

Entidad Pública Empresarial ENAIRe  
y Sociedades Dependientes

---

INFORME DE GESTIÓN  
**CUENTAS ANUALES**

---

Del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2024

# ÍNDICE

<b>1. Introducción</b> .....	3
1.1. Introducción y evolución .....	3
1.2. Entorno Macroeconómico y del sector del transporte aéreo.....	8
<b>2. Datos de actividad</b> .....	10
2.1. Navegación Aérea .....	10
2.2. Aeropuertos.....	17
<b>3. Situación económico - financiera</b> .....	28
3.1. Cuenta de resultados .....	28
3.2. Marco legal vigente de tarifas .....	31
3.3. Balance consolidado y situación financiera .....	33
3.4. Estado de flujos de efectivo.....	37
3.5. Áreas de negocio.....	39
<b>4. Riesgos Financieros</b> .....	44
4.1. Navegación Aérea .....	44
4.2. Aeropuertos.....	44
<b>5. Recursos Humanos</b> .....	44
<b>6. Inversiones</b> .....	45
6.1. Navegación Aérea .....	45
6.2. Aeropuertos.....	48
<b>7. Contratación</b> .....	51
7.1. Navegación Aérea .....	51
7.2. Aeropuertos.....	51
<b>8. Hechos Posteriores al cierre del Ejercicio</b> .....	52
<b>9. Perspectivas para 2025</b> .....	53
9.1. Navegación Aérea .....	53
9.2. Aeropuertos.....	54
<b>10. Anexo</b> .....	57

## 1. Introducción

El presente Informe se ha estructurado teniendo en cuenta las dos principales áreas de actividad del Grupo, Navegación Aérea y Aeropuertos (incluyendo el negocio Comercial e Inmobiliario), para ampliar la información relativa a la actividad de Aeropuertos se aconseja consultar el Informe de Gestión Consolidado del Grupo Aena, que en dicho ámbito prevalece sobre este.

También es aconsejable consultar las memorias de cuentas tanto Consolidadas de ENAIRES y sus sociedades Dependientes como las Individuales de ENAIRES y su informe de Gestión y las Cuentas Anuales Consolidadas del Grupo Aena.

### 1.1. Introducción y evolución

En este informe se muestran los datos más significativos de la Entidad Pública Empresarial "ENAIRES" y sus sociedades dependientes (o "el Grupo") y de su gestión a lo largo del año 2024.

El Grupo ENAIRES está formado por la Entidad Pública ENAIRES (proveedor de servicios de navegación aérea), Aena S.M.E., S.A. de la cual ENAIRES es su principal accionista con el 51% de las acciones, así como por las empresas filiales y asociadas de ésta y CRIDA (Centro de Referencia de Investigación, Desarrollo e Innovación ATM, A.I.E.) que es una Agrupación de Interés Económico participada directamente por ENAIRES en un 66,66%, e indirectamente a través de Ineco en un 7,64%.

El Grupo ENAIRES, mediante la sociedad mercantil Aena S.M.E, S.A. lleva a cabo la gestión aeroportuaria de 46 aeropuertos de interés general en España

y 2 helipuertos, incluidos los tres aeropuertos más importantes de España (Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Josep Tarradellas Barcelona-El Prat y Palma de Mallorca). Además, a través de su filial Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. participa en la gestión de otros aeropuertos fuera de España. En concreto, Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. posee una participación mayoritaria del 51% en la sociedad gestora del Aeropuerto de Londres-Luton, en Reino Unido, el 100% de la gestión de 6 aeropuertos del Nordeste de Brasil (ANB), el 100% del Bloco de Onze Aeroportos do Brasil (BOAB) y participa en 12 aeropuertos de México, 2 en Jamaica y 2 en Colombia.

El Grupo Aena está conformado por Aena S.M.E., S.A., la Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia ("SCAIRM"), Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A., las empresas del Grupo London Luton Airport ("LLAOL"), así como la Sociedades Concesionaria Aeroportos do Nordeste do Brasil, S.A. y Bloco de Onze Aeroportos do Brasil, S.A. ("Aena Brasil").

ENAIRES es el proveedor público nacional de servicios de navegación aérea, puntera en Europa por sus capacidades tecnológicas para contribuir al desarrollo del sistema de Gestión de Tráfico Aéreo europeo, por su capacidad de gestión del despliegue de infraestructuras SESAR, por su capacidad de influencia en el desarrollo del sistema ATM europeo, así como por su capacidad operativa para la implementación de servicios centralizados paneuropeos.

La Entidad presta sus servicios dentro del espacio aéreo español, con una superficie de 2,2 millones km<sup>2</sup>, que está dividido en dos áreas (Península y

Canarias). Proveedor de servicios de control de aeródromo en las torres de control de 21 aeropuertos, 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.

España, por su ubicación privilegiada, es un punto de conexión en el tráfico aéreo. Por nuestro espacio aéreo transitan los vuelos que conectan a Europa con América del Sur, pudiendo describirse como la Puerta de entrada a Europa. Punto clave, además para las conexiones de América hacia Asia y Oriente Medio y destino destacado para los vuelos procedentes de otros países europeos. ENAIRES continúa siendo el cuarto proveedor de servicios de navegación aérea de Europa por volumen de tráfico y uno de los más importantes a nivel mundial, suponiendo un 22% del tráfico aéreo de Europa. A lo largo del año 2024 se han gestionado ampliamente más de dos millones de vuelos (2.358.988), en un año en el que ha continuado la incertidumbre geopolítica y macroeconómica a nivel mundial. Siendo ésta una situación donde los riesgos pueden afectar de un modo directo al transporte aéreo hay que señalar que el tráfico aéreo en España creció un 7,6% respecto a 2023, que a su vez fue un año de máximos, superando en más de 2 puntos la media europea.

Todo ello en un año en el que ENAIRES mantiene su posición de liderazgo en gestión de seguridad a nivel europeo y en el que teniendo en consideración los

máximos alcanzados de tráfico aéreo hemos ahorrado 68.000 toneladas de CO<sub>2</sub>, con una reducción de 3,65 millones de km equivalente a 91 vueltas a la Tierra.

En 2024, la tarifa de ruta presentó incrementos de un 14,7% en Península y en un 9,6% en Canarias (en 2023, el incremento fue de un 11% en Península y un 8% en Canarias, con respecto al año anterior).

Con estos incrementos la tarifa de ruta se sitúa en niveles muy similares a las tarifas del año 2019, y son las más competitivas de los principales países europeos por volumen de tráfico aéreo (Reino Unido, Francia, Alemania e Italia). Comparadas con la media de las tasas de estos 4 proveedores de Navegación Aérea, las tasas de ruta de ENAIRES son un 18% inferiores en Península y Baleares y el 34% en Canarias.

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.

La solidez económico-financiera de ENAIRES le ha permitido afrontar la crisis económico-financiera causada por la pandemia de la COVID-19, asumiendo las grandes pérdidas ocasionadas principalmente por la caída del tráfico y por las bajadas tarifarias, cubriendo sus inversiones y compromisos financieros garantizando el cumplimiento de sus obligaciones. Todo ello además con altos niveles de eficiencia y competitividad, mejorando los niveles de calidad

de servicio, reforzando la seguridad, contribuyendo a la movilidad sostenible en el sector del transporte aéreo, acometiendo el desarrollo del negocio e internacionalización de ENAIRES y acelerando la transformación y modernización de la Entidad.

En el ejercicio 2024, Aena y sus sociedades dependientes han superado grandes retos en un entorno global incierto, alcanzando cifras récord de tráfico, con más de 369 millones de pasajeros, un 8,5 % más que en 2023, y más de 1,4 millones de toneladas de mercancía transportadas, un 18% más que en 2023.

Un año más la actividad comercial e inmobiliaria de Aena ha alcanzado buenos resultados, gracias a nuevas adjudicaciones y el dinamismo comercial, con un incremento en las ventas totales del 11,4% interanual y por pasajero del 1,9%.

Los buenos resultados se reflejan en la red de aeropuertos de España donde se ha alcanzado la cifra de 309,3 millones de pasajeros que supone un incremento de 9,2%, también, se trasladan a nivel internacional, con un incremento del 3,3% respecto a 2023 de los pasajeros del Aeropuerto de Luton, un 8,3% de incremento en ANB y 4,1% más de pasajeros en BOAB.

En cuanto a las tarifas de Aena, 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.

La cotización de la acción de Aena ha fluctuado en 2024 entre un mínimo de 159,80 euros y un máximo de 210,40 euros. Ha cerrado el ejercicio en 197,40 euros, lo que implica una revalorización del precio de la acción del 20,3% desde el año anterior, superior a la evolución del IBEX35 que en el mismo período ha acumulado una subida del 14,8%.

### 1.1.1. Navegación Aérea

En 2024 ENAIRES alcanza por primera vez desde 2019, los años posteriores están marcados por la pandemia del COVID-19, un resultado de explotación positivo debido fundamentalmente al aumento de los ingresos de explotación gracias a la mejora del tráfico aéreo y al incremento de la tasa de ruta.

En lo que a niveles de tráfico se refiere, durante el año 2024 se ha continuado la senda de recuperación y crecimiento del tráfico aéreo en España, hecho que ya se notó en el año 2022 y que se consolidó en 2023, año en el que se superaron las cifras de 2019.

En 2024 ENAIRES ha superado su récord diario de vuelos gestionados de 2023 en 71 ocasiones.

Coincidiendo con los mayores niveles de tráfico, ENAIRES vuelve a obtener en 2024 la mejor nota de toda la serie histórica en el estudio de calidad percibida de sus clientes y unos resultados muy positivos en materia de sostenibilidad medioambiental y demoras.

## Récord histórico de tráfico

ENAIRES ha superado el récord histórico de gestión de vuelos registrado en 2023, concretamente 2.358.988 vuelos, lo que supone un incremento del 7,6% respecto a 2023, superando en más de 2 puntos la media europea.

En lo que respecta al tráfico aéreo europeo, España contribuye con el 22% del tráfico, siendo la cuarta en número de vuelos, por detrás de Francia (3,4 millones de vuelos), Alemania (2,8 millones de vuelos) y Reino Unido (2,6 millones de vuelos).

Por tipo de tráfico y con respecto a 2023, los vuelos internacionales crecen un +9,5% (1.354.960 vuelos), los sobrevuelos, +5,5% (537.634 vuelos) y por último, los vuelos nacionales, con +4,9% (466.394 vuelos).

Por dependencias, todos los centros de control incrementan tráficos en 2024, con incrementos respecto a 2023 por encima del 5%, destacando Canarias (+8,8%), Barcelona (8,5%) y Sevilla (+8%).

En cuanto a los niveles de tráfico medido en unidades de servicio facturables se sitúan un 7,6% por encima del tráfico registrado en 2023.

El incremento de las unidades de servicio sobre 2023 supone un 6,5% más que la media de los principales ANSPs de Europa.

## Tarifas de Navegación Aérea Competitivas

Las tarifas de ruta del año 2024 se han incrementado un 14,7% en Península y un 9,6% en Canarias. No obstante, se han mantenido por debajo de la

media de las tarifas de los principales proveedores europeos (Italia, Francia, Reino Unido y Alemania), en un -18% en Península y en un -34% en Canarias. Además, se equipararon a las tarifas de ruta del año 2019 (+2,3% en Península y +0,8% en Canarias respecto a 2019).

## Récord histórico en Calidad de Servicios

Incluso con niveles históricos de tráfico, lo que le da una especial significación, ENAIRES ha obtenido un nivel de calidad percibida de sus clientes del 79,6%, el mayor valor de su serie histórica, con un incremento del 3,1% respecto al año anterior, superando la meta del 77% establecida en su Plan Estratégico, Plan de Vuelo 2025.

Al compromiso con nuestros clientes se une el compromiso con el medioambiente, alcanzando en 2024 una eficiencia en vuelo de la red de rutas española de un 96,7%, lo que supone que se ha dejado de emitir 68.000 toneladas de CO<sub>2</sub> a la atmósfera y se han ahorrado 21.700 toneladas de combustible respecto a 2019.

Asimismo, ENAIRES tuvo una demora media en ruta 52% inferior a la de Europa.

Todo ello con los niveles más elevados de Seguridad, que han llevado a ENAIRES, un año más y desde 2019, a obtener la máxima puntuación (100%) en el indicador de madurez del Sistema de Gestión de Seguridad (EoS: Effectiveness of the Safety Management) y mantener su posición de liderazgo en gestión de seguridad a nivel europeo.

## 1.1.2. Aeropuertos

En el ámbito de aeropuertos se han enfrentado y superado desafíos importantes, mejorando los ingresos obtenidos en el año 2023 gracias a las cifras récord alcanzadas en el tráfico aeroportuario. La evolución positiva de la economía, mejor que la estimada, ha permitido una recuperación del tráfico de pasajeros más rápida de la prevista en el Plan Estratégico 2022-2026 de Aena.

### Tráfico Aeroportuario

El Grupo Aena ha registrado un volumen de pasajeros de 369 millones en 2024, lo que representa un crecimiento interanual del 8,5%, alcanzando cifras récord de tráfico.

Los aeropuertos de la red en España han cerrado el año con otro récord histórico consecutivo de 309,3 millones pasajeros, lo que supone un aumento interanual del 9,2% y una recuperación respecto al año 2019 del 102,9%.

En movimientos de aeronaves, se han registrado 2,6 millones de operaciones, lo que supone un crecimiento de operaciones del 7,8% interanual y una recuperación del 101,8% respecto a 2019.

El volumen de carga ha alcanzado 1,3 millones de toneladas de mercancías, equivalente a un crecimiento del 18,6 % interanual y una recuperación del 101% respecto a 2019.

En el ámbito internacional, el Aeropuerto London Luton ha registrado 16,7 millones de pasajeros, lo que representa un aumento interanual del 3,3% y una recuperación del 93% respecto a 2019. Mien-

tras que el tráfico de los seis aeropuertos de ANB ha alcanzado 15,9 millones de pasajeros, registrando un crecimiento interanual del 8,3% y una recuperación del 115,1% respecto a 2019.

Los 11 aeropuertos de BOAB han registrado 27,4 millones de pasajeros, lo que representa un incremento 4,1% del tráfico respecto a 2023 y una recuperación del 102,4% respecto a 2019.

El tráfico se ha comportado mejor de lo esperado gracias a la fuerte y constante demanda. No obstante, la evolución sigue siendo sensible a factores como la evolución de las condiciones macroeconómicas, los conflictos geopolíticos, la subida del precio del combustible o posibles interrupciones en el lado de la oferta aérea, que pueden afectar al comportamiento del tráfico aéreo.

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

El 1 de febrero de 2024, la CNMC emitió su resolución de supervisión de las tarifas aeroportuarias para 2024, fijando el ingreso máximo anual ajustado por pasajero (IMAAJ) aplicable en 10,35 euros, lo que supone una variación tarifaria del 4,09% respecto a las de 2023.

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

marzo y establecido en la Resolución de la CNMC de 14 de julio de 2022).

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

## Negocio comercial e inmobiliario

Los ingresos del negocio comercial e inmobiliario de Aena (ingresos por rentas fijas, variables y RMGA) han aumentado por pasajero un 2,2% a 5,72 euros (5,60 euros en 2023).

La actividad comercial ha mejorado notablemente respecto al ejercicio anterior y este comportamiento se observa en todas las líneas de negocio. Las ventas totales han aumentado un 11,4% interanual y por pasajero han crecido un 1,9%.

- En las tiendas libres de impuestos, destaca el incremento del gasto medio del pasajero británico, seguido por el pasajero de la UE y dentro de este grupo por el pasajero francés.
- En restauración, las ventas han aumentado como consecuencia principalmente del buen funcionamiento de las nuevas marcas, así como por la tendencia alcista general del consumo.
- En las tiendas, las ventas han aumentado, reflejando la actividad de los nuevos locales.
- En la línea de alquiler de vehículos, se refleja principalmente el incremento del número de contratos y las licencias nuevas.

- En aparcamientos, los ingresos han aumentado impulsados por la optimización de las plazas disponibles, la mejora de las políticas de fijación de precios, así como por la incorporación de nuevas plazas de aparcamiento.

- En servicios VIP, el crecimiento es consecuencia de la mejora de la actividad de las salas VIP derivada del mayor número de usuarios y aforo disponible.

## 1.2. Entorno Macroeconómico y del sector del transporte aéreo

En 2024, el turismo en España experimentó una notable evolución respecto a 2023, consolidándose como uno de los sectores clave de la economía nacional, reflejando tendencias globales, y adaptándose a los nuevos desafíos y oportunidades del sector.

Esta favorable evolución del turismo ha tenido un impacto positivo en la economía española, contribuyendo, junto con otros sectores, al incremento en volumen del PIB de 2024, que ha sido del +3,5% respecto a 2023 (+2,5% en 2023 con respecto a 2022), según datos del Instituto Nacional de Estadística (INE).

Tras la recuperación ya consolidada en 2023, volviendo a niveles anteriores a la pandemia, el año 2024 marcó un crecimiento más estable y sostenible en el sector turístico. La Estadística de Movimientos Turísticos en Fronteras (FRONTUR) realizada por el INE para el año 2024 revela que España recibió 93,8 millones de turistas internacionales, un 10,1% más que en el año anterior, marcando un nuevo máximo histórico.

Este incremento se debió, en parte, al aumento de la llegada de turistas desde mercados de largo radio como Estados Unidos, a la mejora de la conectividad aérea, con nuevas rutas y frecuencias desde los mercados emergentes de Asia o América Latina, así como a la recuperación de los mercados europeos de Italia, Países Nórdicos, Bélgica, Portugal o Irlanda.

No obstante, se sigue concentrando el 46,2% de los turistas internacionales en tres mercados emisores: Reino Unido, con 18,4 millones (+6,6% sobre 2023); Francia, con 13 millones (+10,3% sobre 2023) y Alemania, con 11,9 millones (+8,6% sobre 2023).

Otro de los aspectos destacados de 2024 fue la desestacionalización del turismo, ya que se ha producido un crecimiento más fuerte fuera de la temporada alta, aumentando el número de turistas durante los meses de temporada baja y media.

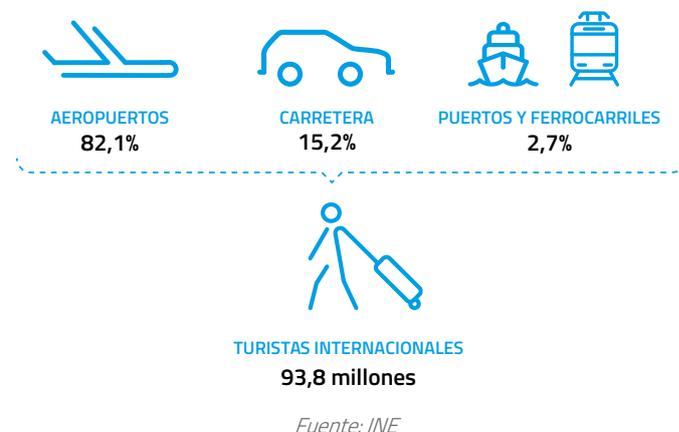
También ha contribuido al crecimiento turístico la importante infraestructura aeroportuaria española. Concretamente, la red de aeropuertos de AENA en España ha registrado 309,3 millones de pasajeros, un 9,2% más que en 2023, batiéndose el récord de pasajeros en 21 aeropuertos españoles, facilitado el acceso a diferentes regiones del país.

Según las comunidades autónomas de destino: destaca Cataluña con 20 millones de turistas internacionales (+9,7% sobre 2023), seguida de Islas Baleares con 15,3 millones (+6,2% sobre 2023), Canarias con 15,3 millones (+9,2% sobre 2023), Andalucía con 13,6 millones (+11,5% sobre 2023) y Comunidad Valenciana con 12 millones (+14% sobre 2023),

agrupando en estas cinco comunidades autónomas el 81% del total de turistas internacionales.

Pero cabe destacar también el crecimiento, respecto a 2023, en el número de turistas de la Comunidad de Madrid y en el agrupado del resto de Comunidades, con +12,5% y +10,6%, respectivamente.

Del total de turistas extranjeros que viajaron a España durante 2024, 77 millones de turistas utilizaron el avión como medio de transporte (+10,7% respecto a 2023), 14,3 millones se desplazaron por carretera (+6,4% respecto a 2023), y 2,5 millones utilizaron otros medios de transporte (puertos y ferrocarril) (en línea respecto a 2023).



Por su parte, según datos de Exceltur<sup>1</sup>, el turismo se erige por segundo año consecutivo como el principal motor del crecimiento económico real de España en el año, elevándose el PIB turístico un +6,5% en este periodo respecto a 2023, lo que supone aportar el 26,1% del crecimiento real del PIB de la economía española en 2024, colocando a España a la cabeza de las economías europeas.

<sup>1</sup>Asociación sin ánimo de lucro, formada por 32 de las más relevantes empresas de toda la cadena de valor turística y de los subsectores del transporte aéreo, ferroviario, marítimo y terrestre, alojamiento, agencias de viajes y tour operadores, medios de pago, alquiler de coches, hospitales turísticos y centrales de reservas/GDS.

## 2. Datos de actividad

### 2.1. Navegación Aérea

#### 2.1.1. Proveedor certificado de Servicios de Navegación Aérea

ENAIRES está certificado por parte de AESA (Agencia Estatal de Seguridad Aérea) como proveedor de servicios de navegación aérea, conforme al Reglamento (UE) 2017/373, el cual contempla los Servicios de Tránsito Aéreo (ATS), los Servicios de Comunicación, Navegación y Vigilancia (CNS), los Servicios de Información Aeronáutica (AIS), la Gestión de Afluencia del Tránsito Aéreo (ATFM) local, la Gestión del Espacio Aéreo local (ASM Nivel 3), y los Servicios de Diseño de Procedimientos (FPD).

ENAIRES es en la actualidad el único proveedor del Estado español con capacidad para prestar el conjunto de los servicios de navegación aérea incluidos en su certificado, que además le otorga la potestad de prestar dichos servicios de navegación aérea no sólo en España sino en cualquier país de Europa.

El certificado de ENAIRES como proveedor de servicios de navegación aérea tiene validez ilimitada en el tiempo, siempre y cuando se cumpla con los requisitos normativos aplicables, de forma que AESA supervisa dicho cumplimiento a través de un programa anual de inspecciones de control normativo a todas las dependencias desde las que se prestan los servicios certificados.

#### Volumen de negocio

El volumen de los vuelos gestionados en España durante 2024 asciende a 2.358.988, creciendo un 7,6% respecto a los vuelos de 2023.

La distribución por tipo de vuelo:



**NACIONAL**  
**466.394**  
**+4,9%**



**INTERNACIONAL**  
**1.354.960**  
**+9,5%**



**SOBREVUELOS**  
**537.634**  
**+5,5%**

El total de vuelos gestionados desde Península asciende a 2.218.566 (+7,7% respecto a 2023) y, los gestionados desde Canarias, a 413.305 (+8,8% más que en 2023).

Por su parte, las unidades de servicio facturables generadas a lo largo del ejercicio 2024 son las siguientes:

Unidades de Servicio	Año 2024	Año 2023	%24/23
Ruta Península	13.324.323	12.377.303	7,7 %
Ruta Canarias	2.112.237	1.974.351	7,0 %
Aproximación	1.425.050	1.307.351	9,0 %

En 2024, la tarifa de ruta en Península ha sido de 62,73 euros, aumentando un 14,7% respecto a 2023. Por su parte, la tarifa de ruta en Canarias ha sido de 50,38 euros, un 9,6% superior que en 2023.

#### Servicios de Navegación Aérea

Los servicios de navegación aérea, a excepción del AIS, se prestan desde cinco Direcciones Regionales de Navegación Aérea: Centro-Norte, Este, Sur, Canaria y Balear, cuyas sedes se ubican respectivamente en los centros de control (ACC) de Madrid, Barcelona, Sevilla, Gran Canaria y Palma de Mallorca.

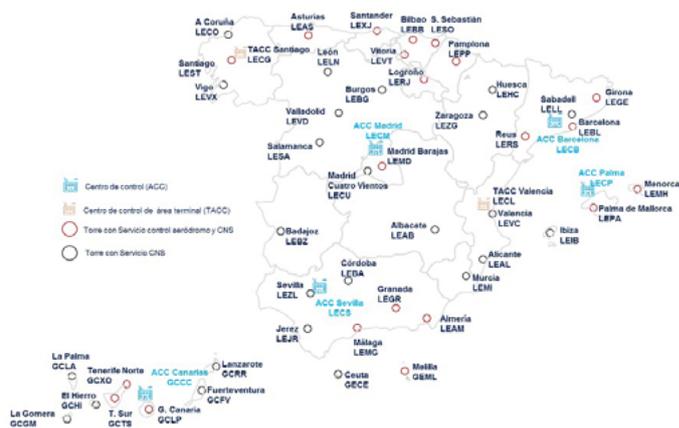
A través de ellas se proporcionan los servicios de tránsito aéreo, navegación, comunicaciones y vigilancia a todo el tráfico aéreo y en los aeropuertos dentro de su área de responsabilidad.

Desde 2011, tras la separación efectiva de Aena S.M.E., S.A. y ENAIRES ambas entidades han mantenido hasta 2021 un Acuerdo para la prestación de servicios de Navegación Aérea, por el cual ENAIRES prestaba servicios de control de aeródromo en 21 torres de control, entre ellas las 5 de más tráfico; así como de **comunicaciones, navegación y vigilancia (CNS) y mantenimiento en 46 aeropuertos de Aena S.M.E., S.A.**, además de los servicios de información aeronáutica (AIS) en todos ellos.

