos	Eliminaciones y Ajustes	
Importe neto de la cifra de negocios	3.147.517	1.759.686	114.298	5.021.501	1.065.743	676.838	(123.216)	6.640.866
Clientes externos	3.146.699	1.759.686	114.298	5.020.683	945.546	674.637	-	6.640.866
Intersegmentos	818	-	-	818	120.197	2.201	(123.216)	-
Otros ingresos de explotación	42.506	20.031	5.067	67.604	22.506	2.509	(1.600)	91.019
TOTAL INGRESOS DE EXPLOTACIÓN	3.190.023	1.779.717	119.365	5.089.105	1.088.249	679.347	(124.816)	6.731.885
Aprovisionamientos	(158.594)	-	-	(158.594)	(49.691)	(1.412)	120.197	(89.500)
Gastos de personal	(454.914)	(59.979)	(12.551)	(527.444)	(650.420)	(109.532)	179	(1.287.217)
Amortización del inmovilizado	(610.491)	(102.571)	(17.418)	(730.480)	(111.939)	(114.127)	3.565	(952.981)
Otros gastos de explotación	(974.514)	(239.157)	(21.571)	(1.235.242)	(113.116)	(272.301)	2.929	(1.617.730)
Pérdidas y deterioros	5.259	1.072	8.634	14.965	(339)	24.410	(66)	38.970
TOTAL GASTOS DE EXPLOTACIÓN	(2.193.254)	(400.635)	(42.906)	(2.636.795)	(925.505)	(472.962)	126.804	(3.908.458)
RESULTADO DE LA EXPLOTACIÓN	996.769	1.379.082	76.459	2.452.310	162.744	206.385	1.988	2.823.427
EBITDA	1.607.260	1.481.653	93.877	3.182.790	274.683	320.512	(1.577)	3.776.408
Total Activos	-	-	-	16.293.039	1.445.102	5.860.912	(4.952.447)	18.646.606
Total Pasivos	-	-	-	7.580.338	615.394	4.328.997	(3.459.975)	9.064.754

(*) Datos reexpresados (Nota 3.8).

28. Hechos posteriores al cierre

No se han producido hechos significativos posteriores a la fecha del cierre del ejercicio y hasta la fecha de formulación, que hayan afectado a los estados financieros, diferentes de los que se mencionan a continuación:

- El 22 de enero de 2026, Aena ha completado con éxito la emisión de un bono a 10 años en el mercado europeo de renta fija por un importe de 500 millones de euros con un cupón anual del 3,5% y una rentabilidad del 3,6% (+78 puntos básicos sobre la referencia midswap), en el marco de su Programa Euro Medium Term Note (EMTN).
- El 29 de enero de 2026, como se indica en la nota 4, el Director General de ENAIRe solicitó (previa información al Consejo Rector) a la Subsecretaría de Hacienda del Ministerio de Hacienda la exención temporal del ingreso al Tesoro Público del resultado pendiente de 2024 hasta que se levanten los embargos judiciales sobre las tasas de ruta y aproximación que gestiona Eurocontrol.
- 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”).
- El 24 de febrero de 2026 el Consejo de Administración de Aena S.M.E., S.A., propuso a la Junta General Ordinaria de Accionistas, celebrada el día 16 de abril de 2026, la distribución de un dividendo bruto por acción de 1,09 euros, correspondiente al Resultado del ejercicio 2025 por el que **ENAIRe ha cobrado 833.850 mil euros el 27 de abril de 2026.**
- El 17 de marzo de 2026, la Unión Sindical de Controladores Aéreos (USCA) ha interpuesto demanda en materia de Conflicto Colectivo contra ENAIRe en relación con la aplicación de la sentencia del Tribunal Supremo de 19 de julio de 2024 que resuelve que no es ajustado a derecho que los días de descanso mínimo semanal se solapen con los 14 días festivos anualmente establecidos.

La demanda solicita, por una parte, el derecho del colectivo de controladores aéreos que prestan servicios en régimen de turnos a que les sea compensado cada día festivo trabajado o coincidente con su ciclo de descanso mediante la desprogramación de un día programado como laborable, y por otra, que los 15 días naturales adicionales de vacaciones según protocolo de 1989 solo compensarán los festivos no disfrutados en la medida en que coincidan con días laborables dentro de la programación anual del trabajador.

La Entidad Matriz tuvo conocimiento de la demanda el 19 de marzo de 2026, estimándose un impacto de 22,2 millones de euros correspondiente a los ejercicios 2024 y 2025, que han sido provisionados para el cierre de marzo de 2026.

- El 5 de mayo de 2026, la Administración General del Estado ha conseguido el levantamiento de todos los embargos ejecutados por Eurocontrol en cumplimiento de varios laudos arbitrales de Tribunales de Justicia belgas en materia de energía, y por causas ajenas a la Entidad, que le habían impedido cobrar las tasas de navegación aérea desde julio de 2025 (notas 5.11, 14.1.3, y 15).

Tras el cobro de las cantidades retenidas el 8 de mayo de 2026, ENAIRe ha procedido al abono en el Tesoro Público de 127.221 miles de euros correspondientes a la aplicación del Resultado acordado en la aprobación de las cuentas anuales de 2024, así como de 574.913 miles de euros por el pago a cuenta del resultado del ejercicio de 2025 correspondiente al 77% de los dividendos recibidos de AENA S.M.E., S.A., en 2025 (nota 14.2) con fecha 18 de mayo de 2026.