En diciembre de 2021, ENAIRES resultó adjudicataria para la prestación de servicios de navegación aérea (ATM y CNS) en la red de Aeropuertos de Aena: servicios de control de tránsito aéreo de aeródromo en 21 aeropuertos y Servicios Técnicos de Mantenimiento e Ingeniería en 46 aeropuertos abarcando los sistemas técnicos de las Torres de Control e instalaciones de navegación aérea que prestan servicios al aeropuerto y a sus procedimientos, por un período de 5 años.

Además, presta servicios de uso y mantenimiento de sistemas centralizados en Lleida-Alguaire, Castellón, La Seu d'Urgell y Ciudad Real, así como servicios de información aeronáutica a todos ellos.

Los Servicios de Navegación Aérea prestados por ENAIRES se muestran en el siguiente mapa:



## Instalaciones para la prestación de Servicios de Navegación Aérea

ENAIRES cuenta con las siguientes instalaciones para la prestación de los Servicios de Navegación Aérea:

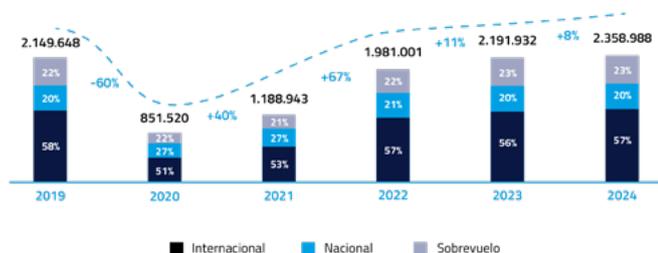
- 301 Radioayudas (DME, GBAS, ILS, NDB y VOR) que prestan apoyo al guiado en ruta y TMA y a las aproximaciones de los aeropuertos.
- 92 sistemas de vigilancia (ADS-B, MLAT, PSR, SSR y SMR) para Ruta, TMA y superficie.
- 168 centros de comunicaciones, para servicio de comunicación tierra/aire, TMA, aproximación y servicios de torre.
- 122 nodos REDAN.
- 135 posiciones de control de torre (5 posiciones de torre remota).
- 200 posiciones de control de sector, que incluyen posiciones de Ruta, de TMA, del CAO, de simulación y las CATS.

## 2.1.2. Evolución tráfico desde la perspectiva de Navegación Aérea

Durante el ejercicio 2024 se ha consolidado la tendencia de crecimiento que comenzó con la recuperación iniciada en 2022 y afianzada en 2023. Es importante destacar el incremento de las tensiones tanto en la situación geopolítica como económico a nivel mundial.

En 2024, por segundo año consecutivo, ENAIRES ha superado su récord histórico de vuelos gestionados, con un total de 2.358.988 vuelos, +7,6% más que en 2023.

### Evolución del tráfico aéreo anual por tipo de vuelo entre 2019-2024



### Tráfico por dependencias 2024

Durante el año 2024 el tráfico gestionado por los centros de control de ENAIRES ha experimentado un incremento, confirmando la recuperación en todos los centros respecto a 2023.

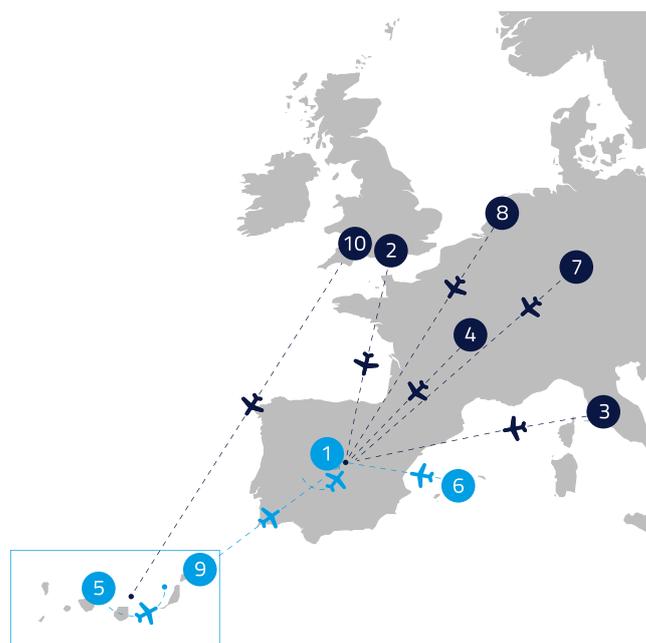


Los principales aeropuertos españoles han superado las cifras de tráfico alcanzadas en 2023.

Principales países originadores del tráfico con España en 2024:

- Reino Unido → 16% del tráfico total.
- Portugal → 15% del tráfico total.
- Francia → 13% del tráfico total.
- Alemania → 10% del tráfico total.

Tipo	Top 10 Flujos	2024	%24/23
1 NAC	Península ↔ Península	176.520	3,1%
2 INT	Reino Unido ↔ Península	160.503	7,3%
3 INT	Italia ↔ Península	112.011	15,4%
4 INT	Francia ↔ Península	102.001	6,9%
5 NAC	Canarias ↔ Canarias	97.818	4,6%
6 NAC	Baleares ↔ Península	95.452	2,1%
7 INT	Alemania ↔ Península	89.447	9,1%
8 INT	Países Bajos ↔ Península	87.756	6,5%
9 NAC	Canarias ↔ Península	74.072	14,5%
10 INT	Reino Unido ↔ Canarias	72.455	11,3%



### 2.1.3. ENAIRES, referente en Europa

ENAIRES es pionera y un referente en el ámbito de la Navegación Aérea en Europa, un año más la Entidad ha seguido consolidando este posicionamiento en Europa, participando y liderando diversas actuaciones en 2024 entre las que cabe destacar:

- El 26 de septiembre de 2024 se publicó en el Informe PRB (Performance Review Board) Monitoring Europa que ENAIRES obtuvo la máxima puntuación (100%) en el ejercicio 2023 y mantiene su posición de liderazgo en gestión de seguridad a nivel europeo. El indicador de madurez del Sistema de Gestión de Seguridad (EoS: Effectiveness of the Safety Management) evalúa anualmente (tras la revisión por parte de las autoridades de supervisión nacionales, en nuestro caso AESA, y de EASA- European Aviation Safety Agency-) la completitud del Sistema de Gestión de Seguridad ENAIRES ha participado de forma activa en 2024, en la campaña de actualización del Plan Maestro ATM (Air Traffic Management) Europeo, trabajando en la definición de esta nueva versión, a través de los grupos de trabajo establecidos por la SESAR (Single European Sky ATM Research) 3 Joint Undertaking (SESAR 3 JU) y en coordinación con los diferentes órganos de gobierno de la SESAR 3 JU y la Alianza A6.
- ENAIRES ha participado de forma activa en 2024, en la **campaña de actualización del Plan Maestro ATM (Air Traffic Management) Europeo**, trabajando en la definición de esta nueva versión, a través de los grupos de trabajo establecidos por la SESAR (Single European Sky ATM Research) 3 Joint Undertaking (SESAR 3 JU) y en coordinación con los diferentes órganos de gobierno de la SESAR 3 JU y la Alianza A6.

- ENAIRES ha fomentado, en los **foros de A6**, la colaboración con los Usuarios de Espacio Aéreo y los Operadores Aeroportuarios, así como con los Directores Ejecutivos del SESAR Deployment Manager, SESAR3 Joint Undertaking y CANSO, para el **establecimiento de una posición común sobre SESAR, más allá de 2027, abogando por la creación a futuro (post-2027) de un único partenariado público-privado, que gestione conjuntamente las actividades de tanto las fases de SESAR de I+D como la de despliegue.**

- ENAIRES, representada por su Director General, ha formado parte de la delegación española que **ha participado en la 14ª Conferencia de Navegación Aérea de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)** en la sede de OACI sita en Montreal, Canadá (26 de agosto - 6 de septiembre 2024).

- En el "EUROCONTROL Network Manager USER FORUM 2024", **EUROCONTROL presentó a ENAIRES como el proveedor de servicios de navegación aérea de referencia en Europa** gracias a los excelentes resultados conseguidos y a la importante y continuada contribución en los comités y grupos de trabajo del Gestor de Red europeo (Network Manager).

### 2.1.4. Hechos relevantes, premios y reconocimientos

- **Firma del acta de principio de acuerdo del II Convenio Colectivo de Grupo.** El 24 de septiembre del 2024 se sentaron las bases de un nuevo convenio colectivo, cuya firma se materializó mediante acuerdo con la Mesa Negociadora, por mayoría, el 22 de enero de 2025, paso esencial para su publicación y entrada en aplicación durante el segundo trimestre de 2025.

▪ ENAIRES, tras superar la auditoría externa de AENOR, **mantiene los certificados de Gestión de Calidad, Ambiental y Seguridad y Salud en el trabajo**, abarcando todos los procesos y servicios prestados por ENAIRES en todos sus centros de trabajo.

▪ ENAIRES **quedó finalista en los Premios ATM AWARDS 2023**, en la categoría "Resiliencia en ATM", por su proyecto GAMMASIM VR, una solución innovadora para la formación de controladores y simulación de escenarios. Los premios se entregaron en el Airspace World del 19 de marzo de 2024.

▪ El Ministerio de Defensa de España distingue a nuestro **director general Enrique Maurer con la Cruz del Mérito Aeronáutico con distintivo blanco**, una de las más altas distinciones otorgadas por el Ministerio, y que reconoce a los civiles cuyas actividades están estrechamente relacionadas con la Defensa Nacional y que han demostrado méritos distinguidos en sus servicios.

▪ ENAIRES ha obtenido en 2024 el **Sello EFQM 600 otorgado por el Club de Excelencia en Gestión** en reconocimiento a la transformación y la gestión excelente, innovadora y sostenible de los servicios de navegación aérea, mejorando el sello EFQM 500 logrado en 2021.

▪ ENAIRES recibe en octubre de 2024 en la Región Balear, la **Placa al Mérito Aeronáutico de la Fundación Aeronáutica Mallorquina**, en la III edición de la Nit de l'Aviació en Palma de Mallorca, en reconocimiento a su labor diaria para proporcionar servicios de navegación aérea con la máxima seguridad, calidad, eficiencia y respeto por el medioambiente.

▪ **ENAIRES recibe el certificado de buenas prácticas del Club Excelencia en Gestión**, fue seleccionada en la VII Edición del Premio Buenas Prácticas en Gestión (2024), en la categoría Gran Organización. Las prácticas han sido valoradas como un ejemplo destacado en el ámbito de la gestión, fomentando la mejora continua, la innovación y la Sostenibilidad Medioambiental:

- "Mirando al Futuro: Metodología para la Previsión del Tráfico Aéreo (DELFOSS)".

- "Gestión de Requisitos y Evidencias de Auditorías de Seguridad (GREASE)".

### 2.1.5. Hoja de ruta: Plan de Vuelo 2025

El Plan Estratégico de ENAIRES, denominado Plan de Vuelo 2025 (PV2025), constituye la hoja de ruta de la entidad para el periodo 2021-2025 y fue inicialmente aprobado por el Consejo de Administración de ENAIRES (actual Consejo Rector) en abril 2021 y cuya actualización para adecuarlo a las nuevas previsiones y evoluciones producidas en proyectos y/o servicios, ha sido aprobada por el Consejo Rector en diciembre 2023.

Este plan estratégico permite:

▪ Asegurar la viabilidad futura de ENAIRES, preparándonos para el crecimiento del sector de la aviación.

▪ Liderar la construcción del Cielo Único Europeo, facilitando el cumplimiento de los objetivos europeos fijados por la Comisión Europea en el marco de rendimientos europeo (RP3 / RP4).

■ Adaptarnos a los cambios estructurales del sector, garantizando la provisión de servicios esenciales de navegación aérea y accediendo a nuevos mercados para crecer.

■ Impulsar la transformación y modernización de ENAIRES, mejorando en 2024 los resultados obtenidos de la evaluación EFQM realizada en 2021, pasando de obtener el sello EFQM 500 en 2021 al sello EFQM 600 en 2024.

Así, el Plan de Vuelo 2025 es una gran apuesta para transformar y modernizar profundamente la Entidad Pública Empresarial y convertir a ENAIRES en un operador global de servicios de navegación aérea, basándose en las personas, la innovación y la digitalización, contribuyendo al mismo tiempo al Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia y al PERTE aeroespacial del Gobierno, a la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible así como a todos los planes del Cielo Único Europeo y a la Agenda 2030.

Este Plan establece 6 objetivos estratégicos para los próximos años:

1) Reforzar continuamente la seguridad, prestando especial atención a la cultura de seguridad, al factor humano y a la ciberseguridad ante los nuevos riesgos emergentes.

2) Mejorar la calidad, escalabilidad y resiliencia de los servicios prestados a través de la digitalización, la modernización del espacio aéreo y los conceptos operativos, y el refuerzo de la cultura de orientación al cliente y grupos de interés.

3) Contribuir a la movilidad sostenible en el sector, minimizando el impacto de la actividad de ENAIRES en el medioambiente e impulsando su descarbonización.

4) Acometer el desarrollo del negocio e internacionalización de ENAIRES, para posicionarnos en un entorno global y liberalizado del futuro sector de la navegación aérea.

5) Asegurar la recuperación económica y viabilidad futura de ENAIRES, y aumentar la eficiencia, productividad y, por tanto, la competitividad de la empresa para superar la crisis y adaptarse a los cambios estructurales del sector, a la vez que se contribuye a la recuperación global del sector de la aviación.

6) Acelerar la transformación cultural, organizativa y modernización de ENAIRES, aprovechando las nuevas tecnologías para ser más ágiles y eficientes y desarrollando una cultura organizativa centrada en nuestras personas como principal activo de la empresa.

La información detallada del Plan de vuelo se puede consultar en la página web de ENAIRES.

En 2024 se inició el proceso de elaboración del nuevo Plan Estratégico de ENAIRES, el Plan de Vuelo 2030 (PV2030), que será una evolución del PV2025, elaborado de forma colaborativa con sus principales Grupos de interés y manteniendo su compromiso con el futuro del transporte aéreo. Se prevé que este plan lo apruebe el Consejo Rector de ENAIRES a finales de 2025.

#### Metas y resultados 2024

Objetivo estratégico	Indicador	Meta 2024	EC 2024
Seguridad	Nivel Ponderado de Seguridad (NPS Ground)	≤ 11,00	15,15
	Eficiencia Gestión de Seguridad (EoSM)	≥ D	D
	Índice de Madurez de Ciberseguridad (IMC)	≥ 91,0%	91,2%
	Indicador Acumulado de Ciberresiliencia (IAC)	≥ 3,9	4,2
Calidad, escalabilidad y resiliencia del servicio	Nivel de Calidad Percibida	≥ 77,0	79,6
	Demora de ruta (min/vuelo)	≤ 0,19	1,01
	Demora de llegada (min/llegada)*	≤ 0,56	1,08
Sostenibilidad	Ineficiencia red de rutas España (KEA)	≤ 3,08	3,30
Eficiencia y Competitividad	Costes Unitarios Ruta Global (€2017)	≤ 40,42	39,85
	Solvencia financiera	≥ 1,60	1,72
Transformación y Modernización	Madurez Digital	≥ 70,0	68,0

\* Correspondiente a ENAIRES para los siete aeropuertos de Madrid, Barcelona, Palma de Mallorca, Málaga, Gran Canaria, Alicante e Ibiza.

### 2.1.6. Plan de Rendimientos

El Reglamento (CE) nº 549/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2004, por el que se fija el marco para la creación del cielo único europeo (Reglamento marco) establece un **sistema de evaluación del rendimiento para los servicios de navegación aérea y las funciones de red en el cielo único europeo**.

**Este sistema europeo** de rendimientos requiere a los Estados (y a los proveedores de servicios como ENAIRES) el **cumplimiento de metas en cuatro áreas** (Seguridad, Coste-Eficiencia, Capacidad y Medioambiente), con un **esquema de incentivos y penalizaciones asociado**.

El año 2024 ha sido el último del periodo denominado RP3 que ha comprendido los años 2020 al 2024.

Durante este año se **aprobaron las metas europeas para el cuarto periodo de referencia (RP4: 2025-2029)**, y ENAIRES colaboró con AESA en la **elaboración del Plan español de Rendimientos (ESPP4)** para este período, siendo presentado a consulta de

los usuarios en el mes de julio, y enviado posteriormente a la Comisión Europea el 30 de septiembre. Tras una primera verificación realizada por la Comisión, a la que ENAIRES dio respuesta en el mes de noviembre, actualmente el ESPP4 está en proceso de validación final y aprobación por parte de la Comisión, que se prevé que se produzca en los primeros meses de 2025.

### 2.1.7. Inversión en STARTICAL

El 27 de mayo de 2021, ENAIRES 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 6,95 millones de euros. Tanto el capital social inicial como la prima de asunción fueron asumidas a partes iguales por ENAIRES e INDRA.

En Junta General Ordinaria de 14 de junio de 2022, los socios decidieron realizar una ampliación de capital parcial. En este sentido, se aumentó el capital social de la sociedad en 1,5 millones 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 3,48 millones de euros.

En el año 2024 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 1,5 millones 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 3,48 millones de euros.

Posteriormente el 19 de diciembre de 2024, la Junta General de Socios acordó una tercera ampliación de capital, aumentando el capital social en 2,1 millones 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 4,8 millones de euros.

Todas estas participaciones sociales otorgan los mismos derechos y obligaciones que las de la creación de STARTICAL.

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

Tras estas ampliaciones mediante aportaciones dinerarias a partes iguales por ENAIRES e INDRA, el capital social de STARTICAL S.L. asciende a 8,1 millones de euros representado en 8.076 participaciones de mil euros de valor nominal cada una de ellas, y una prima de asunción de 18,7 millones de euros.

El importe total desembolsado por ENAIRES desde la creación de STARTICAL hasta el 31 de diciembre de 2024, suma de capital social y prima de asunción de 13,39 millones de euros, fue 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 ENAIRES para la adquisición de STARTICAL S.L.

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, ENAIRES ha deteriorado su participación en STARTICAL, en 6,3 millones de euros en el ejercicio 2024 y 4,14 millones de euros en el ejercicio 2023. El deterioro total de la participación asciende a 10,44 millones 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 2024 atribuibles a ENAIRES.

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

Este deterioro supone que el valor en libros de la participación de ENAIRES en STARTICAL figure por 2,96 millones de euros a 31 de diciembre de 2024, frente a los 13,39 millones de euros aportados en total a la sociedad por ENAIRES.

## 2.2. Aeropuertos

### 2.2.1. La red aeroportuaria de Aena

La Sociedad Dependiente Aena S.M.E., S.A. gestiona 46 aeropuertos y 2 helipuertos en España y, a través de su filial Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A., participa también en la gestión de aeropuertos de distintos países en Europa y América, entre ellos el Aeropuerto de Londres-Luton, del cual posee el 51% del capital, y en América 6 aeropuertos del Nordeste de Brasil (ANB) y 11 aeropuertos de BOAB de los que posee el 100% de la gestión, respectivamente. Además, posee participaciones en 12 aeropuertos de México, 2 en Jamaica y 2 en Colombia.

La actividad principal de la Sociedad Aena S.M.E., S.A. y su Grupo es la de gestión aeroportuaria. Asimismo, podrá desarrollar cuantas actividades mercantiles estén directa o indirectamente relacionadas con su objeto social, incluida la gestión de instalaciones aeroportuarias fuera del territorio español y cualquier otra actividad anexa y complementaria que permita rentabilizar las inversiones.

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.

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.

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

Para mejorar la coordinación de todos los aeropuertos, la red de Aena S.M.E., S.A. está organizada conforme al siguiente esquema, que diferencia los aeropuertos en función del número de pasajeros que procesan a lo largo del año para mejorar su coordinación, así como la presencia de Aena S.M.E., S.A. fuera de España.

Los tres aeropuertos principales de la red por número de pasajeros son: Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Josep Tarradellas Barcelona-El Prat y Palma de Mallorca, y el resto de los aeropuertos queda integrado en alguno de los siguientes grupos:

- **Grupo Canarias:** integrado por los 8 aeropuertos de la Comunidad Autónoma de Canarias. Debido a su lejanía al territorio continental y por la importancia del tráfico interinsular, estos aeropuertos tienen unas características que los hacen diferentes al resto de la red.

- **Grupo I:** formado por aeropuertos grandes con más de 2 millones de pasajeros al año.

- **Grupo II:** formado por aeropuertos que procesan entre 0,5 y 2 millones de pasajeros al año. Este grupo lo componen 10 aeropuertos.

- **Grupo III:** formado por aeropuertos con menos de 0,5 millones de pasajeros al año. Es un grupo heterogéneo compuesto por:

- Bases aéreas abiertas al tráfico civil.
- Aeropuertos civiles con tráfico comercial.
- Aeropuerto de carga.
- Helipuertos.
- Aeropuertos de aviación general.

Los aeropuertos de la red de Aena S.M.E., S.A., han cerrado el año 2024 con 369,4 millones de pasajeros, un 8,5% más que en 2023; gestionaron 3,2 millones de movimientos de aeronaves, un 7,1% más que en 2023; y transportaron 1,4 millones de toneladas de mercancía, un 18,1% más que el año pasado.

	España		Reino Unido		Brasil*	
	2024	2023	2024	2023	2024	2023
Pasajeros (millones)	309,3	283,2	16,7	16,2	43,3	41,1
Operaciones (miles)	2.590,9	2.403,9	132,0	128,4	480,9	458,2
Carga (Tn) (miles)	1.280,2	1.079,7	30,7	26,0	110,8	104,7

\*La cifra anual de 2023 incluye los datos antes y después de la fecha de transferencia operativa.

## 2.2.2. Evolución del tráfico desde la perspectiva de aeropuertos de Aena en España

Los aeropuertos en España han alcanzado cifras récord de pasajeros, operaciones y mercancías en 2024.

El número de pasajeros ha alcanzado 309,3 millones en 2024, lo que representa un incremento del 9,2% respecto al año anterior.

El significativo crecimiento del número de pasajeros se ha ido decelerando a lo largo del año. En el primer trimestre, que incluyó el calendario de la Semana Santa, el volumen de pasajeros creció un 13,2% interanual, en el segundo trimestre un 10,0% y en el tercer y cuarto trimestre, un 7,4% y un 7,5%, respectivamente.

El tráfico se ha comportado mejor de lo esperado gracias a la fuerte y constante demanda. No obstante, la evolución sigue siendo sensible a factores como la evolución de las condiciones macroeconómicas, los conflictos geopolíticos, la subida del precio del combustible o posibles interrupciones en el lado de la oferta aérea, que pueden afectar al comportamiento del tráfico aéreo.

En 2024 se ha batido el récord de pasajeros en 21 aeropuertos: Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Josep Tarradellas Barcelona-El Prat, Palma de Mallorca, Málaga-Costa del Sol, Alicante-Elche Miguel Her-

nández, Gran Canaria, Tenerife Sur, Valencia, Sevilla, César Manrique-Lanzarote, Fuerteventura, Menorca, Bilbao, Tenerife Norte-Ciudad de La Laguna, Ibiza, Santiago-Rosalía de Castro, Asturias, La Palma, Melilla, El Hierro y La Gomera.

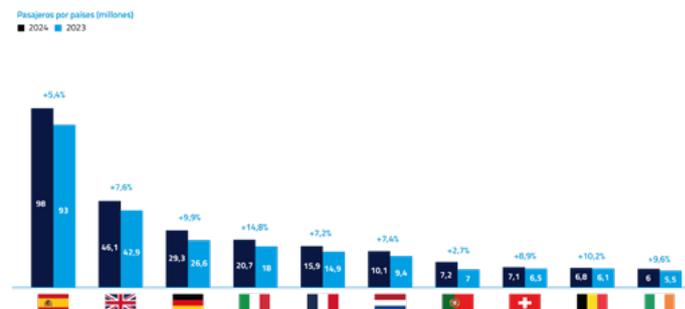
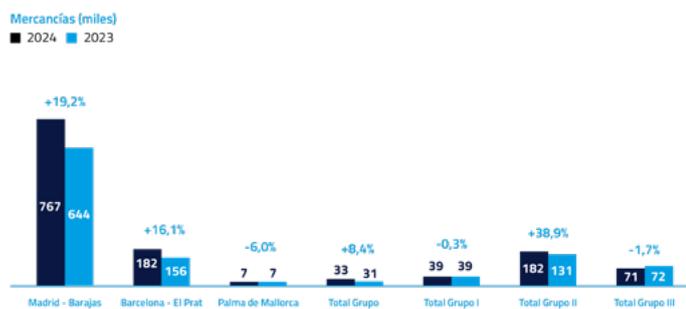
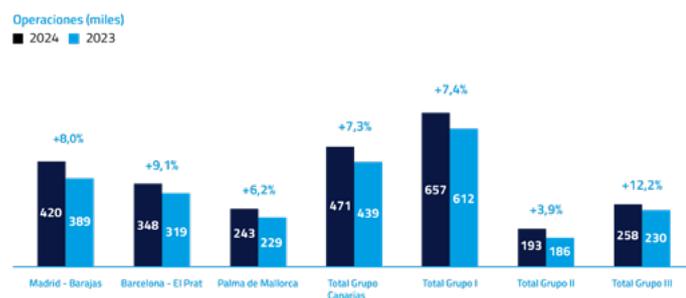
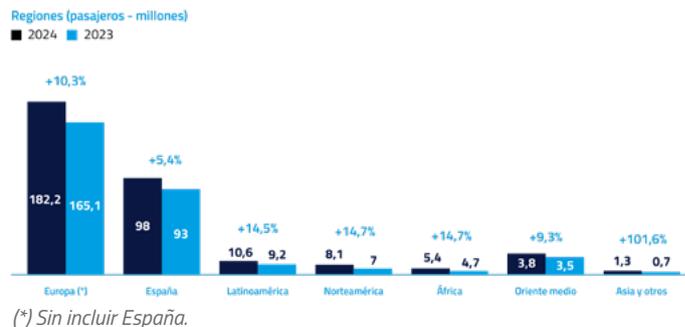
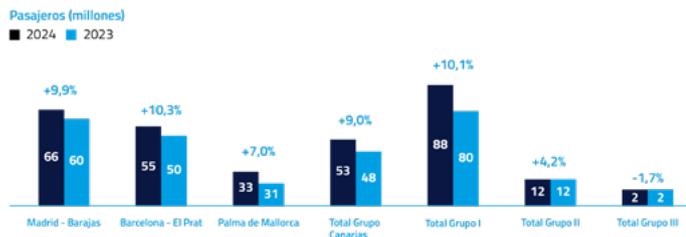
Asimismo, ha sido el año con más operaciones en 18 infraestructuras: Gran Canaria, Málaga-Costa del Sol, Palma de Mallorca, Alicante-Elche Miguel Hernández, Tenerife Norte-Ciudad de La Laguna, César Manrique-Lanzarote, Sevilla, Menorca, Ibiza, Santiago-Rosalía de Castro, La Palma, Burgos, Córdoba, Logroño, El Hierro, Tenerife Sur, Fuerteventura y Son Bonet.

Respecto a la carga, los aeropuertos Adolfo Suárez Madrid-Barajas y Josep Tarradellas Barcelona-El Prat han registrado el año con más tráfico de mercancía de la historia.

El crecimiento del tráfico internacional ha sido superior al del tráfico doméstico. El tráfico internacional ha crecido un 11,1% interanual (68,3% del total), mientras que el tráfico doméstico ha aumentado un 5,4% interanual (31,7% del total).

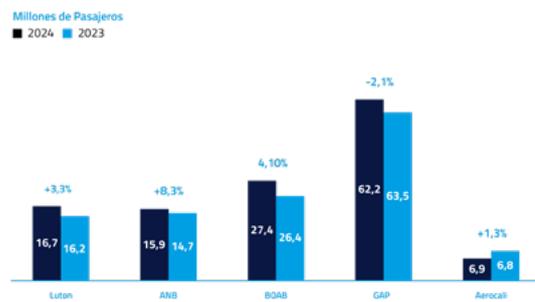
Respecto a las operaciones de aeronaves, se han gestionado un total de 2,6 millones de operaciones, un 7,8% más que en 2023.

Por su parte, la actividad de carga ha continuado evolucionando positivamente, transportándose 1,3 millones de toneladas, un 1% más que en 2023. Por aeropuertos y grupos de aeropuertos se detalla a continuación la evolución del tráfico en 2024 y 2023:



Destaca el importante crecimiento del mercado asiático, que se incrementa un 101,6% más respecto a 2023, hasta los 1,3 millones de pasajeros. Por su parte, el tráfico de pasajeros con Latinoamérica, Norteamérica y África crece a doble dígito, alcanzando los 10,6 millones, 8,1 millones y 5,4 millones de pasajeros, un 14,5%, un 14,7% y un 14,7% más, respectivamente, respecto a 2023.

Por aerolíneas, Ryanair y el Grupo IAG, han transportado 155,2 millones de pasajeros (+6,6% interanual) y han alcanzado una cuota conjunta del 50,2%, consolidando la recuperación de pasajeros a niveles prepandemia.



Las aerolíneas de bajo coste, han registrado 190,4 millones de pasajeros y un crecimiento interanual del 9,6%. Han concentrado el 61,6% del volumen total de pasajeros del año 2024 (frente a un 61,3% en el año 2023).

### 2.2.3. Evolución del tráfico en las participaciones internacionales

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

El 29 de febrero de 2024 finalizó la concesión del Aeropuerto Internacional Rafael Núñez en Cartagena de Indias (Colombia), en la que participaba ADI a través de la sociedad SACSA.

En marzo de 2023 suscribió el contrato de concesión de 11 aeropuertos en Brasil por un periodo de 30 años, con la posibilidad de una prórroga de 5 años, haciéndose cargo de las operaciones entre octubre y noviembre de 2023.

### Aeropuerto Londres-Luton

El Aeropuerto London Luton es el quinto aeropuerto británico por volumen de pasajeros. Ha registrado 16,7 millones de pasajeros, que representan un aumento interanual del 3,3%.

En movimientos de aeronaves, han gestionado 131.972 operaciones (+2,7% interanual), mientras que el volumen de carga registrado ha sido de 30.666 toneladas de mercancía (+17,8% interanual).

Las tres principales aerolíneas que operan en el aeropuerto, Wizz Air, easyJet y Ryanair han recuperado un 101%, un 88% y un 104% respectivamente del tráfico de pasajeros de 2019.

En noviembre de 2024, se anunció el acuerdo con la aerolínea Jet2 para la apertura de una nueva base en el aeropuerto. A partir del verano de 2025, Jet2 ofrecerá 36 vuelos semanales, principalmente a destinos de Europa Occidental. Esta expansión, supone una oferta adicional de 430.000 asientos, que consolida la posición del aeropuerto como una opción clave para los viajeros de la región.

## Ampliación de capacidad aprobada

La autoridad local de planificación aprobó en el mes de abril la ampliación de la capacidad del aeropuerto de 18 a 19 millones de pasajeros anuales.

## Ampliación de capacidad futura

El procedimiento de aprobación por el gobierno británico de la ampliación de la capacidad del aeropuerto hasta 32 millones de pasajeros, a través de una DCO (Development Consent Order), se encuentra en su fase final.

El 10 de mayo de 2024, la Autoridad Examinadora informó al Secretario de Estado sobre la solicitud presentada por el Ayuntamiento de Luton (Luton Borough Council). El plazo límite para la aprobación por el Ministerio de Transporte se ha ido extendiendo desde la fecha inicial del 4 de agosto hasta el último aplazamiento, prorrogado al 3 de abril de 2025.

## Plazo de la concesión

El 17 de noviembre de 2021 se formalizó el Acuerdo de recuperación sostenible del aeropuerto con Luton Borough Council para compensar la pérdida de actividad consecuencia de la pandemia. El acuerdo contempló una extensión de la concesión de 16,5 meses (del 31 de marzo de 2031 al 15 de agosto de 2032). Los niveles de tráfico registrados en 2024 han generado que la concesión se extienda al menos hasta el 4 de septiembre de 2032.

## Grupo Aeroportuario del Nordeste de Brasil (ANB)

El tráfico de los seis aeropuertos de ANB ha alcanzado 15,9 millones de pasajeros que representan un crecimiento interanual del 8,3%.

En movimientos de aeronaves, se han gestionado 158.484 operaciones (+11,2% interanual), mientras que el volumen de carga registrado ha sido de 58.800 toneladas de mercancías (+10,2% interanual).

## Plazo de la concesión

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

Cuando se han cumplido 5 años de la fecha de eficacia del contrato de ANB, a pesar del complejo período de pandemia que sobrevino poco después, la Compañía ha concluido su ambicioso plan de obras estructurales que, con una inversión de 1.900 millones de reales, ha supuesto una significativa mejora en tecnología, seguridad, confort, en la capacidad operativa de las instalaciones, en la experiencia de los pasajeros y las aerolíneas, así como en la conectividad de las infraestructuras del nordeste brasileño.

## Bloque de Once Aeropuertos en Brasil (BOAB)

Los 11 aeropuertos de BOAB han registrado 27,4 millones de pasajeros, que representan un aumento interanual de 4,1% (+2,4% respecto al año 2019).

El tráfico del Aeropuerto Congonhas-Sao Paulo se ha visto afectado por el cierre del Aeropuerto de Porto Alegre desde el 22 de mayo, debido a las inundaciones ocurridas en el estado de Rio Grande do Sul que han impactado en todo el tráfico aéreo de Brasil. La actividad de esta ruta se reinició en octubre, si bien no se ha recuperado completamente. El impacto en el Aeropuerto Congonhas-Sao Paulo

fue levemente minimizando por la operativa alternativa en la base aérea de Canoas.

En movimientos de aeronaves, se han registrado un total de 322.430 operaciones (+2,1% interanual), mientras que el volumen de carga ha registrado 52.004 toneladas de mercancías (+16,1% interanual).

### Plazo de la concesión

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

A partir del comienzo del plazo de la concesión, se iniciaron dos fases:

- Fase I-A, de preparación y operación asistida. Finalizó con la transferencia operativa de los 11 aeropuertos. Durante esta etapa se elaboró, se presentó a la Agencia Nacional de Aviación Civil de Brasil (ANAC) y se obtuvo la aprobación de los 11 Planes de Transferencia Operativa (PTO).
- Fase I-B, de ampliación y adecuación de las infraestructuras. Finalizará en junio de 2026 para 10 aeropuertos y en junio de 2028 para el aeropuerto de Congonhas, con la entrega de las obras obligatorias. En el ámbito de esta fase, se ha cumplido el hito contractual de presentar a ANAC los anteproyectos de los 11 aeropuertos.

### Grupo Aeroportuario del Pacífico (GAP)

Ha registrado 62,2 millones de pasajeros, que representan una disminución interanual del 2,1% (+30,8% respecto al tráfico del año 2019).

En los 12 aeropuertos del grupo en México, el volumen de pasajeros ha descendido un 2,1% interanual y en los 2 aeropuertos de Jamaica un 1,8%.

La variación interanual se debe al descenso del tráfico doméstico (-5,3%), derivado de la disminución de la oferta de asientos por las revisiones preventivas de los motores Pratt & Whitney de la familia A320neo y A321neo (el tipo de aeronave principal con la que opera la aerolínea Volaris, el mayor cliente de GAP). El crecimiento del tráfico internacional en México (+3,7%) no ha compensado la caída del tráfico doméstico.

En los meses de noviembre y diciembre, se han empezado a reincorporar aeronaves por la finalización de sus revisiones y tanto la oferta de asientos como el tráfico doméstico se han recuperado, un 0,6% y un 1,9% interanual respectivamente, confirmando que las principales aerolíneas afectadas, Volaris y Viva Aerobús, están agregando capacidad gradualmente a medida que finalizan las revisiones de los motores y las aeronaves.

### Programa Maestro de Desarrollo y Tarifas Máximas 2025-2029

El 27 de agosto de 2024, la Sociedad anunció la conclusión del proceso de revisión ordinaria del Programa Maestro de Desarrollo y Tarifas Máximas para los aeropuertos de México correspondiente al período 2025-2029.

Las tarifas máximas ("price cap") por unidad de tráfico de cada aeropuerto fueron determinadas y publicadas por la Agencia Federal de Aviación Civil, representan un incremento de la tarifa máxima promedio superior al 25% respecto al periodo 2020-2024 y se

actualizarán anualmente en base al Índice Nacional de Precios al Productor (INPP), excluido el precio del petróleo.

Las inversiones comprometidas para el periodo alcanzan 43.184 millones de pesos mexicanos a 31 de diciembre de 2022, por lo que serán actualizadas con base en el Índice Nacional de Precios al Productor, sector construcción, al momento de su ejecución.

### **Guadalajara World Trade Center, S.A. de C.V. (GWTC)**

En junio de 2024, GAP adquirió el 51,5% de las acciones de Guadalajara World Trade Center, S.A. de C.V. (GWTC). Este grupo de sociedades está especializado en servicios de gestión de carga internacional y tiene instalaciones en los aeropuertos de Guadalajara y Puebla. En 2023, GWTC obtuvo ingresos superiores a 1.000 millones de pesos mexicanos. El precio de la transacción fue establecido en 875,5 millones de pesos mexicanos y con ella GAP desarrollará conocimiento y experiencia en el negocio de la carga aérea.

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

Ha registrado 6,9 millones de pasajeros, cifra que representa un incremento del 1,3% respecto al año anterior.

El tráfico doméstico se ha recuperado y acumula una variación interanual del +1,1%.

El tráfico internacional ha crecido un 2,3% interanual. En diciembre, la aerolínea World2Fly empezó a operar una ruta directa a Madrid.

Respecto al contrato de concesión, en el mes de abril se acordó prorrogar su plazo hasta el 31 de agosto de 2025. En paralelo, continúa la negociación para el desarrollo de una asociación público privada (APP).

### **2.2.4. Reconocimientos y otros hechos relevantes del ejercicio 2024**

- El Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat fue reconocido como Mejor Aeropuerto de Europa en la categoría de instalaciones de más de 40 millones de viajeros y como Mejor Aeropuerto de Europa en la categoría de más agradable.
- El Aeropuerto de Palma de Mallorca fue reconocido como Mejor Aeropuerto de Europa en la categoría de instalaciones de entre 25 y 40 millones de viajeros.
- El Aeropuerto de Alicante-Elche Miguel Hernández fue reconocido como Mejor Aeropuerto de Europa de entre 15 y 25 millones de pasajeros.
- El Aeropuerto de Menorca fue reconocido como Mejor Aeropuerto de Europa de entre 2 y 5 millones de pasajeros.
- Los Aeropuertos de Almería, Girona, Región de Murcia, Reus y El Hierro fueron reconocidos como Mejores Aeropuertos de Europa con menos de 2 millones de pasajeros.
- El Aeropuerto de Girona-Costa Brava fue reconocido como Mejor Aeropuerto de Europa en la categoría de Aeropuerto más limpio.

- Los Aeropuertos de Reus y El Hierro fueron reconocidos como Mejor Aeropuerto de Europa en la categoría de mayor facilidad del trayecto del pasajero.
- El Aeropuerto de El Hierro fue reconocido como Mejor Aeropuerto de Europa en la categoría de Personal más dedicado de Europa y de Aeropuerto más agradable.
- El Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas fue galardonado con el premio al Mejor Customer Journey por la Asociación para el Desarrollo de la Experiencia al Cliente (DEC) en su IX edición.
- El Aeropuerto de Londres-Luton ha sido distinguido por ACI con el premio a uno de los Mejores Aeropuertos de Europa (Best Airport Awards 2024) en la categoría de entre 10 y 25 millones de pasajeros. Además, en 2024 ha alcanzado su puntuación anual más alta en satisfacción del cliente (4,07).
- El Aeropuerto Juazeiro do Norte ha sido reconocido en 2024 por ACI-LAC Green Airport Recognition: "Eficiencia Hídrica en el Aeropuerto Juazeiro del Norte" y ha obtenido también el galardón al mejor proyecto en el ámbito de sostenibilidad ambiental en el programa interno INNOVA.
- Validación en 2024 de los objetivos de Aena de reducción de emisiones basados en la ciencia en el corto y largo plazo por Science Based Target initiative (SBTi).
- Aena obtuvo en 2024 el distintivo de "Igualdad en la Empresa" (DIE), otorgado por el Ministerio de Igualdad.

- En 2024 Aena se ha mantenido en el prestigioso Dow Jones Sustainability World Index y ha reafirmado su compromiso con el Pacto Mundial de las Naciones Unidas.

### 2.2.5. Estado de avance del Plan Estratégico 2022-2026

En 2022, Aena presentó su Plan Estratégico 2022-2026, con el propósito de posicionar sus aeropuertos como los más seguros, eficientes, sostenibles y acogedores a nivel mundial. Este plan busca consolidar a los aeropuertos como motores clave de la economía y el turismo, al tiempo que generan valor para los accionistas, clientes y la sociedad en su conjunto.

En línea con este objetivo, el plan prioriza el desarrollo del negocio principal, centrado en mantener el liderazgo en seguridad y eficiencia operativa, así como en lograr un aumento significativo de los ingresos comerciales. Además, Aena apuesta por el crecimiento a través de la diversificación, impulsando la expansión internacional y explorando nuevas áreas de negocio, como las Ciudades Aeroportuarias y otras oportunidades adyacentes.

La sostenibilidad se posiciona como un pilar fundamental que abarca todas las iniciativas de crecimiento, complementado por la innovación, la tecnología, la digitalización, la orientación al cliente y el fortalecimiento de la cultura y el talento, que se identifican como factores habilitadores esenciales para alcanzar estos objetivos.

En marzo de 2024, Aena presentó la Actualización del Plan Estratégico 2022-2026.

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

- Tráfico de pasajeros: se estimó cerrar 2024 en un rango de 286-303 millones de pasajeros en la red en España (294 millones de pasajeros en el escenario central, equivalente a un incremento interanual de +3,8%). En 2026, Aena espera alcanzar una cifra aproximada de 310 millones de viajeros.

El 25 de junio, Aena comunicó la revisión al alza de la previsión del tráfico de pasajeros para 2024 estimada en la Actualización del Plan Estratégico 2022-2026, en su escenario central, como consecuencia de la evolución de los datos de pasajeros en los primeros cinco meses del año. La elevada oferta de asientos programados por las compañías aéreas para los siguientes meses, unida a la mejora de las perspectivas económicas anunciada por el Fondo Monetario Internacional (FMI) para España y al nivel de demanda de los principales países emisores, fueron asimismo clave para el previsible auge del tráfico aéreo. En ese momento, se actualizó sólo la previsión de 2024.

- El fuerte repunte del tráfico, más acusado en los aeropuertos turísticos, hará necesarias más inversiones en las infraestructuras, con el objetivo de sincronizar la capacidad con la demanda prevista y, también, de adecuar los aeropuertos a los nuevos requisitos de seguridad y mantener la calidad del servicio. Por tanto, en el DORA III, que transcurrirá

desde 2027 a 2031, Aena propondrá inversiones que al menos doblarán las realizadas en los últimos ejercicios.

- El incremento de actividad se conciliará con la intensa reducción de las emisiones por parte de los aeropuertos. Se adelanta la meta de consecución de Aeropuertos "cero emisiones" en diez años, que pasa de 2040 a 2030. Otro objetivo en el camino de la descarbonización es que en 2026 un total de 19 aeropuertos de la red en España cuenten con certificaciones ACA (Airport Carbon Accreditation) de nivel 4+ y que en 2030 se eleven a nivel 5.

- Los ingresos de la actividad comercial e inmobiliaria podrían llegar a crecer un 48% en 2026 con respecto a 2019 (en la presentación del Plan en noviembre de 2022 se calculaba que lo harían un 23%) y el ingreso por pasajero un 32% (frente al 12% estimado en noviembre de 2022).

- El margen de EBITDA de Aena se mantendrá en el entorno del 59% y su política de dividendos, que consiste en un pay-out del 80%, seguirá siendo la más atractiva del sector.

### **Sostenibilidad medioambiental, elemento transversal de crecimiento**

Aena ha demostrado un firme compromiso con la sostenibilidad, integrando este enfoque de manera transversal en su gestión y estrategia corporativa. Este compromiso se refleja en varias iniciativas y acciones clave:

- Neutralidad en Carbono: Aena ha adelantado su objetivo de alcanzar la neutralidad en carbono en sus aeropuertos españoles a 2030, diez años antes

de lo previsto inicialmente. Este objetivo se sustenta en el Plan de Acción Climática (PAC) y la Estrategia de Sostenibilidad, que incluye una inversión de 750 millones de euros para el período 2021-2030.

- Integración en el Plan Estratégico: La sostenibilidad está plenamente integrada en el Plan Estratégico 2022-2026, alineándose con los compromisos adquiridos en la Estrategia de Sostenibilidad de los aeropuertos españoles y con las estrategias de los aeropuertos de Luton (Reino Unido) y Brasil. Esto permite a Aena adaptar sus iniciativas a las particularidades de cada región, manteniendo metas comunes.

- Compromiso con los ODS: Aena ha alineado su estrategia de negocio con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de la Agenda 2030 de las Naciones Unidas, destacando especialmente su compromiso con el ODS 13 (Acción por el Clima), que se enfoca en la lucha contra el cambio climático.

- Transparencia y Gobernanza: Aena ha adoptado las recomendaciones del Task Force on Climate-related Financial Disclosures (TCFD), lo que refuerza su transparencia en la gestión de riesgos y oportunidades relacionados con el clima. Además, la compañía ha seguido las directrices de la Directiva 2014/95/UE de la Comisión Europea, que exige la divulgación de información relacionada con el clima.

- Colaboración con Grupos de Interés (Stakeholders): Aena ha realizado consultas y reuniones con aeropuertos españoles y europeos, así como con otras empresas del sector aéreo (aerolíneas, fabricantes de aeronaves y productores energéticos) para identificar retos locales y compartir mejores prácticas en materia de sostenibilidad.

- Influencia de los Inversores: Los inversores han jugado un papel clave en la definición de la Estrategia de Sostenibilidad y el Plan de Acción Climática de Aena, presionando para que la compañía aborde los riesgos materiales relacionados con los criterios ESG (ambientales, sociales y de gobernanza).

- Gobernanza ESG: Aena ha implementado un modelo de gobernanza robusto para asegurar la ejecución efectiva de sus iniciativas de sostenibilidad. Este modelo aborda los desafíos ambientales, sociales y económicos como oportunidades para fortalecer su estrategia y consolidar la sostenibilidad como un pilar fundamental de su negocio.

En resumen, Aena ha adoptado un enfoque integral y proactivo hacia la sostenibilidad, alineando sus objetivos corporativos con las demandas globales y locales en materia de cambio climático y desarrollo sostenible. Esto no solo refuerza su posición como líder en el sector aeroportuario, sino que también contribuye a la transición hacia una economía más sostenible y resiliente.

## 3. Situación económico - financiera

Tal y como ya se ha indicado el ejercicio 2023 se ha cerrado con unos niveles de tráfico y actividad superiores a los del año anterior, a pesar de la incertidumbre generada principalmente por el marco geopolítico.

### 3.1. Cuenta de resultados

Millones de euros				
Conceptos	2024	2023(*)	Variaciones	
Cifra de Negocio	6.640,9	5.643,6	997,3	17,7%
Otros Ingresos	91,0	121,5	(30,5)	(25,1%)
<b>INGRESOS DE EXPLOTACIÓN</b>	<b>6.731,9</b>	<b>5.765,1</b>	<b>966,8</b>	<b>16,8%</b>
Aprovisionamientos	89,5	94,2	(4,7)	(5,0%)
Gastos de Personal	1.287,2	1.215,0	72,3	5,9%
Otros gastos explotación	1.617,7	1.497,6	120,1	8,0%
Amortizaciones	953,0	921,3	31,7	3,4%
Deterioro, Gastos excepcionales y otros resultados	(39,0)	(136,1)	(97,1)	(71,4%)
<b>GASTOS DE EXPLOTACIÓN</b>	<b>3.908,5</b>	<b>3.591,9</b>	<b>316,5</b>	<b>8,8%</b>
<b>RESULTADO EXPLOTACIÓN</b>	<b>2.823,4</b>	<b>2.173,2</b>	<b>650,2</b>	<b>29,9%</b>
<b>EBITDA</b>	<b>3.776,4</b>	<b>3.094,4</b>	<b>682,0</b>	<b>22,0%</b>
<b>RESULTADO FINANCIERO</b>	<b>(160,5)</b>	<b>(85,3)</b>	<b>(75,2)</b>	<b>(88,2%)</b>
<b>RESULTADO ASOCIADO AL MÉTODO DE PARTICIPACIÓN</b>	<b>53,8</b>	<b>34,6</b>	<b>19,1</b>	<b>55,3%</b>
<b>RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS</b>	<b>2.716,7</b>	<b>2.122,5</b>	<b>594,1</b>	<b>28,0%</b>
Impuesto sobre Beneficios	(723,3)	(387,7)	335,5	86,5%
<b>RESULTADO CONSOLIDADO DEL EJERCICIO</b>	<b>1.993,2</b>	<b>1.734,8</b>	<b>258,4</b>	<b>14,9%</b>
<b>RESULTADO ATRIBUIDO A LA SOCIOS EXTERNOS</b>	<b>987,3</b>	<b>809,0</b>	<b>178,3</b>	<b>22,0%</b>
<b>RESULTADO ATRIBUIDO A LA ENTIDAD DOMINANTE</b>	<b>1.005,9</b>	<b>925,8</b>	<b>80,1</b>	<b>8,7%</b>

(\*) Datos reexpresados. Ver nota 3.8 de la Memoria de CCAA.

A pesar de la incertidumbre generada por el entorno macroeconómico actual, resultante de la agrupación de una serie de variables, de las que destacan los altos tipos de interés, la inflación y los riesgos geopolíticos, los niveles de tráfico aéreo medido tanto en

pasajeros para el caso de aeropuertos como en Unidades de Servicio para el caso de Navegación Aérea han superado las cifras récord de 2023.

Así, el tránsito aéreo medido en unidades de servicio del ejercicio 2024 supera el registrado en el año 2023 en un 7,6%, siendo el volumen de pasajeros de aeropuertos un 8,5% superior al de 2023.

En lo referente a tarifas, las tasas de ruta de Navegación Aérea de 2024 se han incrementado un 14,7% en Península y un 9,6% en Canarias respecto a 2024, mientras que la variación del IMAAJ establecido en el DORA de Aena, de 2024 respecto al de 2023 ha sido del 4,09%.

Estos incrementos, principalmente del tráfico, tienen su reflejo en la cifra de negocio del Grupo que alcanzó los 6.640,9 millones de euros en 2024, lo que supone un incremento del 17,7%, +997,3 millones de euros respecto al año 2023.

Los ingresos aeroportuarios suponen el 47,4% del total de la cifra de negocio de 2024, mientras que los ingresos del área comercial (incluidos los servicios inmobiliarios) y los procedentes de Servicios de Navegación Aérea suponen el 28,2% y el 14,2% del total de 2024, respectivamente.

La cifra de negocios procedente de Servicios de Navegación Aérea aumentó en un 23% (177 millones de euros) principalmente por el incremento tanto del tránsito aéreo como de la tarifa de ruta.

Por su parte, los ingresos por servicios aeroportuarios aumentaron un 13,7% (379,3 millones de euros), los servicios comerciales un 16,3% (246,6 millones de euros) y los servicios inmobiliarios un 8,4%

(8,8 millones de euros) reflejando la mejora que ha experimentado el tráfico de pasajeros y la oferta de vuelos de las compañías aéreas.

Los gastos de explotación reflejan un aumento del 8,8% respecto al año anterior, las variaciones por conceptos de gasto más importantes corresponden a:

- **Aprovisionamientos:** estos gastos recogen los pagos por prestación de servicios y acuerdos con el resto de organismos (Ministerio de Defensa, AEMET, y AESA).

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.

Disminuyen un 5% (-4,7 millones de euros), por la reducción, entre otros, de los gastos de ENAIRES con AEMET y AESA a pesar de que el comportamiento de estos gastos está ligado a la evolución del tráfico que ha crecido respecto al ejercicio anterior.

- **Gastos de personal:** Alcanzan los 1.287,2 millones de euros, lo que supone un incremento del 5,9%, (+72,3 millones de euros respecto a 2023 reexpresado). Este incremento viene motivado por las siguientes razones:

- Aumento del número de empleados.

- Las retribuciones del ejercicio 2024 del personal de ENAIRES y de sus sociedades dependientes españolas recogen una subida salarial 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 2024, la base máxima de cotización se ha incrementado un 5% respecto al año anterior (8,6% en 2023), y el Mecanismo de Equidad Intergeneracional (MEI) ha supuesto un 0,58% de cotización adicional a la Seguridad Social a cargo de la empresa (0,5% en 2023), sobre la base de cotización por contingencias comunes.

- En el ámbito internacional los gastos de personal se incrementan en Luton en 9,6 millones de euros, debido principalmente a las nuevas incorporaciones, así como a la revisión salarial, al programa de incentivos y al mayor coste de seguridad social.

En ANB han disminuido ligeramente 0,7 millones de euros, por algunas posiciones que se han incorporado en BOAB, a pesar del incremento neto de la plantilla.

- **Otros gastos de explotación:** Se incrementan en un 8% (+120,1 millones de euros), llegando hasta los 1.617,7 millones de euros en 2024.

Los principales incrementos respecto al ejercicio anterior corresponden a: servicio a personas con movilidad reducida PMR, gastos por la gestión de salas VIP, seguridad, reparación y conservación (principalmente Equipos Informáticos Hardware), arrendamientos, ferias o servicios profesionales.

En Luton, otros gastos de explotación se han incrementado debido al mayor coste del servicio a personas con movilidad reducida PMR, del mantenimiento, de las pólizas de seguro, del control de tránsito aéreo y de las tasas relacionadas con los

inmuebles, así como a los gastos operativos adicionales como consecuencia del incendio del edificio de aparcamiento de la terminal. Asimismo, el canon de la concesión ha aumentado por el incremento del número de pasajeros y de carga, así como debido a su actualización de acuerdo con el índice de precios aplicable en el mes de abril.

En ANB, han disminuido los gastos de personal respecto al ejercicio anterior, como consecuencia del menor importe de gastos por servicios de construcción (IFRIC 12) debido a la finalización de las obras de la Fase I-B del contrato de concesión.

En BOAB, se ha incurrido en los gastos por los servicios de construcción (IFRIC 12), por el desarrollo de los proyectos de ingeniería para la futura ampliación de los aeropuertos (Fase I-B del contrato de concesión).

■ **Amortización del inmovilizado:** En 2024 han alcanzado 953 millones (+31,7 millones de euros, +3,4%), por el incremento producido tanto en el segmento de Navegación Aérea como de Aeropuertos. Destacan los incrementos de las dotaciones de amortización en Concesiones y Aplicaciones Informáticas.

■ **Deterioros, bajas de inmovilizado y otros resultados:** En 2023 se ha alcanzado un ingreso de 39 millones de euros frente al ingreso de 136,1 millones de euros del ejercicio anterior, ya que en el ejercicio 2023 se revertió el deterioro del activo de ANB, por importe de 155,5 millones de euros.

En el ejercicio 2024, se han registrado de 15,2 millones de euros como ingreso de los cobros de recargos de mora y apremio y el cobro de indemnizacio-

nes de diversa naturaleza, así como 23,8 millones de euros de Resultados de enajenación de inmovilizado y otros, relativos principalmente a la compensación de los seguros por los daños causados en el aparcamiento TCP2 del aeropuerto de Luton a consecuencia del incendio que se produjo el 10 de octubre de 2023.

**El Resultado de Explotación** es de 2.823,4 millones de euros, mejorando al resultado del ejercicio anterior (reexpresado) en un 29,9%, (650,2 millones de euros), como consecuencia de todo lo comentado, fundamentalmente por el mayor aumento de los ingresos de explotación por el incremento del tráfico aéreo, sobre el aumento que hayan podido experimentar los gastos de explotación.

El **EBITDA** ha alcanzado los 3.776,4 millones de euros en 2024 frente a los 3.094,4 millones de euros de 2023 (reexpresado), lo que supone una mejora de 682 millones de euros.

El **Resultado Financiero** alcanza los 160,5 millones de euros de gasto, lo que supone una variación del 88,2% (75,2 millones de euros respecto a 2023), debido a las siguientes variaciones:

- Gastos financieros: han aumentado, principalmente por el devengo de los intereses del bono emitido por Aena en octubre de 2023 y el mayor gasto financiero por préstamos en ANB. El aumento de los intereses de la deuda variable de Aena se ha compensado con el descenso de la deuda media.

- Deterioro y resultados por enajenaciones de Instrumentos Financieros: Se incrementa principalmente por la dotación de deterioro de la participación de la sociedad dependiente Startical S.L.

por 6.298 miles de euros (4.139 miles de euros en 2023). También se han deteriorado 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 (2 miles de euros en 2023) respectivamente.

- Ingresos financieros: Incremento de la remuneración de los depósitos a plazo y del saldo en cuentas corrientes, principalmente de Aena.

El **beneficio procedente de la puesta en equivalencia** de las empresas participadas ha aumentado en 19,1 millones de euros respecto a 2023, hasta los 53,8 millones de euros, debido principalmente al incremento de los beneficios de AMP, filial de Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A.

En cuanto al **Impuesto sobre beneficios**, el gasto resultante se ha situado en 723,3 millones de euros en 2024, frente al gasto de 387,7 millones de euros de 2023. Ello supone una variación de 335,5 millones de euros frente al período anterior, por la mejora del resultado.

El gasto del impuesto de 2024, corresponden al gasto del impuesto del Grupo Aena por 583,7 millones de euros más el gasto del impuesto de sociedades de 139,2 millones de euros de ENAIRE, en este último caso, realizada la Planificación Fiscal 2025-2034 y en aplicación de la resolución del Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas (ICAC) de 9 de febrero de 2016, la Entidad, tras evaluar qué activos fiscales son objeto de reconocimiento en su balance a cierre del ejercicio 2024, ha disminuido 89,7 millones de euros de Bases imponibles negativas, lo que ha supuesto un gasto por dicho importe dentro del gasto por impuesto de sociedades.

El **resultado Consolidado** ha aumentado en 2024 a 1.993,2 millones de euros frente a los 1.734,8 millones de euros de 2023, por todo lo comentado anteriormente.

El **resultado atribuido a socios minoritarios** ha aumentado en 2024 a 987,3 millones de euros mientras que en 2023 fue de 809 millones de euros, en línea con la mejora del resultado consolidado.

El **Resultado del ejercicio atribuible al accionista de la dominante** alcanzó los 1.005,9 millones de euros, frente a los 925,8 millones de euros de 2023 (cifra reexpresada).

## 3.2. Marco legal vigente de tarifas

Como se indica en la nota 5.11 de la Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas, las tarifas de ruta vienen reguladas en el Plan Nacional de Rendimientos y las tarifas aeroportuarias en el DORA, como se explica a continuación:

### 3.2.1. Navegación Aérea

Las tarifas 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, el cual entró en vigor el 17 de marzo de 2019 (siendo de aplicación para el tercer período de referencia (2020-2024) y posteriores), con la derogación de los Reglamentos de Ejecución anteriores (UE) n° 390/2013 y (UE) n° 391/2013.

En cuanto a la tasa de ruta se refiere, esta se mantuvo congelada desde 2012 hasta 2017. En el año 2018, sin embargo, se rebajó en un 3%, continuando en 2019 con una bajada de tasas de un 12%, en 2020 de un 16,7% en Península y un 12,5% en Canarias y en 2021 rebajándose un 11% en Península y 8,5% en Canarias. Todo ello supuso en el periodo una reducción del 37% en Península y del 32 % en Canarias.

En 2022, la tasa de ruta presentó incrementos moderados de un 9% en Península y en un 7% en Canarias, en 2023, conforme al Plan estratégico "Plan de Vuelo 2025", se incrementaron en un 11% en Península y un 8% en Canarias.

En el año 2024 las tarifas de ruta se incrementaron en un 14,7% en Península y un 9,6% en Canarias, situándose en niveles muy similares a las tarifas del año 2019.

### 3.2.2. Aeropuertos

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.

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

- Establecimiento del IMAP que permita la recuperación de costes de los servicios aeroportuarios básicos del quinquenio, con aplicación del índice P calculado anualmente.

- Cálculo del IMAAJ: la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) supervisa el cumplimiento anual del DORA, emitiendo informe. Aena calcula el IMAAJ contemplando los incentivos y las penalizaciones por calidad de servicio y retraso en la ejecución de inversiones.

- Cálculo tarifas: Aena propone la tarifa por servicio y aeropuerto en base al IMAAJ.

- Consulta: celebración del proceso de consulta a los usuarios y negociación de posibles ajustes.

- Supervisión: supervisión y resolución de recursos por parte de la CNMC.

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 1 de febrero de 2024, la CNMC emitió su resolución de supervisión de las tarifas aeroportuarias para 2024, fijando el ingreso máximo anual ajustado por pasajero (IMAAJ) aplicable en 10,35 euros, lo que supone una variación tarifaria del 4,09% respecto a las de 2023.

Esta variación, aplicable a partir del 1 de marzo de 2024, del IMAAJ de 2024 respecto al de 2023 (fijado en 9,95 euros por pasajero), es consecuencia de los ajustes que establece el DORA en relación con el incentivo por el desempeño de los niveles de calidad, la ejecución de inversiones, la estructura de tráfico correspondiente al cierre de 2022 y el efecto

del índice P (calculado conforme a la metodología establecida en el Real Decreto 162/2019 de 22 de marzo y establecido en la Resolución de la CNMC de 14 de julio de 2022).

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

### 3.3. Balance consolidado y situación financiera

#### 3.3.1. Activo neto y estructura de capital

BALANCE	Millones de euros		Variación	
	2024	2023(*)	Millones	%
Activo no corriente	15.231,2	15.250,2	(19,0)	(0,1%)
Activo corriente	3.127,4	3.572,2	(444,8)	(12,5%)
<b>TOTAL ACTIVO</b>	<b>18.358,6</b>	<b>18.822,4</b>	<b>(463,8)</b>	<b>(2,5%)</b>
Patrimonio Neto	9.293,8	8.575,4	718,5	8,4%
Pasivo no corriente	6.644,7	7.411,8	(767,1)	(10,3%)
Pasivo corriente	2.420,1	2.835,3	(415,2)	(14,6%)
<b>TOTAL PASIVO</b>	<b>18.358,6</b>	<b>18.822,4</b>	<b>(463,8)</b>	<b>(2,5%)</b>

(\*)Datos reexpresados. Ver nota 3.8 de la Memoria de CCAA.

El Total de Activos disminuyen en 463,8 millones de euros respecto a 2023, alcanzando los 18.358,6 millones de euros en 2024.

El Activo No Corriente, presenta una leve disminución de 19 millones de euros hasta los 15.231,2 millones de euros, debido principalmente a:

- Los Inmovilizados no financieros disminuyen 194,8 millones de euros principalmente por la disminución de las concesiones del activo intangible, como consecuencia sobre todo, del efecto de la amortización asociada a inversiones en las infraestructuras de ANB, BOAB y Luton, así como al efecto de las diferencias de conversión asociadas a los activos de estas sociedades dependientes.

- Las "Inversiones en empresas asociadas y con control conjunto a largo plazo" aumentan en 61 millones de euros, derivado principalmente del incremento del resultado de las sociedades participadas puestas en equivalencia.

- Las inversiones financieras a largo plazo aumentan en 191,9 millones de euros principalmente por el incremento de "Otros activos financieros" derivado principalmente del registro de mayores ingresos correspondientes a la linealización de las RMGA contractuales establecidas por anualidades crecientes durante los primeros años de vida de los contratos de arrendamiento comercial e inmobiliario. El impacto más relevante es consecuencia de los nuevos contratos que se han venido formalizando desde finales de 2023 (tiendas libres de impuestos y restauración con plazos de vencimiento entre 6 y 12 años y RMGA crecientes por importes significativos).

- El Activo por impuesto corriente de la Entidad Matriz muestra un líquido a devolver por Hacienda de 136,5 millones de euros (82,6 millones de euros en 2023), procedente de la diferencia entre la cuota líquida de la entidad matriz, que en el ejercicio 2024 es de 24,3 millones de euros (en el ejercicio 2023 la cuota líquida fue de cero euros al presentar una cuota íntegra de 2,2 millones de euros y aplicarse unas deducciones por dicho importe), y la suma de los pagos fraccionados realizados de la entidad matriz, que en este ejercicio ascienden a 159,3 millones de euros (en 2023 ascendieron 82,1 millones de euros) y retenciones soportadas durante el ejercicio de la entidad matriz por importe de 1,4 millones de euros (0,4 millones de euros en 2023), habiéndose clasificado en el largo plazo de acuerdo a las previsiones sobre su recuperación.

- Los Activos por impuesto diferido dentro del Activo No Corriente, se han visto minorados en 125,5 millones de euros principalmente por disminución en balance de créditos fiscales que surgieron en ejercicios anteriores por 101 millones de euros, la aplicación de deducciones generadas en ejercicios anteriores por 13,4 millones y la disminución de diferencias temporarias en 11 millones.

Una vez realizado el cálculo del Impuesto de Sociedades del ejercicio 2024 de la entidad Matriz, en el que se aplicaban 13,5 millones de euros de cuota de bases imponibles negativas generadas en ejercicios anteriores y se aumentan las diferencias temporarias en 4,9 millones de euros, en base a la planificación fiscal del periodo 2025-2034, ha habido que disminuir las bases imponibles, además en 89,7 millones de cuota y la diferencias temporarias en 3,9 millones de euros, deteriorando estos importes que pasan a considerarse Activo Contingente.

- La disminución de "Deudores Comerciales y otras cuentas a cobrar no corrientes" en 2024, se debe principalmente a que se ha traspasado a corto plazo el saldo de 4,2 millones de euros, que a 31 de diciembre de 2023 figuraba en el largo plazo correspondiente al "Front Line States Voluntary Temporary Contribution Fund", importe que se descontó de los ingresos de la tarifa de ruta desde el mes de diciembre de 2022 hasta mayo de 2023 y se está recuperando desde enero de 2025 a través de Eurocontrol.

Los Activos Corrientes disminuyen en 444,8 millones de euros, alcanzando los 3.127,4 millones en 2024, debido principalmente a:

- Disminución de "Efectivo y Activos Líquidos Equivalentes" en 426,1 millones de euros debido principalmente, a la salida de caja generada en Aena y sus sociedades dependientes, como consecuencia principalmente del pago del dividendo de Aena correspondiente al beneficio del ejercicio 2023, así como de las inversiones realizadas en las infraestructuras aeroportuarias. Esta salida de caja se compensa en una pequeña parte con la entrada de caja generada en la Entidad Matriz.

- Disminución "Deudores Comerciales y otras cuentas a cobrar corrientes" en 30 millones de euros, motivado fundamentalmente por:

- Aumenta el saldo de Clientes por ventas y prestación de servicios en 127,3 millones de euros, debido fundamentalmente al incremento del volumen de negocio del Grupo y la facturación de las RMGA al cierre de 2024 para aquellos clientes en los que la renta variable no ha alcanzado el mínimo contractual. Por otra parte, este efecto se ha visto parcialmente compensado por la reclasificación al largo plazo de los ajustes derivados de la imputación lineal de las rentas.

- Disminución de Clientes Empresas puestas en equivalencia en 11,6 millones, debido a que en el cierre de 2023, se estimó la contraprestación variable por el contrato de Asistencia Técnica y Tecnología (CATT (provisión de facturas pendientes de emitir de ADI a AMP), que en 2024 se ha ajustado en -10,3 millones de euros.

- Se incrementa el saldo de Deudores varios por el traspaso a corto plazo el saldo de 4,2 millones de euros correspondiente al "Front Line States Voluntary Temporary Contribution Fund".

■ Disminución del activo por impuesto corriente a corto plazo en 152,2 millones de euros debido a la devolución del impuesto de sociedades del Grupo fiscal Aena de 2022 y 2023.

- Aumento de inversiones financieras a corto plazo en 9,2 millones de euros, como consecuencia del incremento de los derivados a corto plazo de Aena y sus sociedades dependientes en 36,1 millones de euros. Este incremento se compensa con la disminución del saldo de Otras inversiones financieras a corto plazo, como consecuencia de la disminución de los depósitos constituidos por BOAB con excedentes de tesorería en 32,2 millones de euros (144,3 millones de BRL), debido al aumento de las necesidades operativas de liquidez derivadas de la toma de control de los aeropuertos durante el último trimestre de 2023.

El Patrimonio neto ha aumentado en 718,5 millones de euros como consecuencia principalmente:

- Se incrementan todas las reservas del Patrimonio en un total de 586,7 millones de euros. En el caso de las reservas de la sociedad dominante se incrementan por el aumento de dividendos recibidos en 2024 de sus sociedades dependientes y por el aumento del su propio resultado de 2023 aplicado en 2024. Las reservas en sociedades consolidadas por Integración Global y en sociedades consolidadas por Puestas en Equivalencia se incrementan acorde al incremento del Patrimonio de estas sociedades puesto en valor según el porcentaje de participación.

- El Beneficio de 2024 atribuible a la Entidad Dominantes aumenta en 80,1 millones de euros.

- Por otro lado, disminuyen los Ajustes por Cambios de Valor en 84, millones de euros, debido principalmente al aumento de las diferencias de conversión negativas generado principalmente, por la depreciación del real brasileño con respecto al euro y la depreciación del peso mexicano frente al euro.

- Los intereses minoritarios al cierre de 2024 alcanzaron los 4.115,4 millones de euros, en línea con el incremento del resultado consolidado y el incremento del Patrimonio de las sociedades dependientes, frente a los 3.804 millones de euros de 2023.

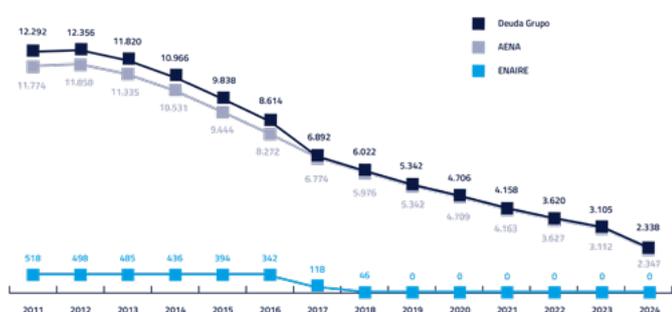
El Pasivo exigible (suma del Pasivo no corriente y corriente) disminuye en 1.182,3 millones de euros hasta los 9.064,8 millones de euros en 2024. Esta disminución se debe principalmente a:

- Descenso de la Deuda con Entidades de Crédito en un total 1.250,2 millones de euros, por la disminución de la deuda bancaria co-acreditada de ENAIRES y Aena S.M.E., S.A., por el propio cumplimiento del calendario de amortización de la deuda y por la disminución de la deuda de Aena y Luton.

- Incremento de provisiones tanto a largo como a corto plazo en un total de 92,2 millones de euros, debido, fundamentalmente, por el aumento de las relativas compromisos laborales de la Entidad Matriz concretamente a la Reserva Activa y Reserva Activa Especial, al incremento de las relacionadas con actuaciones de aislamiento acústico e insonorización de zonas residenciales y a la dotación adicional de una provisión por responsabilidades por reclamaciones de clientes relacionadas con la DF7, entre otras.

- Aumento de Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar a corto plazo en 91 millones de euros, como consecuencia del aumento de la operativa del Grupo y el incremento de los gastos de explotación devengados en el ejercicio.

### 3.3.2. Evolución de la deuda co-acreditada



\*Datos en millones de euros.

En el gráfico se muestra la evolución de la deuda co-acreditada de ENAIRES y Aena S.M.E., S.A. Por otra parte, Aena S.M.E., S.A y sus sociedades dependientes tienen una deuda con entidades de crédito adicional a la deuda co-acreditada por importe del principal de 4.026,7 millones de euros en 2024 (4.505,8 millones de euros en 2023).

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 2024 y 2023 se cumplían todas las obligaciones relacionadas con estos préstamos.

Desde el cierre del ejercicio 2019, la Deuda bancaria imputable a ENAIRES es nula.

Como se indica en la Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas en la nota 14.2, hasta 2023 se obtu-

vieron dispensas de cumplimiento de ratios contenidos en los contratos de la deuda co-acreditada de ENAIRES y Aena.

### 3.3.3. Periodo medio de pago

A 31 de diciembre de 2024 hay pagos pendientes con proveedores por importe de 115.575 miles de euros, de los que se ha recibido factura por servicios prestados en el ejercicio (122.066 miles de euros en 2023).

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:

	2024	2023
	<b>Días</b>	
Periodo medio de pago a proveedores	27,33	30,46
Ratio de operaciones pagadas	28,36	31,53
Ratio de operaciones pendientes de pago	7,58	14,87
	<b>Importe (miles)</b>	
Total pagos realizados	1.369.270	1.259.783
Total pagos pendientes	115.575	122.066

### 3.4. Estado de flujos de efectivo

	Millones de euros		
Flujos de efectivo	2024	2023(*)	Variación
De las Actividades de Explotación	2.937,2	2.292,8	644,4
De las Actividades de Inversión	(974,3)	(1.622,6)	648,3
De las actividades de Financiación	(2.333,7)	97,0	(2.430,8)
Efecto de las Variaciones de los Tipos de Cambio	(55,3)	8,9	(64,1)
<b>Aumento/Disminución Neta del Efectivo o Equivalentes</b>	<b>(426,1)</b>	<b>776,1</b>	<b>(1.202,2)</b>
<b>Efectivo o Equivalentes al comienzo del ejercicio</b>	<b>2.379,2</b>	<b>1.603,1</b>	<b>776,1</b>
<b>Efectivo o Equivalentes al final del ejercicio</b>	<b>1.953,1</b>	<b>2.379,2</b>	<b>(426,1)</b>

(\*) Datos reexpresados. Ver nota 3.8 de la Memoria de CCAA.

#### Flujos netos de efectivo de actividades de explotación

Los principales cobros de las operaciones corresponden a cobros realizados a clientes como compañías aéreas, Eurocontrol o arrendatarios comerciales, en tanto que los principales pagos operativos corresponden a pagos a acreedores por prestación de servicios diversos, personal e impuestos locales y estatales.

El efectivo generado por las actividades de explotación aumenta 644,4 millones de euros respecto al ejercicio 2023, principalmente como consecuencia del incremento del resultado antes de impuestos por la mejora de la operativa del Grupo, derivada en su mayor parte, del incremento del tráfico, medido tanto en pasajeros como en unidades de servicio, y de la actividad comercial que se ha producido en los aeropuertos del Grupo.

Las variaciones en el capital corriente pasan de -57,1 millones de euros en 2023 a -94,5 millones de euros en 2024. Este apartado se refiere a como varían fundamentalmente los saldos de partidas a cobrar (clientes, hacienda pública) y a pagar (proveedores, personal...) a corto plazo. En 2024 aumentan tanto

las variaciones de las partidas a cobrar como de las partidas a pagar como consecuencia de incremento del volumen de negocio del Grupo.

En 2024, el Grupo ha pagado 502 millones de euros por el Impuesto de Sociedades frente a los 529,7 millones de euros pagados en 2023.

También se incrementan el cobro y el pago de intereses, llegando a 230,7 millones de euros en 2024 desde los 200,8 millones de euros de 2023 en el caso de los pagos, por el aumento de los intereses de la deuda variable de Aena, y a 109,4 millones de euros en 2024 desde los 60,5 millones de euros de 2023 en el caso de los cobros, por el incremento de la remuneración de los depósitos a plazo y del saldo en cuentas corrientes.

#### Flujos netos de efectivo de actividades de inversión

Respecto a los pagos por inversiones, destacan los pagos por adquisiciones y reposiciones de inmovilizado no financiero relativos a desarrollo, aplicaciones informáticas, infraestructuras e instalaciones técnicas, de aeropuertos y de navegación aérea. Durante 2024, estos pagos han descendido hasta los 985 millones de euros desde los 1.540,9 millones de euros en 2023, ya que el importe de 2023 incluía los pagos obligatorios de la concesión de los 11 aeropuertos en Brasil (BOAB) desembolsados en el primer semestre de 2023.

El pago por inversiones en empresas asociadas de 2024 corresponde a las ampliaciones de capital, con sus respectivas primas de asunción, en la empresa STARTICAL S.L., por un total de 5,9 millones de euros.

Los Cobros de otros activos financieros por 39,4 millones de euros en 2024, corresponden principalmente a la disposición de las inversiones financieras constituidas por BOAB con los excedentes disponibles de tesorería, debido a las necesidades operativas del negocio y de inversión en las infraestructuras, derivadas de la progresiva toma de control de los aeropuertos de esta concesión desde finales de 2023.

Los cobros por desinversión del inmovilizado material proceden en su mayoría de la compensación de los seguros por los daños causados en el aparcamiento TCP2 a consecuencia del incendio (20,7 millones de euros).

Los flujos netos de efectivo de actividades de inversión ascienden a -974,3 millones de euros en 2024 frente a los -1.622,6 millones de euros de 2023.

### Flujos de efectivo de actividades de financiación

Los Flujos de efectivo de las actividades de financiación ascienden a -2.333,7 millones de euros en 2024 frente a 97 millones de euros en 2023.

En 2024 se han cobrado subvenciones por 35,4 millones de euros frente a los 31,8 cobrados en 2023, por el incremento del cobro de subvenciones de la Entidad Matriz.

La deuda emitida por Aena y sus sociedades dependientes en 2024 asciende a 522,8 millones frente a los 1,714,5 millones de euros de 2023, a este importe de 2023 se suma la emisión de bonos en dicho ejercicio por 500 millones de euros.

Asimismo, se han amortizado 1.748,9 millones de euros de deuda bancaria, de los que 766,7 millones de euros corresponde a la deuda co-acreditada y 982,2 millones de euros a la no co-acreditada de Aena y sus dependientes.

En los epígrafes "Otros cobros" y "Otros pagos" se recogen cobros por importe de 81,5 millones de euros y pagos por importe de 97,6 millones de euros procedentes principalmente de la constitución y de las devoluciones de depósitos y fianzas recibidos en la operativa del negocio.

Los dividendos pagados ascienden a 1.126,9 millones de euros en 2024 y 640,7 millones de euros en 2023. De dicho importe 530,1 millones de euros se han abonado al Tesoro Público, 451,2 millones de euros del dividendo recibido de Aena S.M.E. procedente del resultado de 2023 y 78,5 millones del dividendo relativo al resultado de Aena de 2022, que quedaron pendientes de pago por la Entidad Matriz a cierre del ejercicio 2023 hasta la devolución por Hacienda de la liquidación del impuesto.

## 3.5. Áreas de negocio

Datos en millones de euros	Segmentos							TOTAL
	Servicios Aeroportuarios	Comercial	Servicios inmobiliarios	Subtotal Aeropuertos	Servicios Navegación Aérea	Otros segmentos (*)	Eliminaciones y Ajustes	
Importe neto de la cifra de negocios	3.148	1.760	114	5.022	1.066	677	(123)	6.641
Clientes externos	3.147	1.760	114	5.021	946	675	-	6.641
Intersegmentos	1	-	-	1	120	2	(123)	-
Otros ingresos de explotación	43	20	5	68	23	3	(2)	91
<b>TOTAL INGRESOS DE EXPLOTACIÓN</b>	<b>3.190</b>	<b>1.780</b>	<b>119</b>	<b>5.089</b>	<b>1.088</b>	<b>679</b>	<b>(125)</b>	<b>6.732</b>
Aprovisionamientos	159	-	-	159	50	1	(120)	90
Gastos de personal	455	60	13	527	650	110	(0)	1.287
Amortización del inmovilizado	610	103	17	730	112	114	(4)	953
Otros gastos de explotación	975	239	22	1.235	113	272	(3)	1.618
Pérdidas, deterioros y otros resultados	(5)	(1)	(9)	(15)	0	(24)	0	(39)
<b>TOTAL GASTOS DE EXPLOTACIÓN</b>	<b>2.193</b>	<b>401</b>	<b>43</b>	<b>2.637</b>	<b>926</b>	<b>473</b>	<b>(127)</b>	<b>3.908</b>
<b>RESULTADO DE LA EXPLOTACIÓN</b>	<b>997</b>	<b>1.379</b>	<b>76</b>	<b>2.452</b>	<b>163</b>	<b>206</b>	<b>2</b>	<b>2.823</b>
<b>EBITDA</b>	<b>1.607</b>	<b>1.482</b>	<b>94</b>	<b>3.183</b>	<b>275</b>	<b>321</b>	<b>(2)</b>	<b>3.776</b>
Total Activos	-	-	-	16.005	1.445	5.861	(4.952)	18.359
Total Pasivos	-	-	-	7.580	615	4.329	(3.460)	9.065

(\*)Otros Segmentos incluye: Negocio Internacional, AIRM, la Unidad Corporativa de la Entidad Matriz e I+D+i ATM.

### 3.5.1. Segmento Navegación Aérea

La cifra de negocio del segmento de Navegación Aérea dentro del Grupo Consolidado aumentó hasta 1.065,7 millones de euros en 2024, desde los 889,9 millones de euros del año 2023.

El motivo de este incremento en la cifra de negocios es el aumento del tráfico aéreo y el incremento de la tasa de ruta en el año 2024 en un 14,7% en Península y un 9,6% en Canarias.

Por su parte, los gastos de personal han alcanzado 650,4 millones de euros, frente a los 649,3 de 2023 tal y como se explica en la variación de gastos de personal del punto 3.1 del Informe de Gestión Individual de la Entidad.

Con estas circunstancias el Resultado de Explotación mejora desde los -28 millones de euros en 2023, hasta los 162,7 millones de euros de 2024, logrando recuperar los beneficios.

### 3.5.2. Segmento Servicios Aeroportuarios

La cifra de negocio de Servicios Aeroportuarios (después de ajustes y eliminaciones) aumenta hasta 3.147,5 millones de euros (+13,7% respecto a 2023), y la mayoría provienen principalmente de los servicios aeronáuticos prestados, principalmente, por el uso de la infraestructura aeroportuaria de aerolíneas y pasajeros.

En el año 2024, los ingresos de la actividad aeronáutica reflejan la mejora que ha experimentado

el tráfico de pasajeros y la oferta de vuelos de las compañías aéreas, así como el mayor tamaño de las aeronaves y la variación de las tarifas.

En enero y febrero, los ingresos de las prestaciones patrimoniales recogieron la variación tarifaria de 2023 (aplicada desde el 1 de marzo de 2023 hasta el 29 de febrero de 2024), un incremento de 6,84%. Esta variación, excluye la recuperación de los costes reconocidos por la CNMC en relación con las medidas de seguridad e higiene adoptadas por Aena en respuesta a la COVID-19.

El 1 de marzo, entraron en vigor las tarifas de 2024 que suponen una subida del 5,97% respecto al IMAAJ de 2023 excluyendo la recuperación de los costes COVID-19.

Los incentivos comerciales han supuesto un menor ingreso de 17,0 millones de euros (20,6 millones de euros en el año 2023).

La bonificación por pasajero en conexión ha ascendido a 73,4 millones de euros (66,8 millones de euros en el año 2023).

### 3.5.3. Segmento Comercial

Los ingresos del negocio comercial e inmobiliario de Aena (ingresos por rentas fijas, variables y RMGA) han aumentado un 11,7% interanual y por pasajero han crecido un 2,2% a 5,72 euros (5,60 euros en 2023).

La actividad comercial ha mejorado notablemente respecto a 2023 y este comportamiento se observa en todas las líneas de negocio. Las ventas totales han aumentado un 11,4% interanual y por pasajero han crecido un 1,9%.

En 2024, la cifra de negocio de la actividad comercial aumenta hasta 1.759,7 millones de euros, un 16,3% más respecto del ejercicio anterior.

El total de gastos (incluyendo amortización) aumentan ligeramente un 0,6% hasta los 400,6 millones de euros. Todo ello ha dado lugar a un EBITDA positivo de 1.481,7 millones de euros, 248 millones de euros superior al de 2023.

De las diferentes líneas de actividad comercial cabe destacar:

#### Tiendas Libres de Impuestos

Los ingresos han aumentado un 28,2% respecto a 2023, impulsadas por el aumento del gasto de los pasajeros UE y británicos. Dentro del grupo de los pasajeros UE, es destacable el incremento del gasto medio del pasajero francés.

Este comportamiento se refleja especialmente en aeropuertos turísticos como Alicante-Elche Miguel Hernández (+22,4%), Tenerife Sur (+23%), César Manrique-Lanzarote (+15,4%), Gran Canaria (+10%), Fuerteventura (+10%), Málaga-Costa del Sol (+10%) y Palma de Mallorca (+10,7%). En los aeropuertos de Sevilla y Valencia también ha crecido significativamente (+26% y +21,5% respectivamente).

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

Al cierre de 2024 se han aplicado las RMGA en todos los contratos.

En cuanto al desarrollo de los proyectos de renovación de los locales, sigue progresando, por lo que aún no están todos operativos con el nuevo diseño.

## Tiendas

Los ingresos han aumentado un 2,3% respecto a 2023, reflejando la actividad de los nuevos locales que ofrecen un mix comercial adecuado, en el que las tiendas de delicatessen y de conveniencia son las que tienen un mayor protagonismo, así como un mix de marcas atractivo para nuestros clientes, con presencia de marcas consolidadas, marcas juveniles y marcas en expansión.

Destacan las ventas en los aeropuertos Josep Tarradellas Barcelona-El Prat (+20% interanual), Gran Canaria (+20%), Sevilla (+19%), Alicante-Elche Miguel Hernández (+17%), Fuerteventura (+16%) y Málaga-Costa del Sol (+14%).

## Restauración

Los ingresos han aumentado un 8,5% respecto a 2023, favorecidas por el buen funcionamiento de las nuevas marcas implantadas, resultantes de los contratos licitados en el ejercicio anterior, así como por la tendencia alcista general del consumo.

Destaca el crecimiento interanual de las ventas en los aeropuertos de Sevilla (+26%), Málaga-Costa del Sol (+17%), Valencia (+14%), Alicante-Elche Miguel Hernández (+14%), Lanzarote (+13%), Adolfo Suárez Madrid-Barajas (+13%), Fuerteventura (+12%), Josep Tarradellas Barcelona-El Prat (+11%), Palma de Mallorca (+11%) y Tenerife Sur (+10%).

## Alquiler de vehículos

Los ingresos han crecido un 12,4% interanual como consecuencia, principalmente, del incremento del número de contratos (+10%) y de las nuevas licencias que iniciaron su operativa en septiembre de 2023 en los aeropuertos Josep Tarradellas Barcelona-El Prat, Tenerife Norte-Ciudad de La Laguna y Santiago-Rosalía de Castro.

Son destacables las ventas en los aeropuertos Alicante-Elche Miguel Hernández (+20%), Málaga-Costa del Sol (+14%), Josep Tarradellas Barcelona-El Prat (+17%) y Adolfo Suárez Madrid-Barajas (11%).

En relación con la actividad de vehículos de transportes con conductor (VTC), los ingresos han sido superiores a 4 millones de euros y han duplicado el importe de ingresos de 2023.

## Aparcamientos

Los ingresos de esta actividad han aumentado un 13,3% interanual, impulsados por la optimización de las plazas disponibles, la mejora de las políticas de precios, así como por la incorporación de nuevas plazas de aparcamiento.

En 2024 se han incorporado o ampliado infraestructuras nuevas, como un aparcamiento en superficie en la Terminal 1 del Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat, la ampliación de los aparcamientos de superficie P8 y P11 en el Aeropuerto Alicante-Elche Miguel Hernández, la ampliación del aparcamiento general en el Aeropuerto de Ibiza, ampliación en el aparcamiento P2 del Aeropuerto Federico García Lorca Granada-Jaén.

## Servicios VIP

Los ingresos de esta línea han aumentado un 31,3% interanual, debido principalmente al incremento de los ingresos de las salas VIP.

Esta actividad, que representa el 82% del total de ingresos de servicios VIP, ha experimentado un crecimiento de ingresos del 28% interanual, como consecuencia principalmente del mayor número de usuarios (+26%).

El aforo de las salas VIP se ha incrementado un 15% interanual, debido a una mayor dotación de mobiliario, a la ampliación de espacios, principalmente en los aeropuertos de Ibiza (+25%), Tenerife Sur (+39%) y Sevilla (+33%), así como a la apertura de nuevas salas VIP en los aeropuertos de Asturias, Bilbao (la segunda sala del aeropuerto), Adolfo Suárez Madrid-Barajas (una nueva sala en la T1) y Palma de Mallorca (la segunda planta de una de las salas existentes).

Los ingresos de los servicios Fast Track/Lane, que representan el 12% del total de ingresos de servicios VIP, han aumentado un 36% y un 44% interanual, respectivamente.

Los ingresos procedentes de las Air Rooms de los aeropuertos Adolfo Suárez Madrid-Barajas y Josep Tarradellas Barcelona-El Prat ha aumentado un 14% interanual y han superado las RMGA en un 35%.

En 2024 se ha estrenado el servicio Meet & Assist en los aeropuertos de Sevilla, Fuerteventura, Ibiza y Menorca.

## Publicidad

Los ingresos de publicidad por renta variable han presentado un incremento interanual del 7,1%, impulsados por las campañas transversales de diversas marcas comerciales, además de por las campañas y eventos estacionales de verano en el aeropuerto de Ibiza y de marcas de automóviles.

### Marketing y negocio digital

Las campañas de marketing se han centrado en los negocios gestionados por Aena (aparcamientos y servicios VIP), así como en dar a conocer el concepto "Shopping is in the Air", con acciones adaptadas a momentos del año o a eventos particulares que sucedían en las ciudades alineándonos con la estrategia de la compañía de "traer la ciudad al aeropuerto".

Para apoyar la actividad de aparcamientos, se ha enfocado el mensaje hacia el cliente antes de su llegada al aeropuerto ("Aparca Volando") y cuando está en el aeropuerto para que conozca las ventajas de utilizar un parking oficial ("Volver te costará menos"). El apoyo a los servicios VIP ha tenido un enfoque B2B y se ha enfocado desde una perspectiva de exclusividad en el caso de las salas Premium.

Los Premios Enjoy Aena Awards se han entregado en su primera edición, buscando incentivar las buenas prácticas de las marcas comerciales, los aeropuertos y las relaciones empresariales, y además, afianzar la marca Enjoy Aena.

En el ámbito digital, se ha trabajado en la puesta en marcha de nuevos sistemas, como el portal de acceso a WiFi, y en mejorar la personalización de las campañas de marketing. El número de miembros de

Aena Club ha seguido aumentando y ha alcanzado 2,7 millones de miembros.

En relación con los marketplace FoodToFly y ShopToFly, ha finalizado la integración con los sistemas de operadores comerciales, para facilitar y mejorar la operativa en los puntos de venta.

Por otro lado, se ha avanzado en el conocimiento del cliente, a través de estudios de mercado y estrategias de big data que permitan optimizar los ingresos comerciales y la satisfacción de los clientes. Asimismo, se ha trabajado en el ecosistema digital enfocado al mercado chino.

*Para ampliar información sobre el segmento comercial, consultar la nota 3.1.2 del Bloque A del Informe de Gestión Consolidado de Aena y sus sociedades dependientes 2024.*

### 3.5.4. Segmento Servicios Inmobiliarios

La cifra de negocio del segmento inmobiliario ha ascendido a 114,3 millones de euros, un 8,4% superior a la de 2023, principalmente, al crecimiento de los ingresos por el arrendamiento de nuevos activos (naves y derechos de superficie) relacionados con la actividad de carga aérea (+13,7% interanual).

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

Entre los proyectos más relevantes del año, cabe destacar:

- El arrendamiento de trece superficies pavimentadas (más de 2.000 m<sup>2</sup>) de apoyo a los operadores de handling de rampa en los aeropuertos de Ibiza, Gran Canaria, Zaragoza, Josep Tarradellas Barcelona-El Prat, Adolfo Suárez Madrid Barajas y Sevilla.
- El arrendamiento de seis hangares en el Aeropuerto de Sabadell, uno en Santiago de Compostela y otro en Zaragoza.
- El arrendamiento de dos naves para el mantenimiento de equipos handling en el Aeropuerto de Palma de Mallorca.
- La adjudicación de parcelas para la construcción de hangares en el Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat y Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid Barajas.
- El arrendamiento de estaciones de servicio en los aeropuertos de Gran Canaria, Tenerife Sur, Josep Tarradellas Barcelona-El Prat, San Sebastián y Adolfo Suárez Madrid Barajas.

### 3.5.5. Segmento Internacional

El segmento internacional incluye la consolidación de las filiales Aeropuerto London Luton, Aeroportos do Nordeste do Brasil (ANB) y Bloco de Onze Aeroportos de Brasil (BOAB), así como los servicios de asesoramiento a aeropuertos internacionales. En total, la cifra de negocio internacional ha ascendido a 662,3 millones de euros, incrementándose un 38,9% respecto a 2023.

## 4. Riesgos Financieros

Como se indica en la nota 15 de la Memoria de las Cuentas Anuales Consolidadas, las actividades del Grupo están expuestas a diversos tipos de riesgo tanto Operativos como Financieros. Dentro de los Financieros destacan el Riesgo de Tipo de Interés, Riesgo de Crédito y Riesgo de Liquidez.

En el año 2024, el desglose de los riesgos por segmentos de actividad:

### 4.1. Navegación Aérea

	Tipo de Riesgo
<b>Estratégicos</b>	Conflictividad laboral y Gestión de Personas Marco Regulatorio, supervisión y Competencia Incumplimiento Plan de Inversiones/Subvenciones UE
<b>Operacionales</b>	Continuidad de Servicios y respuesta a incidencias y crisis Evento severo de seguridad Ciberseguridad y seguridad física Contratos de prestación de servicios con AENA
<b>Financieros</b>	Liquidez y gestión de cobros Incertidumbre macroeconómica y geopolítica
<b>De Cumplimiento</b>	Sostenibilidad ambiental y Cambio climático Buen Gobierno y Cumplimiento Normativo
<b>Reputacional</b>	Daño reputacional

### 4.2. Aeropuertos

	Tipo de Riesgo y contenido
<b>Estratégicos</b>	Son riesgos que pueden surgir como consecuencia de optar por una determinada estrategia empresarial, así como aquellos derivados de fuentes externas o internas que podrían influir directa o indirectamente de manera significativa en el logro de los objetivos del Grupo Aena y en la visión a largo plazo. Se incluyen en esta categoría de riesgos aquellos con origen en cambios en el entorno en el que opera el Grupo Aena (político, económico, etc.), en el entorno competitivo (mercado aeronáutico y no aeronáutico), cambios que afecten a las tarifas y las operaciones, etc.
<b>Operacionales</b>	Son los riesgos de sufrir pérdidas o una reducción de la actividad debido a la inadecuación o a fallos en los sistemas y controles internos o en los procesos. Son riesgos operacionales, entre otros, los derivados de fallos en la ejecución de inversiones, coordinación de operaciones y control aéreo, los relacionados con las relaciones laborales y los recursos humanos.
<b>Financieros</b>	Se engloban dentro de esta categoría los riesgos de financiación, variaciones de tipos de interés y de tipo de cambio, riesgo de liquidez y riesgo de crédito, así como los relacionados con pasivos contingentes y otros riesgos fuera de balance.
<b>Legales y de cumplimiento</b>	Son riesgos relacionados con el carácter de obligatoriedad de las normas legales establecidas por los distintos organismos e instituciones de ámbito nacional e internacional relacionados con el cumplimiento de la legislación general (medioambiental, mercantil, penal, fiscal, laboral...), regulación sectorial y las normativas internas, así como los riesgos que puedan afectar a la reputación del Grupo Aena, especialmente los riesgos relacionados con la corrupción.
<b>De información</b>	Son riesgos relacionados con la fiabilidad en la elaboración, obtención y comunicación de información financiera y no financiera, tanto interna como externa, relevante para el Grupo Aena.
<b>Tecnológicos</b>	Son riesgos relacionados con la seguridad de las infraestructuras y los sistemas del ámbito tecnológico.
<b>Sociales, medioambientales y de buen gobierno</b>	Son los riesgos asociados con los derechos sociales de los empleados y resto de personas relacionadas con la actividad del Grupo Aena, con potenciales impactos medioambientales (incluyendo los relativos al cambio climático) y con la posibilidad de incumplimiento de una adecuada dirección y gestión de las normas de Gobierno Corporativo y transparencia.

\*Para ampliar información sobre este asunto, consultar la nota 2 del Bloque B del Informe de Gestión Consolidado de Aena y sus sociedades dependientes 2024.

## 5. Recursos Humanos

El número total de trabajadores de ENAIRES y sus Sociedades dependientes, a 31 de diciembre de 2024, es de 15.022, lo que supone un incremento del 3,74% respecto a 2023.

El detalle por categorías y sexos del total de trabajadores ha sido el siguiente:

Categoría Profesional 2024	Hombres	Mujeres	Total
Alta Dirección	11	7	18
Directivos y Titulados	1.943	1.625	3.568
Coordinadores	1.136	503	1.639
Técnicos	3.994	1.965	5.959
Personal de apoyo	792	743	1.535
Controladores	1.528	775	2.303
<b>Total</b>	<b>9.404</b>	<b>5.618</b>	<b>15.022</b>

El número de empleados temporales al cierre del ejercicio 2024 ascendió a 1.151 empleados (1.193 en 2023), siendo el número de empleados temporales medio al cierre del ejercicio 2024 de 1.156 empleados (1.081 en el ejercicio 2023).

El número medio de personas empleadas con discapacidad mayor o igual del 33%, durante el ejercicio 2024 ascendió a 211 (184 en 2023).

Por otro lado, el Consejo Rector de la Entidad Matriz a 31 de diciembre de 2024 está formado por 11 miembros, 6 mujeres y 5 hombres (2023: 11 miembros, 6 mujeres y 5 hombres).

Las condiciones de los trabajadores del Grupo ENAIRES (formado por la Entidad Pública Empresarial ENAIRES y Aena S.M.E., S.A.) están sujetas a la aprobación de la masa salarial por parte del Ministerio de Hacienda.

Conforme a lo publicado en el "Acuerdo Marco para una Administración del siglo XXI" según resolución de 14 de noviembre de 2022, las retribuciones del ejercicio 2024 recogen un incremento salarial del 2,5% (fijo del 2% y un incremento adicional consolidable, de 0,5%, aplicado porque el IPC armonizado de 2022, 2023 y 2024 ha superado el 8%). En

el ejercicio 2023 el incremento salarial fue del 3,5% (Fijo del 2,5% y dos subidas variables, de 0,5% cada una. La primera aplicada porque el IPC armonizado de 2022 y 2023 superó el 6% y la segunda porque el crecimiento del PIB español de 2023 superó el 2,1%).

El 24 de septiembre de 2024 se firmó el acta de principio de acuerdo del II Convenio Colectivo del Grupo Aena (ENAIRES, Aena y SACAIRM), que tendrá una vigencia inicial de 5 años desde su publicación, con posibilidad de prórroga, cerrándose el acuerdo con la Mesa Negociadora el 22 de enero de 2025.

El nuevo Convenio cuenta con el informe preliminar del Ministerio de Transporte y Movilidad Sostenible y del Ministerio de Hacienda, que deberán emitir el informe definitivo para que el Convenio pueda ser enviado a la Dirección General del Trabajo y, posteriormente, sea publicado en el BOE para su entrada en vigor.

El 5 de junio de 2023 se alcanzó el acuerdo para la aprobación del "III Convenio colectivo de los controladores de tránsito aéreo de ENAIRES", que entró en vigor el 25 de agosto con su publicación en el B.O.E. del 24 de agosto.

## 6. Inversiones

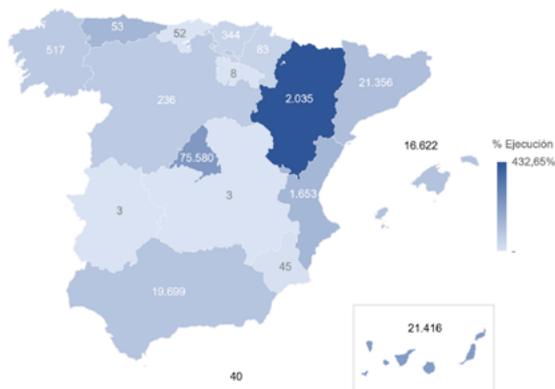
### 6.1. Navegación Aérea

La inversión no financiera de ENAIRES incluida en los PGE 2023 prorrogados, según criterio de pago, ascendía a 156,6 millones de euros, habiéndose ejecutado a cierre del ejercicio 2024 159,7 millones de euros que suponen el 102% de dicho presupuesto.

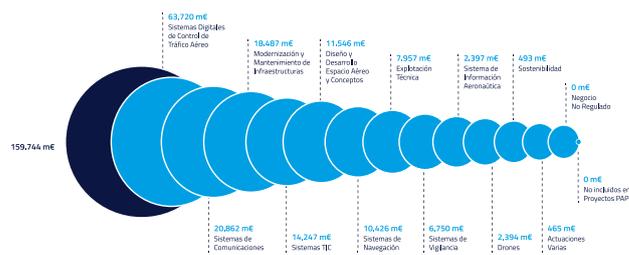
Su distribución geográfica es la siguiente:

Miles de Euros			
COMUNIDAD AUTÓNOMA	PGE 2023 PRORROGADOS	EJECUCIÓN 2024	% EJECUCIÓN S/ PGE 2023P
Andalucía	20.806	19.699	94,7%
Aragón	470	2.035	432,6%
Asturias	39	53	135,7%
Islas Baleares	16.855	16.622	98,6%
Canarias	20.266	21.416	105,7%
Cantabria	-	52	-
Castilla y León	312	236	75,6%
Castilla-La Mancha	-	3	-
Cataluña	19.174	21.356	111,4%
Comunidad Valenciana	1.244	1.653	132,8%
Extremadura	-	3	-
Galicia	652	517	79,3%
Comunidad de Madrid	33.136	75.580	228,1%
Región de Murcia	473	45	9,6%
Navarra	172	83	48,4%
País Vasco	705	344	48,8%
La Rioja	-	8	-
Ceuta	-	-	-
Melilla	175	40	22,8%
No Regionalizable	42.116	-	-
<b>Total</b>	<b>156.595</b>	<b>159.744</b>	<b>102,0%</b>

Las Comunidades Autónomas con mayor porcentaje de inversión son aquellas en las que se encuentran los 5 centros de control de ENAIRES: Cataluña, Andalucía, Canarias, Islas Baleares y Madrid, donde además se sitúan los Servicios Centrales de la Entidad desde donde se realizan inversiones centralizadas para todas las dependencias de ENAIRES.



En cuanto a su distribución por proyectos, la inversión pagada se distribuye en:



Las principales líneas de actuación inversoras de ENAIRES se centran fundamentalmente en la evolución de los sistemas, mejora de la eficiencia y capacidad del espacio aéreo, garantizando la seguridad y calidad de los servicios, manteniendo sus compromisos medioambientales.

▪ **Modernización del Sistema Automatizado de Control de Tráfico Aéreo (SACTA).** Actualización de la infraestructura del sistema para aumentar su resiliencia y adecuación a las capacidades requeridas de operación, a través del desarrollo y puesta en servicio de nuevas funcionalidades e integraciones.

▪ **Aplicación de últimas tecnologías en los sistemas de comunicaciones.** Renovación de los sistemas de comunicaciones voz para la comunicación entre los controladores y los pilotos y entre los propios controladores.

- Disponibilidad del nuevo sistema de comunicaciones de voz sobre protocolo IP (COMETA) en FIR Madrid, en FIR Barcelona CATS /SIM y en FIR Sevilla RUTA, mejorando la calidad de audio percibida por los controladores en las comunicaciones orales con aeronaves y otros controladores o dependencias de control de tráfico aéreo.

- Puesta en servicio del sistema ORION en diversos Centros de Comunicaciones, Aeropuertos y Anillos tierra/tierra, proporcionando supervisión y control remoto de sistemas de comunicaciones, de forma homogénea y distribuida.

▪ **Nuevos radares** para supervisar el movimiento de las aeronaves, garantizando la seguridad de los despegues, aterrizajes y rutas durante los vuelos.

- Instalación de nuevos radares primarios de última generación 3D en Paracuellos I y Gran Canarias.

- Implantación de radar modo S con funcionalidad ADS-B en los radares de Barajas y Valencia (primera fase).

- Renovación del radar de superficie (SMR) del aeropuerto de Barcelona por uno de última generación para reforzar la vigilancia del tráfico en el área de maniobras.

- Puesta en servicio operativa de estaciones ADS-B independientes en Bilbao, Monte El Perdón y Valencia. Las estaciones ADS-B permiten dar una capa adicional del servicio de vigilancia.

▪ **Renovación tecnológica de los sistemas de navegación aérea.** Sustitución de los equipos antiguos de ayudas a la navegación aérea (ILS, VOR/DME) por unos de última generación por cumplimiento del ciclo de vida. Instalación de los nodos de RECNET en diversos aeropuertos. La red RECNET es una red de análisis de prestaciones y de interferencias GNSS (Global Navigation Satellite System), que permiten monitorizar la usabilidad de los satélites en los aeropuertos con maniobras basadas en prestaciones (PBN) implantadas.

▪ **Renovación tecnológica de sistemas de supervisión y control del equipamiento CNS/ATM con nuevos modelos de integración y optimización de la presentación y acceso a la información.**

▪ **Digitalización de los sistemas.** Proyectos encaminados a aumentar la automatización de procesos y la eficiencia en ENAIRE, digitalización de la documentación aeronáutica (datos y cartografía) a disposición de los usuarios para la realización de vuelos.

▪ **Actuaciones sobre las infraestructuras de ENAI-RE.**

- **Construcción del nuevo Edificio Técnico-Operativo en el Centro de control de Madrid.** Este nuevo edificio albergará entre otros un centro de vigilancia ininterrumpida para servicios y supervisión de la red de ENAIRE (SYSRED H24) y su tráfico aéreo una sala de Operadores, un centro de procesamiento de datos (CPD), aulas de formación y simuladores de control aéreo.

▪ **Actuaciones sobre Sostenibilidad y Medioambiente.**

▪ **Instalación de una planta fotovoltaica en el centro de control de Madrid y proyecto de instalación en el centro de control de Barcelona.**

▪ **Actuaciones sobre servicio U-space.**

- Inversiones ligadas a la futura prestación de servicio U-space como Proveedor de Servicios de Información Común (CISP) así como Proveedor de Servicios U-space (USSP).

## ■ Actuaciones sobre innovación.

- Inversiones ligadas a la innovación encaminada a la digitalización de los Sistemas ATM, incluyendo la virtualización de los mismos y la flexibilidad en su provisión que permite la sectorización dinámica. Igualmente, se ha hecho un esfuerzo importante en las herramientas de predicción de tráfico y en el I+D para la mejora de la Sostenibilidad Medioambiental.

## 6.2. Aeropuertos

El importe total de la inversión pagada en 2024 ha ascendido a 825,2 millones de euros (1.384,3 millones de euros en el año 2023 que incluían 3.354 millones de BRL correspondientes a los pagos obligatorios por la concesión de BOAB, equivalentes a 621,1 millones de euros al tipo de cambio medio de 2023).

### Inversiones en la red de aeropuertos en España

La inversión pagada ha ascendido a 747,0 millones de euros (556,2 millones de euros en el año 2023) de los que 1,9 millones de euros corresponden a AIRM (2,8 miles de euros en el año 2023).

La inversión ejecutada en Aena se ha situado en 667,3 millones de euros.

Entre las actuaciones finalizadas durante 2024, destacan las siguientes:

- Adecuación de las zonas de control fronterizo en el Aeropuerto de Palma de Mallorca para acometer las instalaciones necesarias para implantar el sistema "UE Entry Exit System".

- Construcción de un nuevo vial en el Aeropuerto de Málaga-Costa del Sol para conectar el SSEI2 (Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios) con la calle L, y renovación de otros viales.

- Regeneración del pavimento de la calle de rodaje M27 del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas.

- Adecuación de instalaciones asociadas a los sistemas de ayudas visuales en la pista 06L-24R del Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat.

- Suministro e instalación de detectores de gases en galerías 13-31 del Aeropuerto de Málaga-Costa del Sol.

Respecto a las inversiones en ejecución, cabe citar:

- Remodelación del área terminal del Aeropuerto de Palma de Mallorca (edificio procesador, módulo A y accesos).

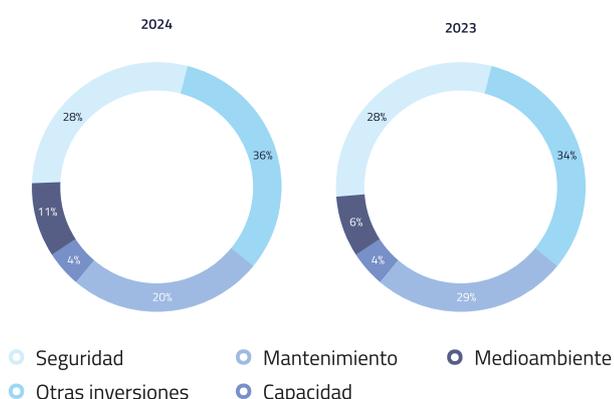
- Regeneración del pavimento de la pista 14R-32L y de las calles de rodaje asociadas del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, con sustitución de todas las luces de balizamiento existentes por luces LED.

- Instalación del parque solar fotovoltaico del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas. Esta planta, que forma parte del Plan Fotovoltaico de Aena, contará con una potencia pico de 142,42 MW y una potencia nominal de 120 MW.

- Instalación de plantas solares fotovoltaicas en los aeropuertos Josep Tarradellas Barcelona-El Prat y Reus.

- Construcción de una nueva central eléctrica en el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas.

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



## Inversiones de las participaciones internacionales

### Aeropuerto London Luton

La inversión pagada durante el año 2024 ha ascendido a 59,4 millones de euros, correspondientes al compromiso de inversión de mantenimiento del contrato de concesión y a las obras de reconstrucción del aparcamiento TCP2 que quedó inutilizado a consecuencia del incendio que se produjo el 10 de octubre de 2023.

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

Respecto al equipamiento de seguridad "Next Generation", que permite realizar la inspección del equipaje de mano sin sacar los líquidos, en el tercer trimestre se ha completado la implantación en las

12 líneas de los controles de seguridad. Actualmente procesan hasta 900 pasajeros por hora, lo que agiliza el proceso al haber duplicado la capacidad de los controles de seguridad anteriores.

### Aeropuertos do Nordeste do Brasil (ANB)

La inversión pagada durante el año 2024 ha ascendido a 18,5 millones de euros.

En noviembre de 2024, la Agencia Nacional de Aviación Civil de Brasil (ANAC) confirmó la homologación de las obras correspondientes a la Fase I-B del contrato de concesión, dando así inicio a la Fase II.

Las actuaciones del año se han centrado en obras complementarias asociadas a espacios comerciales y trabajos de mantenimiento. A finales de 2024, han concluido las obras de repavimentación de las pistas de los aeropuertos João Pessoa, Maceió y Recife, cumpliendo así con los requisitos normativos.

### Bloco de Onze Aeroportos de Brasil (BOAB)

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

En el cuarto trimestre, se han adjudicado los contratos para la ejecución de las obras de la Fase I-B del contrato de concesión en los 11 aeropuertos de BOAB, así como los correspondientes a equipamientos (puentes de embarque, sistemas de equipajes y seguridad). Estos proyectos, representan una inversión total de 4.500 millones de BRL en los próximos años, de los cuales 2.400 millones de BRL se destinarán al diseño y la construcción de la ampliación y remodelación integral del Aeropuerto de Congonhas-São Paulo.

Está previsto que las obras de la Fase I-B de ampliación y adecuación de las infraestructuras, finalicen en junio de 2028 en el aeropuerto de Congonhas y en junio de 2026 en el resto de los aeropuertos.

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

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

estación de tratamiento de aguas, así como más iluminación natural y un sistema más eficiente de climatización.

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

En 2024 se han llevado a cabo actividades iniciales como demoliciones, reubicación de campos de antenas y construcción de hangares provisionales.

En cuanto a las actuaciones inmediatas en la infraestructura y la operación dirigidas a mejorar la experiencia de los pasajeros, en el Aeropuerto de Congonhas-São Paulo, las principales mejoras realizadas se han centrado en los filtros de seguridad, la restauración de la fachada, la adecuación del sistema viario, la re-pavimentación de las calles de rodaje (E y M), la mejora de la señalización, la primera fase de reforma de baños y en la construcción del nuevo aparcamiento para vehículos de transporte con conductor (VTC) destinado a mejorar la accesibilidad en el entorno aeroportuario. Asimismo, se han inaugurado nuevas salas VIP y se ha incrementado la oferta comercial del aeropuerto.

Están en marcha las siguientes actuaciones, cuya finalización está prevista a lo largo de 2025: la ampliación del área de embarque remoto, mejoras en el sistema de aire acondicionado y de señalización ("wayfinding"), y la segunda fase de reforma de baños.

## 7. Contratación

### 7.1. Navegación Aérea

Durante el ejercicio 2024 el volumen total de contratación de bienes y servicios adjudicado por ENAI-RE ascendió a 184,6 millones de euros (impuestos excluidos).

El volumen de contratación adjudicado de forma centralizada supuso el 90,9% (167,7 millones de euros) del total, frente al 9,1% (16,8 millones de euros) contratado por el conjunto de las direcciones regionales.

La distribución del importe de los contratos de gastos centralizados, por naturaleza, fue la siguiente:

Asistencias y servicios .....	36,4 millones de euros
Suministros .....	11,4 millones de euros

La distribución del importe de los contratos adjudicados de inversión centralizada, por naturaleza, fue la siguiente:

Asistencias y servicios .....	65,2 millones de euros
Obras .....	3,3 millones de euros
Suministros .....	51,6 millones de euros

Los expedientes de inversión más significativos por importe de adjudicación en el ejercicio 2024 son los siguientes, en miles de euros:

Título	Importe Neto Adjudicado (miles de euros)
Integración inicial y demostraciones de Skynex ciclo 1 en SACTA-iTEC 5	25.010
Implementación de nuevas funcionalidades y ampliación de capacidad en los sistemas de Último Recurso Voz de los centros de control	13.449
Servicio para el desarrollo y adquisición de la licencia iTEC Skynex cycle 1	11.857
Renovación del SCTA en diversos emplazamientos de la DRNA Sur y Cancho Blanco y licenciamiento de uso en ciclo de vida útil	6.470
Servicio de evolución de funcionalidad Hiperión 2024-2026	6.116
Evolución del modelo de seguridad de ENAI-RE	5.085
Suministro en estado operativo de ETM (equipos de test multiprotocolo) y actualización de existentes	4.896
Acuerdo marco de microinformática	4.866

Por otra parte, el importe adjudicado por ENAI-RE mediante contratos menores durante el año 2024 fue de 1,2 millones de euros.

### 7.2. Aeropuertos

#### Contratación general de proveedores

En el período de enero a diciembre de 2024, el importe adjudicado por Aena (incluye datos de Aena SCAIRM) mediante expedientes, ha ascendido a 1.313,4 millones de euros (impuestos excluidos). El volumen de contratación adjudicado de forma centralizada representó el 85,7% del total (1.125,9 millones de euros), frente al 14,3% (187,5 millones de euros) adjudicado por los aeropuertos de forma descentralizada.

El desglose de los expedientes adjudicados según sus naturalezas ha sido el siguiente:

Millones de €	
<b>Inversión centralizada</b>	
Obras	239,9
Suministros	192,9
Asistencias, Consultorías y Servicios	36,2
<b>Gastos centralizados</b>	
Obras	46,2
Suministros	160,3
Asistencias y Servicios	450,5
<b>Inversión descentralizada</b>	
Obras	107,7
Suministros	29,8
Asistencias, Consultorías y Servicios	1,7
<b>Gastos descentralizados</b>	
Obras	4,2
Suministros	6,4
Asistencias y Servicios	37,8

Por otra parte, en el período de enero a diciembre de 2023, el importe adjudicado por Aena S.M.E., S.A. (incluye datos de Aena SCAIRM) mediante contratos menores es de 16,0 millones de euros (impuestos excluidos).

### Contratación comercial de clientes

En el período de enero a diciembre de 2024, el volumen total de la contratación adjudicada relativa a arrendamientos destinados a la actividad comercial ascendió a 196,3 millones de euros (impuestos excluidos) para la primera anualidad del contrato.

La distribución del importe de los contratos de arrendamiento comercial adjudicados centralizadamente en dicho período, por líneas de negocio, es la siguiente:

Línea de negocio	Nº expedientes	Importe adjudicación en miles de euros (1ª anualidad)	% s/Total
Agencias de viaje	2	76,1	0,04%
Alquiler de vehículos	22	79.817,4	40,65%
Alquiler de vehículos con conductor	15	1.991,2	1,01%
Aparcamiento de vehículos	3	0,1	0,00%
Arrendamiento de almacenes	3	346,3	0,18%
Arrendamiento de hangares	4	233,7	0,12%
Arrendamiento de oficinas, locales y mostradores	1	50,4	0,03%
Arrendamiento de terrenos	19	1.437,9	0,73%
Bares y restaurantes	30	47.325,0	24,10%
Carga	4	5.755,4	2,93%
Combustible aviación	1	178,8	0,09%
FBOS	2	6.611,0	3,37%
Gasolineras	5	2.847,2	1,45%
Máquinas	12	12.742,4	6,49%
Otras explotaciones inmobiliarias	2	152,4	0,08%
Otros ingresos comerciales	2	156,9	0,08%
Salas VIP	30	2.569,4	1,31%
Servicios comerciales regulados	2	98,6	0,05%
Servicios financieros	18	2.124,1	1,08%
Telecomunicaciones	1	216,6	0,11%
Tiendas en régimen fiscal normal	59	31.602,6	16,10%
<b>TOTAL</b>	<b>237</b>	<b>196.333,7</b>	<b>100%</b>

## 8. Hechos Posteriores al cierre del Ejercicio

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 consolidados, diferentes de los que se mencionan a continuación:

- El 7 de enero de 2025 el Consejo de Ministros acordó la autorización a ENAIRES de la constitución de la **sociedad mercantil estatal ENAIRES Global Services (EGS)**.

Esta sociedad será creada con el objetivo de impulsar la **estrategia de internacionalización de la Entidad** y estará participada 100% por ENAIRES, por lo que formará parte del Grupo ENAIRES. EGS 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 ENAIRES actuar en el mercado no regulado del sector de la navegación aérea principalmente internacional, posicionándose como operador global.

■ El 25 de febrero de 2025 el Consejo de Administración de Aena S.M.E., S.A., propuso a la Junta General Ordinaria de Accionistas, cuya celebración está prevista para el día 9 de abril de 2025, la distribución de un dividendo bruto por acción de 9,76 euros, correspondiente al Resultado del ejercicio 2024. De este modo, **ENAIRES recibirá en 2025 746.640 mil euros de Aena S.M.E., S.A.**

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

## 9. Perspectivas para 2025

### 9.1. Navegación Aérea

#### 9.1.1. Tráfico

La inestabilidad continúa siendo el factor presente y determinante en el análisis del entorno geopolítico mundial. El Fondo Monetario Internacional considera que el año 2025 se presenta sujeto a un crecimiento dispar e incierto, estimando para la Zona Euro un crecimiento de +1,2% medido como variación interanual respecto a 2024 y de un +1,9% si lo analizamos desde el punto de vista de las economías desarrolladas. Para los países de la Zona Euro la distribución del crecimiento se correspondería con un 0,8% en el caso de Alemania e Italia, estimando un +1,1% para Francia y en el caso de España la estimación asciende al +2,1%. En cuanto a Reino Unido, esta institución prevé que tenga +1,5% de crecimiento de la variación interanual respecto al año pasado.

Las estimaciones de tráfico aéreo elaboradas para el año 2025 están afectadas por los distintos factores presentes tanto a nivel mundial como europeo que generan un entorno muy cambiante. ENAIRES ha estimado para el territorio nacional un crecimiento positivo del 4,2% sobre la cifra real del tráfico en 2024. Se estima que el tráfico aéreo crecerá tanto en el espacio aéreo peninsular (+4,0%), incluido el archipiélago balear, como en el área correspondiente a las Canarias (+4,3%), la previsión estimada muestra un crecimiento en todos los tipos de vuelo: Internacionales, Nacionales y Sobrevuelos.

## 9.1.2. Tarifas

En lo relativo a la tasa de ruta para el año 2025, la tarifa de ruta se ha incrementado en un 5,7% en Península y un 3% en Canarias.

Por otra parte, la tarifa de aproximación, al igual que sucediera en el ejercicio 2024, se mantendrá congelada en 2025.

## 9.1.3. Plan Estratégico

En línea con el Plan Anual de Actuación 2025 y con el Plan Operativo 2025 aprobados por el Consejo Rector de ENAIRES en diciembre de 2024 y febrero de 2025 respectivamente los objetivos estratégicos a alcanzar durante el año 2025 son los siguientes:

Objetivo estratégico	Indicador	Meta 2025
Seguridad	Nivel Ponderado de Seguridad (NPS Ground)	≤ 13,30
	Eficiencia Gestión de Seguridad (EoSM) <sup>1</sup>	≥ C
	Índice de Madurez de Ciberseguridad (IMC)	≥ 91,0%
	Indicador Acumulado de Ciberresiliencia (IAC)	≥ 4,0
Calidad, escalabilidad y resiliencia del servicio	Nivel de Calidad Percibida	≥ 78,0
	Demora de ruta (min/vuelo) <sup>1</sup>	≤ 0,38
	Demora de llegada (min/llegada) <sup>1,2</sup>	≤ 0,58
Sostenibilidad	Ineficiencia red de rutas (KEA) <sup>1</sup>	≤ 2,86
Eficiencia y Competitividad	Costes Unitarios Ruta Global (€2022) <sup>1</sup>	≤ 46,06
	Solvencia financiera	≥ 1,85

<sup>1</sup>Indicadores y metas asociados al Plan nacional de Rendimientos para el cuarto periodo de referencia (RP4: 2025-2029), en proceso de aprobación por la Comisión Europea.

<sup>2</sup>Correspondiente a ENAIRES para los 7 aeropuertos de Madrid, Barcelona, Palma de Mallorca, Málaga, Gran Canaria, Alicante e Ibiza.

Para la consecución de estos objetivos estratégicos, ENAIRES tiene previsto trabajar durante 2025 en las actuaciones fijadas en el Plan de Vuelo 2025 para cada uno de los 12 Planes Estratégicos definidos.

Para ello, ENAIRES cuenta con un presupuesto de inversión para 2025 que asciende a 170 millones de euros, de los cuáles, 69,6 millones de euros se destinarán a los sistemas digitales de control de tráfico aéreo (ATM), 23,8 millones de euros a la optimización de los Sistemas de Comunicaciones aeronáuticas, 20,1 millones de euros a la modernización y mantenimiento de infraestructuras, 16,3 millones de euros a la digitalización, desarrollo y soporte de Sistemas TIC y 13,1 millones de euros a la actualización tecnológica de los Sistemas de Navegación y Vigilancia.

## 9.2. Aeropuertos

### 9.2.1. Objetivos y estrategias

En el año 2024, el Grupo Aena ha realizado una revisión y actualización de su Plan Estratégico, definiendo una serie de objetivos específicos para cada área de actividad, los principales se detallan a continuación.

### Actividad aeronáutica

La estrategia del negocio aeronáutico de Aena se centra en:

- Contribuir a incrementar los volúmenes de tráfico definidos en el DORA II.
- Mantener la posición de liderazgo en eficiencia operativa, alcanzando los niveles exigidos de seguridad y calidad.
- Garantizar que las infraestructuras tengan la capacidad suficiente para acomodar la demanda aérea futura.

- Implementación de medidas relacionadas con energías alternativas, con el objetivo de reducir los costes energéticos y reforzar la sostenibilidad de las operaciones.

### Actividad comercial

El Plan Estratégico también establece la actividad comercial como un pilar fundamental para el crecimiento. En este contexto, los principales objetivos definidos son los siguientes:

- Incrementar el ingreso comercial por pasajero en al menos un 32% para 2026 en comparación con 2019.
- Aumentar los ingresos comerciales totales en un 48% para 2026 respecto a los niveles de 2019.
- Ampliar la oferta de servicios digitales y fortalecer el programa de fidelización, cubriendo todas las etapas del recorrido del cliente, tanto dentro como fuera del aeropuerto.
- Diversificación hacia negocios adyacentes como el proyecto de ciudades aeroportuarias.

### Actividad internacional

El principal objetivo es consolidar los activos internacionales del Grupo.

En este sentido, el Grupo ha asumido con éxito el control de 11 nuevos aeropuertos en Brasil, sin que se registraran impactos operativos, y ha presentado ante el regulador los anteproyectos de inversión (CapEx), destacando el correspondiente al Aeropuerto de Congonhas, en São Paulo.

Asimismo, se han completado satisfactoriamente las inversiones obligatorias en los seis aeropuertos del Nordeste de Brasil, lo que constituye un hito prioritario para la consolidación de su portafolio internacional.

El Grupo Aena aspira a que la actividad internacional contribuya con un 15% del EBITDA para el año 2026.

#### 9.2.2. Tarifas aeroportuarias

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

#### 9.2.3. Incentivo comercial aeronáutico

El Consejo de Administración de Aena ha aprobado un nuevo plan de incentivos para tres años el 30 de enero de 2024.

En las temporadas de verano e invierno 2024, 2025 y 2026 se incentivará:

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

tarifa del pasajero en los pasajeros correspondientes a la contribución de cada compañía al crecimiento.

- Crecimiento del número de pasajeros en aeropuertos de menos de 3 millones de pasajeros. Se reembolsará el 100% de la tarifa del pasajero en los pasajeros adicionales en 2024, 2025 y 2026 con respecto a la temporada equivalente de 2023.
- El número de pasajeros máximo a incentivar por cada compañía tiene como límite el número de pasajeros en el que la aerolínea crezca en el aeropuerto y en el total de la red.
- Adicionalmente, se prorroga el incentivo en vigor desde 2019 por operar en los Helipuertos de Algeciras y Ceuta. Supone un reembolso del 50% de la tasa de pasajeros y de seguridad aeroportuaria, para todos los pasajeros comerciales de salida, si se mantiene al menos, un 75% del tráfico de pasajeros en la temporada equivalente anterior.

#### 9.2.4. Temporada de verano 2025

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

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

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

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

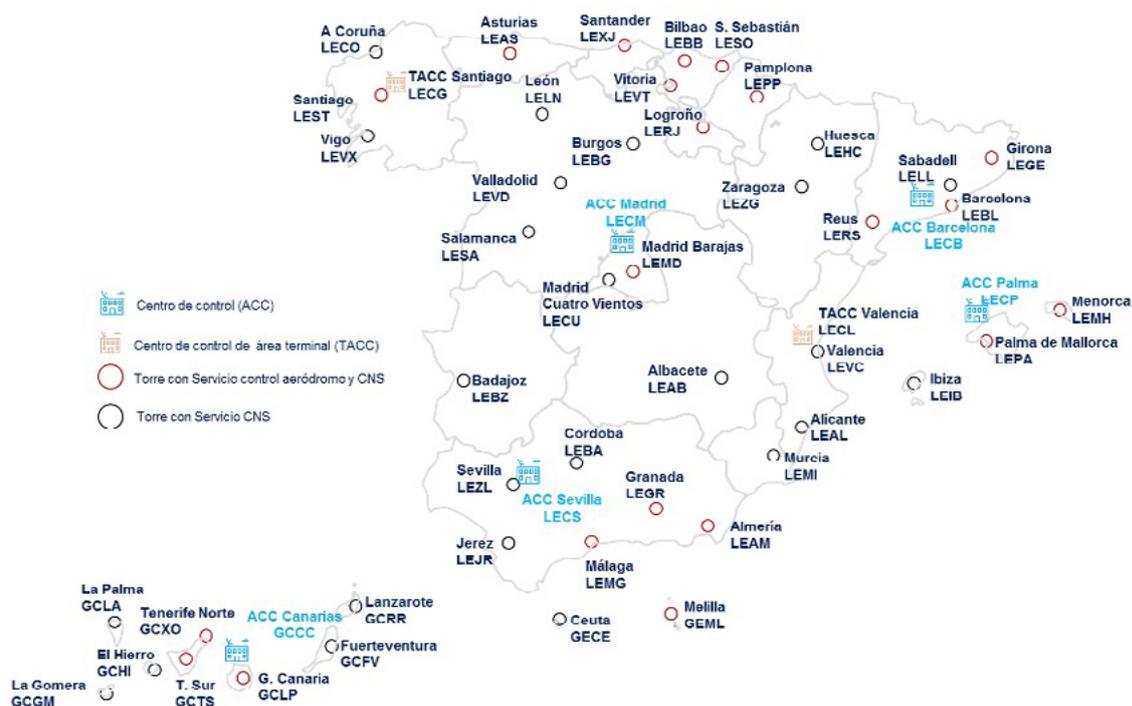
Por países, las rutas nacionales concentran el mayor número de asientos programados, seguidos de los destinos en Reino Unido, Alemania, Italia, Francia y Países Bajos.

## 10. Anexo

### Gráfica 1 (Apartado 2.1.1) - Unidades de Servicio facturables

Unidades de Servicio	Año 2024	Año 2023	%24/23
Ruta Península	13.324.323	12.377.303	7,7 %
Ruta Canarias	2.112.237	1.974.351	7,0 %
Aproximación	1.425.050	1.307.351	9,0 %

### Gráfica 2 (Apartado 2.1.1) - Servicios de Navegación Aérea prestados por ENAIRES



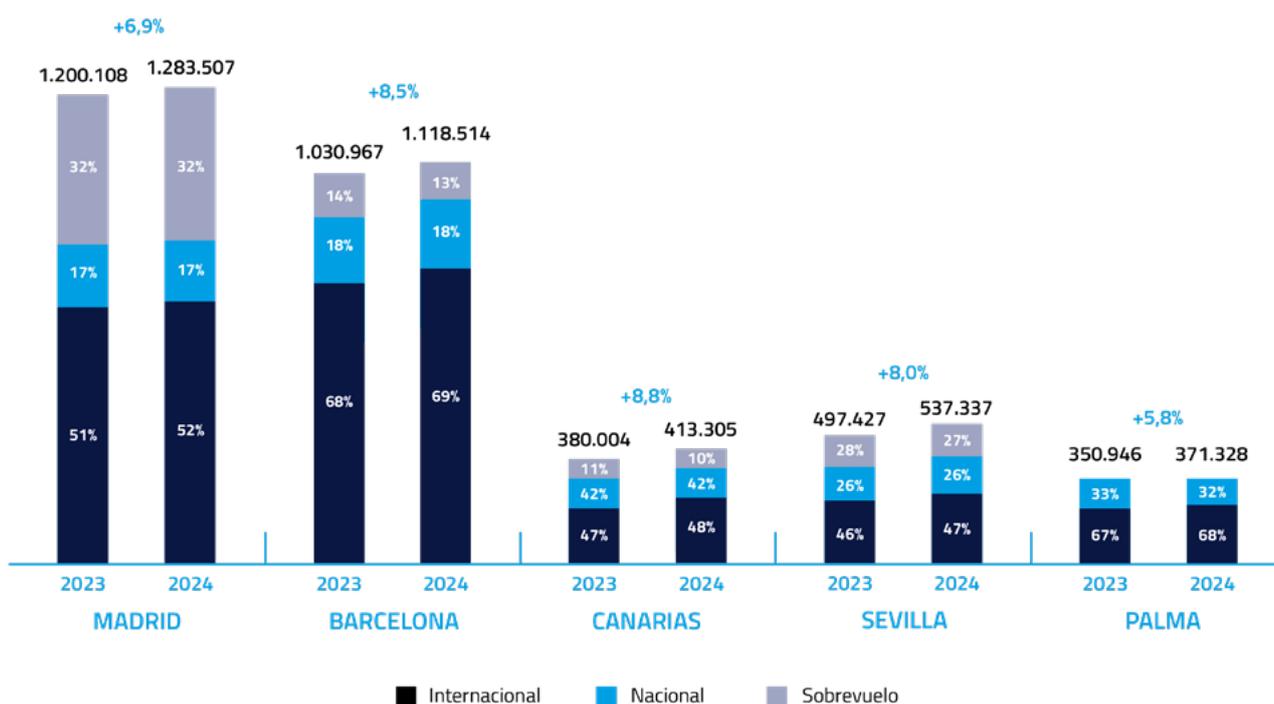
### Gráfica 3

(Apartado 2.1.2) - Evolución tráfico aéreo anual por tipo de vuelo 2019-2024



### Gráfica 4

(Apartado 2.1.2) - Tráfico gestionado por los centros de control de ENAIRES 2023-2024



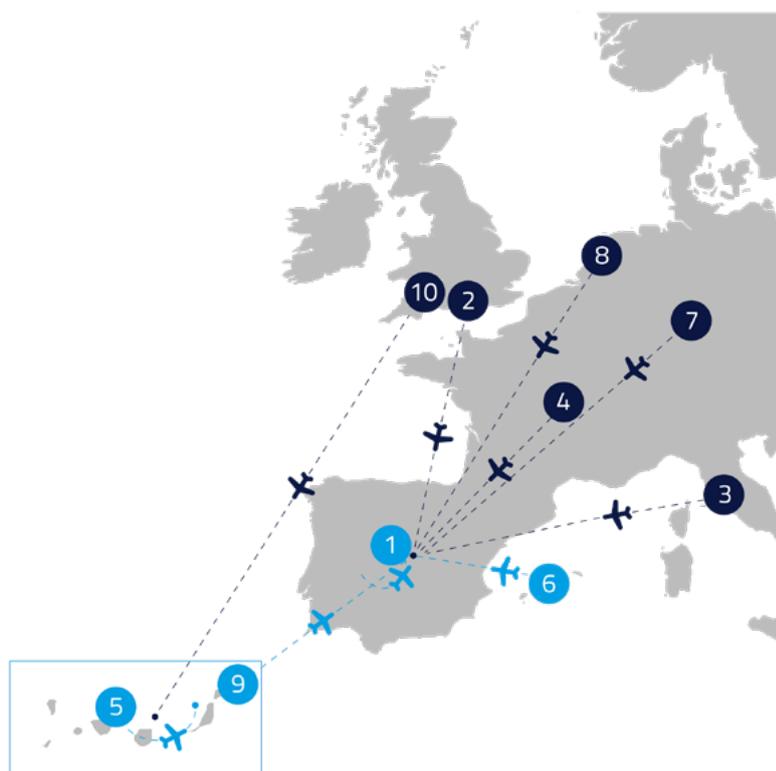
## Gráfica 5

(Apartado 2.1.2) - Principales países originadores del tráfico con España

Tipo	Top 10 Flujos	2024	%24/23
1 NAC	Península ↔ Península	176.520	3,1%
2 INT	Reino Unido ↔ Península	160.503	7,3%
3 INT	Italia ↔ Península	112.011	15,4%
4 INT	Francia ↔ Península	102.001	6,9%
5 NAC	Canarias ↔ Canarias	97.818	4,6%
6 NAC	Baleares ↔ Península	95.452	2,1%
7 INT	Alemania ↔ Península	89.447	9,1%
8 INT	Países Bajos ↔ Península	87.756	6,5%
9 NAC	Canarias ↔ Península	74.072	14,5%
10 INT	Reino Unido ↔ Canarias	72.455	11,3%

## Gráfica 6

(Apartado 2.1.2) - Principales países originadores del tráfico con España



## Gráfica 7

### (Apartado 2.1.5) - Metas y resultados 2024

#### Metas y resultados 2024

Objetivo estratégico	Indicador	Meta 2024	EC 2024
Seguridad	Nivel Ponderado de Seguridad (NPS Ground)	≤ 11,00	15,15
	Eficiencia Gestión de Seguridad (EoSM)	≥ D	D
	Índice de Madurez de Ciberseguridad (IMC)	≥ 91,0%	91,2%
	Indicador Acumulado de Ciberresiliencia (IAC)	≥ 3,9	4,2
Calidad, escalabilidad y resiliencia del servicio	Nivel de Calidad Percibida	≥ 77,0	79,6
	Demora de ruta (min/vuelo)	≤ 0,19	1,01
	Demora de llegada (min/llegada)*	≤ 0,56	1,08
Sostenibilidad	Ineficiencia red de rutas España (KEA)	≤ 3,08	3,30
Eficiencia y Competitividad	Costes Unitarios Ruta Global (€2017)	≤ 40,42	39,85
	Solvencia financiera	≥ 1,60	1,72
Transformación y Modernización	Madurez Digital	≥ 70,0	68,0

\* Correspondiente a ENAIRES para los siete aeropuertos de Madrid, Barcelona, Palma de Mallorca, Málaga, Gran Canaria, Alicante e Ibiza.

## Gráfica 8

### (Apartado 2.2.1) - Pasajeros, operaciones y carga transportada por la red de aeropuertos Aena S.M.E, S.A.

	España		Reino Unido		Brasil*	
	2024	2023	2024	2023	2024	2023
Pasajeros (millones)	309,3	283,2	16,7	16,2	43,3	41,1
Operaciones (miles)	2.590,9	2.403,9	132,0	128,4	480,9	458,2
Carga (Tn) (miles)	1.280,2	1.079,7	30,7	26,0	110,8	104,7

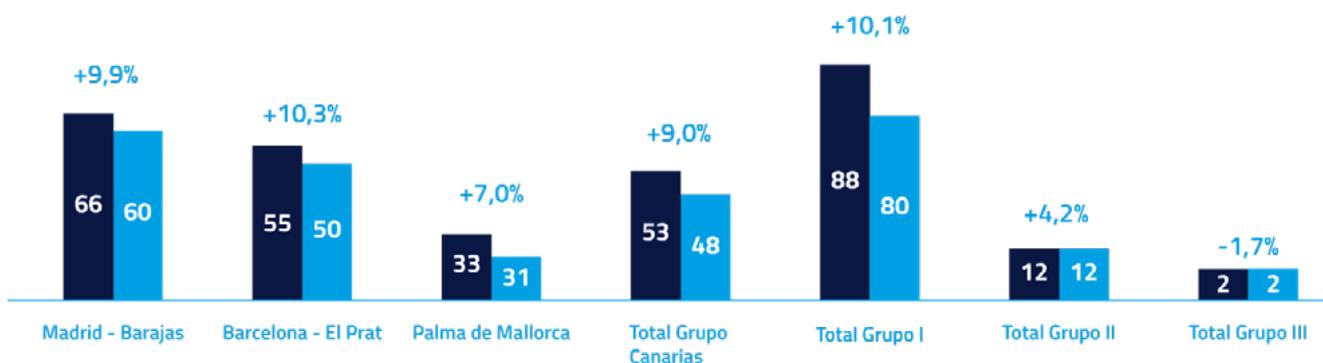
\* La cifra anual de 2023 incluye los datos antes y después de la fecha de transferencia operativa.

## Gráfica 9

(Apartado 2.2.2) - Evolución de los pasajeros desde la perspectiva de aeropuertos de Aena S.M.E, S.A. en España

### Pasajeros (millones)

■ 2024 ■ 2023

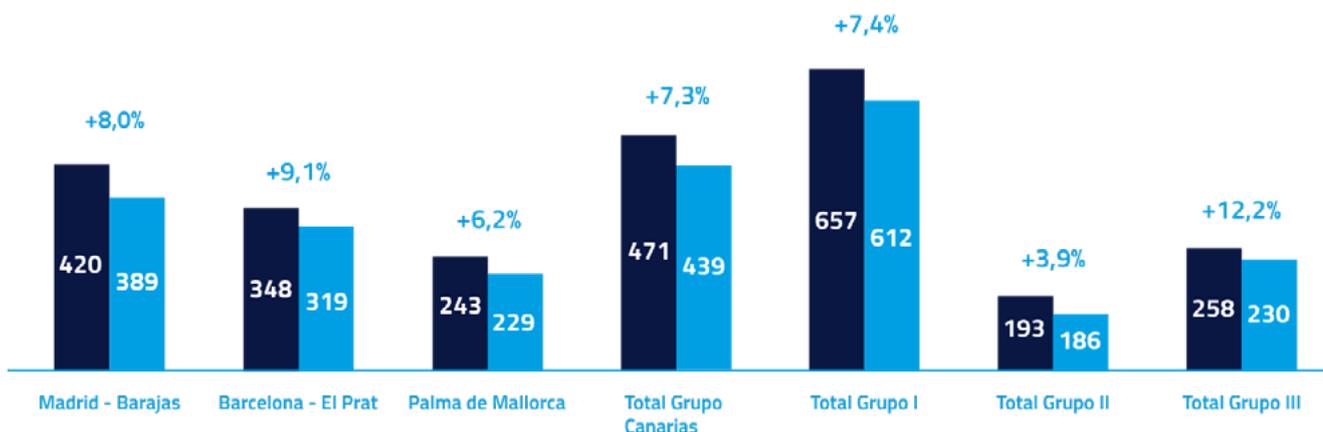


## Gráfica 10

(Apartado 2.2.2) - Evolución de las operaciones desde la perspectiva de aeropuertos de Aena S.M.E, S.A. en España

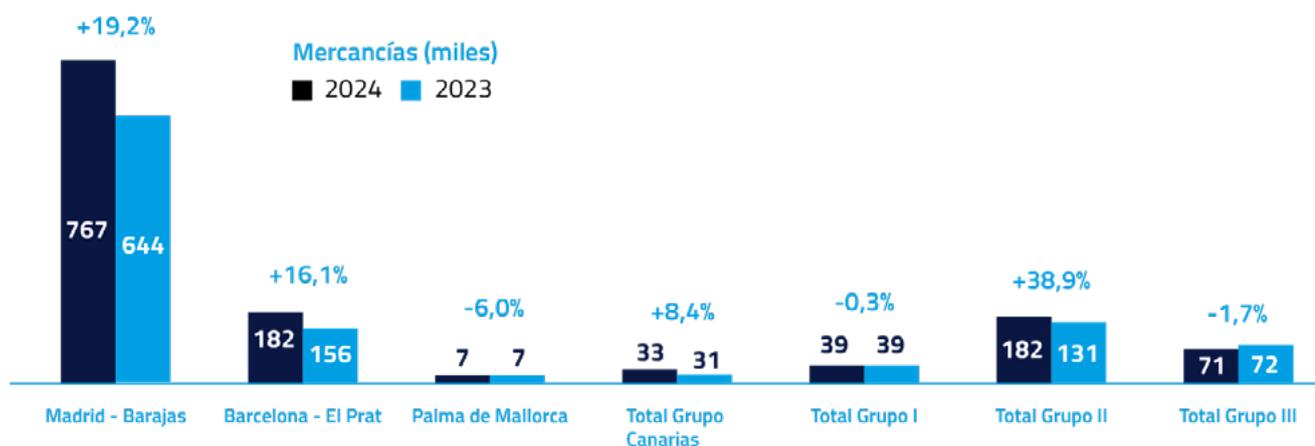
### Operaciones (miles)

■ 2024 ■ 2023



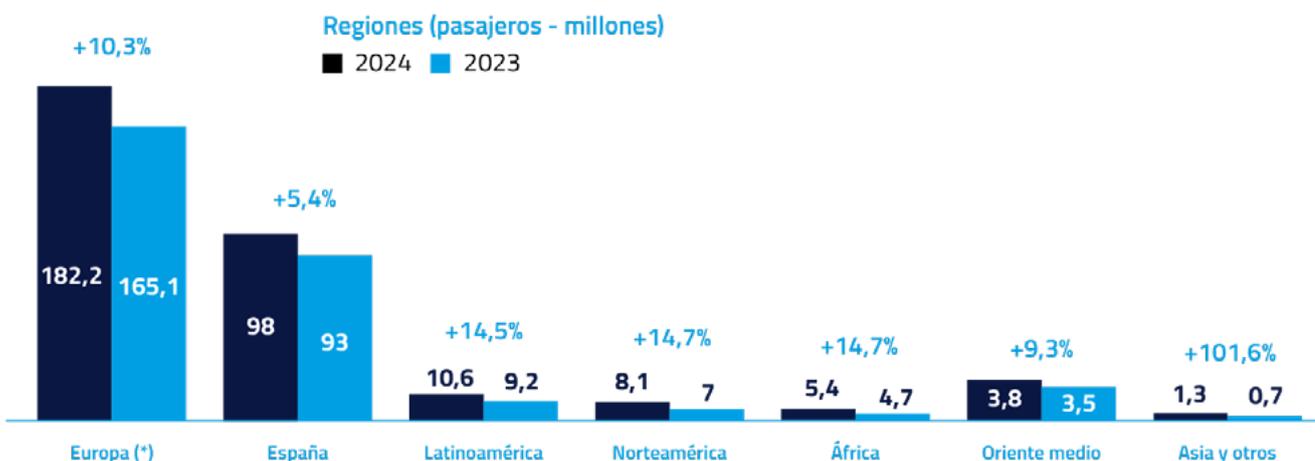
## Gráfica 11

(Apartado 2.2.2) - Evolución de la carga transportada desde la perspectiva de aeropuertos de Aena S.M.E, S.A. en España



## Gráfica 12

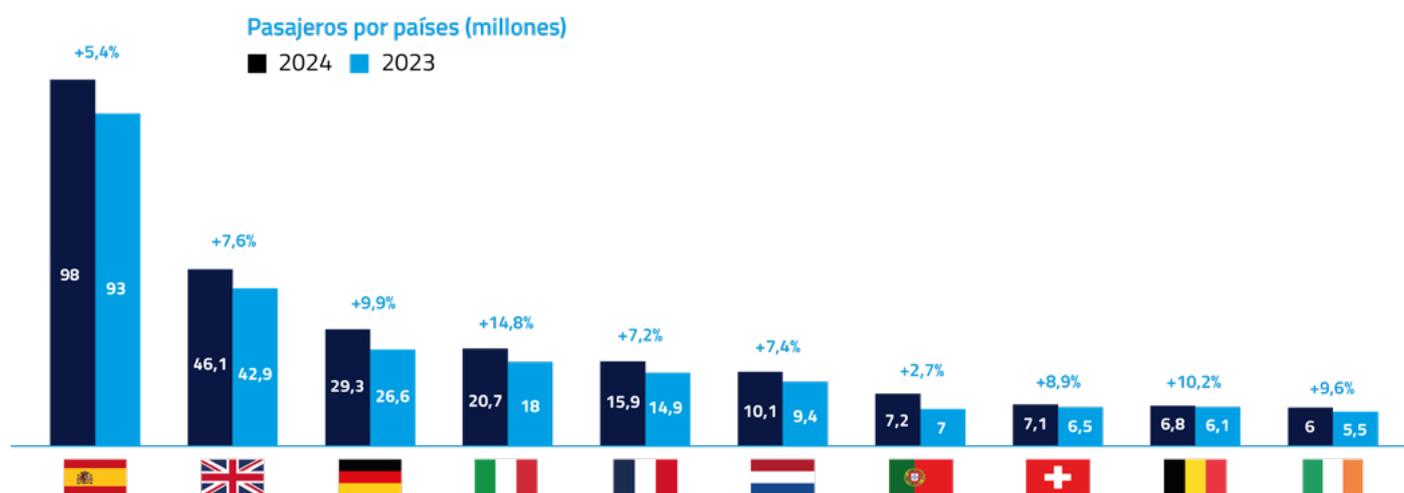
(Apartado 2.2.2) - Evolución de los pasajeros desde la perspectiva de aeropuertos de Aena S.M.E, S.A. por regiones



(\*) Sin incluir España.

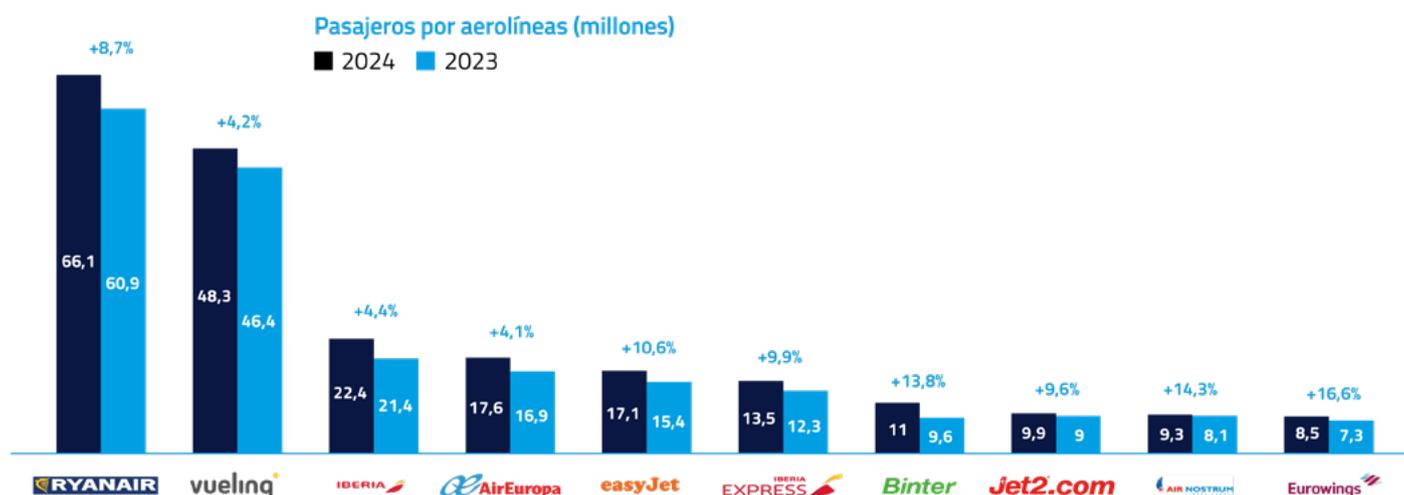
## Gráfica 13

(Apartado 2.2.2) - Evolución de los pasajeros desde la perspectiva de aeropuertos de Aena S.M.E, S.A. por países



## Gráfica 14

(Apartado 2.2.2) - Evolución de los pasajeros desde la perspectiva de aeropuertos de Aena S.M.E, S.A. por aerolíneas

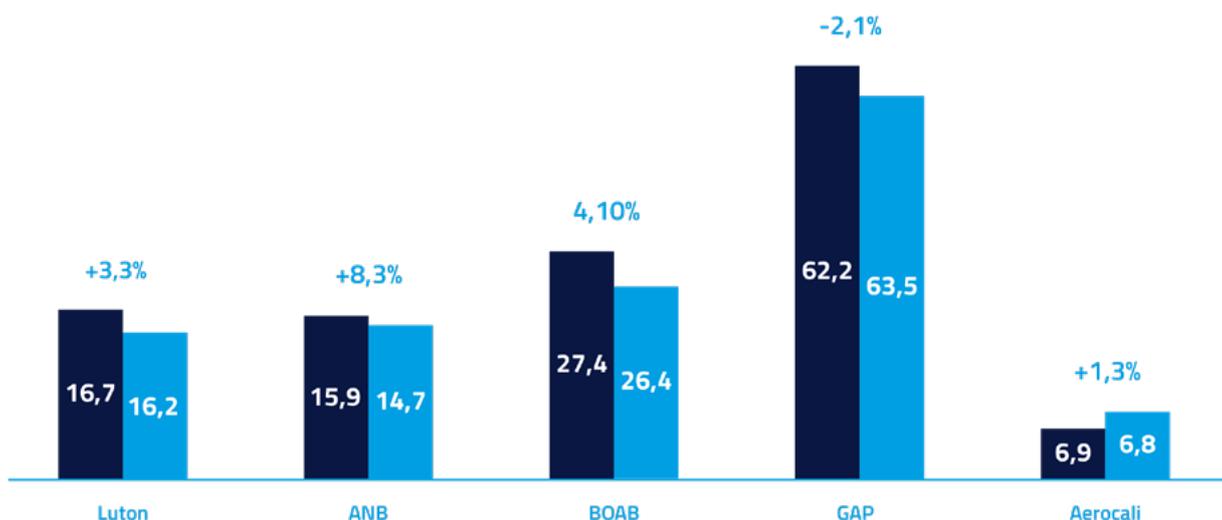


## Gráfica 15

### (Apartado 2.2.3) - Evolución de los pasajeros en las participaciones internacionales

#### Millones de Pasajeros

■ 2024 ■ 2023



## Gráfica 16

### (Apartado 3.1) - Cuenta de resultados

#### Millones de euros

Conceptos	2024	2023(*)	Variaciones	
Cifra de Negocio	6.640,9	5.643,6	997,3	17,7%
Otros Ingresos	91,0	121,5	(30,5)	(25,1%)
<b>INGRESOS DE EXPLOTACIÓN</b>	<b>6.731,9</b>	<b>5.765,1</b>	<b>966,8</b>	<b>16,8%</b>
Aprovisionamientos	89,5	94,2	(4,7)	(5,0%)
Gastos de Personal	1.287,2	1.215,0	72,3	5,9%
Otros gastos explotación	1.617,7	1.497,6	120,1	8,0%
Amortizaciones	953,0	921,3	31,7	3,4%
Deterioro, Gastos excepcionales y otros resultados	(39,0)	(136,1)	(97,1)	(71,4%)
<b>GASTOS DE EXPLOTACIÓN</b>	<b>3.908,5</b>	<b>3.591,9</b>	<b>316,5</b>	<b>8,8%</b>
<b>RESULTADO EXPLOTACIÓN</b>	<b>2.823,4</b>	<b>2.173,2</b>	<b>650,2</b>	<b>29,9%</b>
<b>EBITDA</b>	<b>3.776,4</b>	<b>3.094,4</b>	<b>682,0</b>	<b>22,0%</b>
<b>RESULTADO FINANCIERO</b>	<b>(160,5)</b>	<b>(85,3)</b>	<b>(75,2)</b>	<b>(88,2%)</b>
<b>RESULTADO ASOCIADO AL MÉTODO DE PARTICIPACIÓN</b>	<b>53,8</b>	<b>34,6</b>	<b>19,1</b>	<b>55,3%</b>
<b>RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS</b>	<b>2.716,7</b>	<b>2.122,5</b>	<b>594,1</b>	<b>28,0%</b>
Impuesto sobre Beneficios	(723,3)	(387,7)	335,5	86,5%
<b>RESULTADO CONSOLIDADO DEL EJERCICIO</b>	<b>1.993,2</b>	<b>1.734,8</b>	<b>258,4</b>	<b>14,9%</b>
<b>RESULTADO ATRIBUIDO A LA SOCIOS EXTERNOS</b>	<b>987,3</b>	<b>809,0</b>	<b>178,3</b>	<b>22,0%</b>
<b>RESULTADO ATRIBUIDO A LA ENTIDAD DOMINANTE</b>	<b>1.005,9</b>	<b>925,8</b>	<b>80,1</b>	<b>8,7%</b>

(\*) Datos reexpresados. Ver nota 2.8 de la Memoria de CCAA.

## Gráfica 17

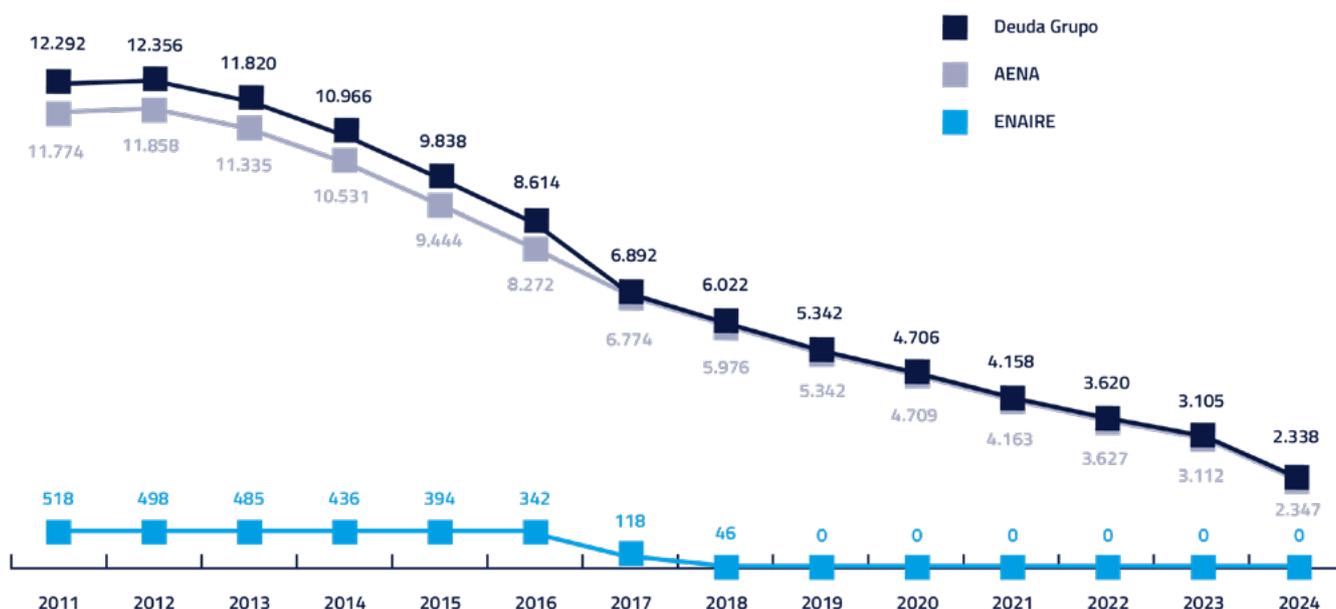
### (Apartado 3.3.1) - Activo neto y estructura de capital

BALANCE	Millones de euros		Variación	
	2024	2023(*)	Millones	%
Activo no corriente	15.231,2	15.250,2	(19,0)	(0,1%)
Activo corriente	3.127,4	3.572,2	(444,8)	(12,5%)
<b>TOTAL ACTIVO</b>	<b>18.358,6</b>	<b>18.822,4</b>	<b>(463,8)</b>	<b>(2,5%)</b>
Patrimonio Neto	9.293,8	8.575,4	718,5	8,4%
Pasivo no corriente	6.644,7	7.411,8	(767,1)	(10,3%)
Pasivo corriente	2.420,1	2.835,3	(415,2)	(14,6%)
<b>TOTAL PASIVO</b>	<b>18.358,6</b>	<b>18.822,4</b>	<b>(463,8)</b>	<b>(2,5%)</b>

(\*) Datos reexpresados. Ver nota 2.8 de la Memoria de CCAA.

## Gráfica 18

### (Apartado 3.3.2) - Evolución de la deuda



\*Datos en millones de euros.

## Gráfica 19

### (Apartado 3.3.3) - Periodo Medio de Pago

	2024	2023
	Días	
Periodo medio de pago a proveedores	27,33	30,46
Ratio de operaciones pagadas	28,36	31,53
Ratio de operaciones pendientes de pago	7,58	14,87
	Importe (miles)	
Total pagos realizados	1.369.270	1.259.783
Total pagos pendientes	115.575	122.066

## Gráfica 20

### (Apartado 3.4) - Estado de flujos de efectivo

	Millones de euros		
Flujos de efectivo	2024	2023(*)	Variación
De las Actividades de Explotación	2.937,2	2.292,8	644,4
De las Actividades de Inversión	(974,3)	(1.622,6)	648,3
De las actividades de Financiación	(2.333,7)	97,0	(2.430,8)
Efecto de las Variaciones de los Tipos de Cambio	(55,3)	8,9	(64,1)
<b>Aumento/Disminución Neta del Efectivo o Equivalentes</b>	<b>(426,1)</b>	<b>776,1</b>	<b>(1.202,2)</b>
<b>Efectivo o Equivalentes al comienzo del ejercicio</b>	<b>2.379,2</b>	<b>1.603,1</b>	<b>776,1</b>
<b>Efectivo o Equivalentes al final del ejercicio</b>	<b>1.953,1</b>	<b>2.379,2</b>	<b>(426,1)</b>

(\*) Datos reexpresados. Ver nota 3.8 de la Memoria de CCAA.

## Gráfica 21 (Apartado 3.5) - Áreas de negocio

Datos en millones de euros	Segmentos							TOTAL
	Servicios Aeroportuarios	Comercial	Servicios inmobiliarios	Subtotal Aeropuertos	Servicios Navegación Aérea	Otros segmentos (*)	Eliminaciones y Ajustes	
<b>Importe neto de la cifra de negocios</b>	3.148	1.760	114	5.022	1.066	677	(123)	6.641
Clientes externos	3.147	1.760	114	5.021	946	675	-	6.641
Intersegmentos	1	-	-	1	120	2	(123)	-
Otros ingresos de explotación	43	20	5	68	23	3	(2)	91
<b>TOTAL INGRESOS DE EXPLOTACIÓN</b>	<b>3.190</b>	<b>1.780</b>	<b>119</b>	<b>5.089</b>	<b>1.088</b>	<b>679</b>	<b>(125)</b>	<b>6.732</b>
Aprovisionamientos	159	-	-	159	50	1	(120)	90
Gastos de personal	455	60	13	527	650	110	(0)	1.287
Amortización del inmovilizado	610	103	17	730	112	114	(4)	953
Otros gastos de explotación	975	239	22	1.235	113	272	(3)	1.618
Pérdidas, deterioros y otros resultados	(5)	(1)	(9)	(15)	0	(24)	0	(39)
<b>TOTAL GASTOS DE EXPLOTACIÓN</b>	<b>2.193</b>	<b>401</b>	<b>43</b>	<b>2.637</b>	<b>926</b>	<b>473</b>	<b>(127)</b>	<b>3.908</b>
<b>RESULTADO DE LA EXPLOTACIÓN</b>	<b>997</b>	<b>1.379</b>	<b>76</b>	<b>2.452</b>	<b>163</b>	<b>206</b>	<b>2</b>	<b>2.823</b>
<b>EBITDA</b>	<b>1.607</b>	<b>1.482</b>	<b>94</b>	<b>3.183</b>	<b>275</b>	<b>321</b>	<b>(2)</b>	<b>3.776</b>
Total Activos	-	-	-	16.005	1.445	5.861	(4.952)	18.359
Total Pasivos	-	-	-	7.580	615	4.329	(3.460)	9.065

(\*) Otros Segmentos incluye: Negocio Internacional, AIRM, la Unidad Corporativa de la Entidad Matriz e I+D+i ATM.

## Gráfica 22 (Apartado 4.1) - Riesgos corporativos de Navegación Aérea

	Tipo de Riesgo
<b>Estratégicos</b>	Conflictividad laboral y Gestión de Personas Marco Regulatorio, supervisión y Competencia Incumplimiento Plan de Inversiones/Subvenciones UE
<b>Operacionales</b>	Continuidad de Servicios y respuesta a incidencias y crisis Evento severo de seguridad Ciberseguridad y seguridad física Contratos de prestación de servicios con AENA
<b>Financieros</b>	Liquidez y gestión de cobros Incertidumbre macroeconómica y geopolítica
<b>De Cumplimiento</b>	Sostenibilidad ambiental y Cambio climático Buen Gobierno y Cumplimiento Normativo
<b>Reputacional</b>	Daño reputacional

## Gráfica 23 (Apartado 4.2) - Riesgos corporativos de Aeropuertos

	Tipo de Riesgo y contenido
<b>Estratégicos</b>	Son riesgos que pueden surgir como consecuencia de optar por una determinada estrategia empresarial, así como aquellos derivados de fuentes externas o internas que podrían influir directa o indirectamente de manera significativa en el logro de los objetivos del Grupo Aena y en la visión a largo plazo. Se incluyen en esta categoría de riesgos aquellos con origen en cambios en el entorno en el que opera el Grupo Aena (político, económico, etc.), en el entorno competitivo (mercado aeronáutico y no aeronáutico), cambios que afecten a las tarifas y las operaciones, etc.
<b>Operacionales</b>	Son los riesgos de sufrir pérdidas o una reducción de la actividad debido a la inadecuación o a fallos en los sistemas y controles internos o en los procesos. Son riesgos operacionales, entre otros, los derivados de fallos en la ejecución de inversiones, coordinación de operaciones y control aéreo, los relacionados con las relaciones laborales y los recursos humanos.
<b>Financieros</b>	Se engloban dentro de esta categoría los riesgos de financiación, variaciones de tipos de interés y de tipo de cambio, riesgo de liquidez y riesgo de crédito, así como los relacionados con pasivos contingentes y otros riesgos fuera de balance.
<b>Legales y de cumplimiento</b>	Son riesgos relacionados con el carácter de obligatoriedad de las normas legales establecidas por los distintos organismos e instituciones de ámbito nacional e internacional relacionados con el cumplimiento de la legislación general (medioambiental, mercantil, penal, fiscal, laboral...), regulación sectorial y las normativas internas, así como los riesgos que puedan afectar a la reputación del Grupo Aena, especialmente los riesgos relacionados con la corrupción.
<b>De información</b>	Son riesgos relacionados con la fiabilidad en la elaboración, obtención y comunicación de información financiera y no financiera, tanto interna como externa, relevante para el Grupo Aena.
<b>Tecnológicos</b>	Son riesgos relacionados con la seguridad de las infraestructuras y los sistemas del ámbito tecnológico.
<b>Sociales, medioambientales y de buen gobierno</b>	Son los riesgos asociados con los derechos sociales de los empleados y resto de personas relacionadas con la actividad del Grupo Aena, con potenciales impactos medioambientales (incluyendo los relativos al cambio climático) y con la posibilidad de incumplimiento de una adecuada dirección y gestión de las normas de Gobierno Corporativo y transparencia.

\*Para ampliar información sobre este asunto, consultar la nota 2 del Bloque B del Informe de Gestión Consolidado de Aena y sus sociedades dependientes 2024.

## Gráfica 24

### (Apartado 5) - Trabajadores del Grupo a 31 de diciembre 2024

<b>Categoría Profesional 2024</b>	<b>Hombres</b>	<b>Mujeres</b>	<b>Total</b>
Alta Dirección	11	7	18
Directivos y Titulados	1.943	1.625	3.568
Coordinadores	1.136	503	1.639
Técnicos	3.994	1.965	5.959
Personal de apoyo	792	743	1.535
Controladores	1.528	775	2.303
<b>Total</b>	<b>9.404</b>	<b>5.618</b>	<b>15.022</b>

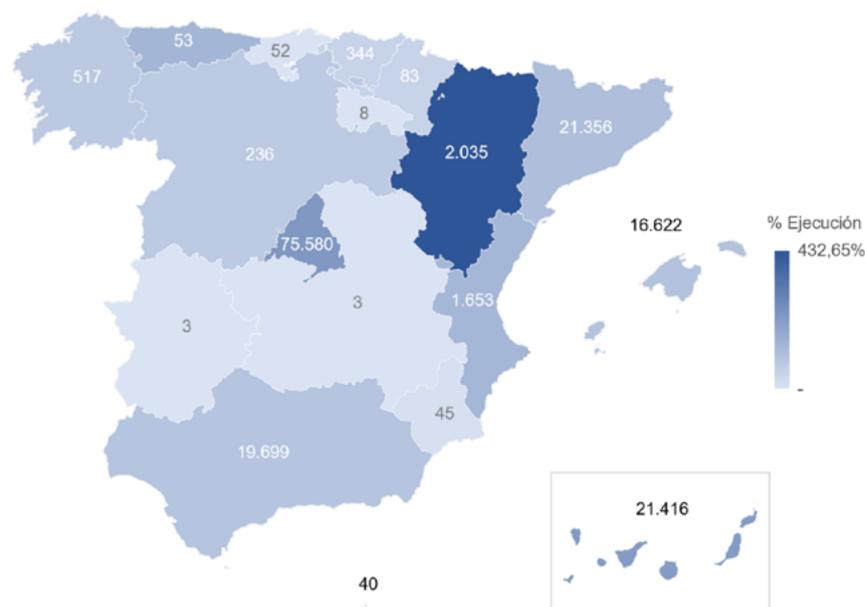
## Gráfica 25

### (Apartado 6.1) - Inversiones por Comunidades Autónomas en Navegación Aérea

Miles de Euros			
COMUNIDAD AUTÓNOMA	PGE 2023 PRORROGADOS	EJECUCIÓN 2024	% EJECUCIÓN S/ PGE 2023P
Andalucía	20.806	19.699	94,7%
Aragón	470	2.035	432,6%
Asturias	39	53	135,7%
Islas Baleares	16.855	16.622	98,6%
Canarias	20.266	21.416	105,7%
Cantabria	-	52	-
Castilla y León	312	236	75,6%
Castilla-La Mancha	-	3	-
Cataluña	19.174	21.356	111,4%
Comunidad Valenciana	1.244	1.653	132,8%
Extremadura	-	3	-
Galicia	652	517	79,3%
Comunidad de Madrid	33.136	75.580	228,1%
Región de Murcia	473	45	9,6%
Navarra	172	83	48,4%
País Vasco	705	344	48,8%
La Rioja	-	8	-
Ceuta	-	-	-
Melilla	175	40	22,8%
No Regionalizable	42.116	-	-
<b>Total</b>	<b>156.595</b>	<b>159.744</b>	<b>102,0%</b>

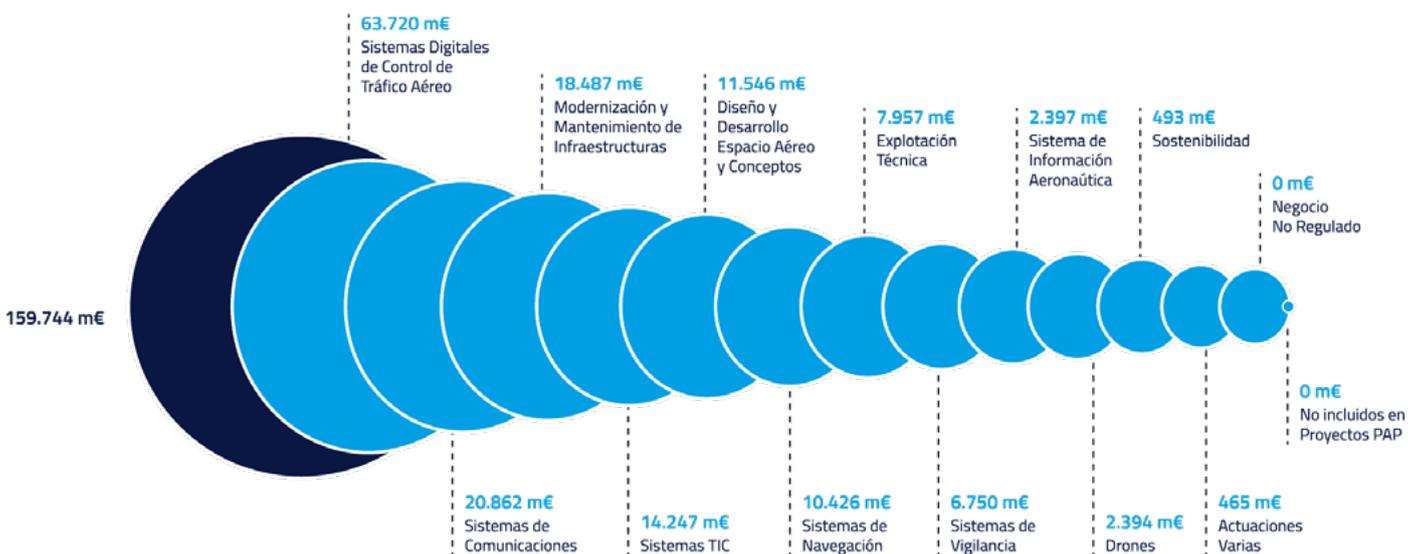
## Gráfica 26

### (Apartado 6.1) - Ejecución de inversiones en Navegación Aérea



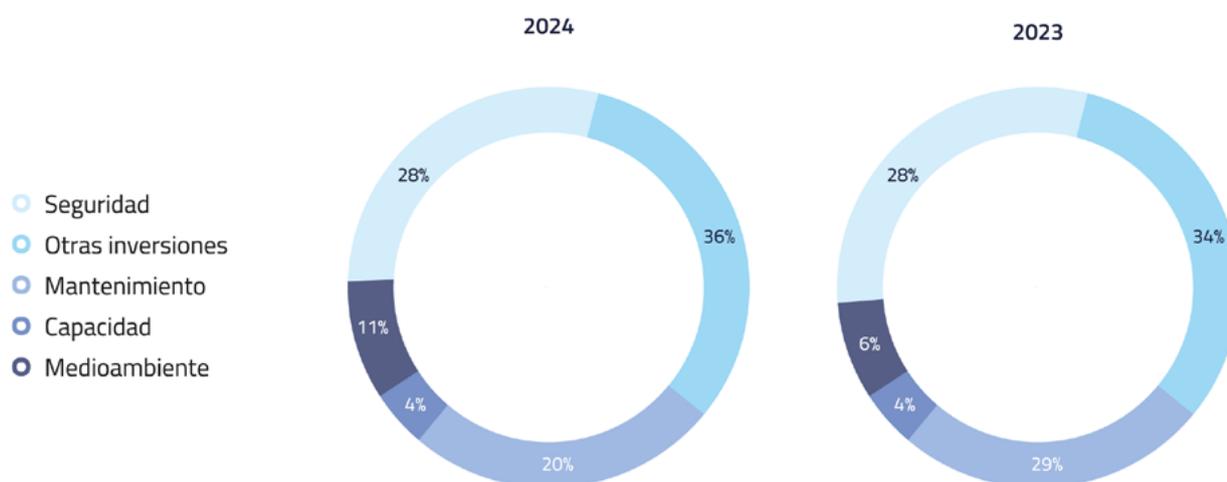
## Gráfica 27

### (Apartado 6.1) - Distribución por proyectos de la inversión pagada en Navegación Aérea



## Gráfica 28

(Apartado 6.2) - Distribución por ámbitos de actuación de la inversión pagada en Aeropuertos



## Gráfica 29

(Apartado 7.1) - Expedientes de inversión por importe en Navegación Aérea

Título	Importe Neto Adjudicado
Integración inicial y demostraciones de Skynex ciclo 1 en SACTA-iTEC 5	25.010
Implementación de nuevas funcionalidades y ampliación de capacidad en los sistemas de Último Recurso Voz de los centros de control	13.449
Servicio para el desarrollo y adquisición de la licencia iTEC Skynex cycle 1	11.857
Renovación del SACTA en diversos emplazamientos de la DRNA Sur y Cancho Blanco y licenciamiento de uso en ciclo de vida útil	6.470
Servicio de evolución de funcionalidad Hiperión 2024-2026	6.116
Evolución del modelo de seguridad de ENAIRES	5.085
Suministro en estado operativo de ETM (equipos de test multiprotocolo) y actualización de existentes	4.896
Acuerdo marco de microinformática	4.866

## Gráfica 30

### (Apartado 7.2) - Expedientes adjudicados en Aeropuertos

	Millones de €
<b>Inversión centralizada</b>	
Obras	239,9
Suministros	192,9
Asistencias, Consultorías y Servicios	36,2
<b>Gastos centralizados</b>	
Obras	46,2
Suministros	160,3
Asistencias y Servicios	450,5
<b>Inversión descentralizada</b>	
Obras	107,7
Suministros	29,8
Asistencias, Consultorías y Servicios	1,7
<b>Gastos descentralizados</b>	
Obras	4,2
Suministros	6,4
Asistencias y Servicios	37,8

## Gráfica 31

### (Apartado 7.2) - Distribución del importe de los contratos de arrendamiento comercial adjudicados por líneas de negocio en Aeropuertos

Línea de negocio	Nº expedientes	Importe adjudicación en miles de euros (1ª anualidad)	% s/Total
Agencias de viaje	2	76,1	0,04%
Alquiler de vehículos	22	79.817,4	40,65%
Alquiler de vehículos con conductor	15	1.991,2	1,01%
Aparcamiento de vehículos	3	0,1	0,00%
Arrendamiento de almacenes	3	346,3	0,18%
Arrendamiento de hangares	4	233,7	0,12%
Arrendamiento de oficinas, locales y mostradores	1	50,4	0,03%
Arrendamiento de terrenos	19	1.437,9	0,73%
Bares y restaurantes	30	47.325,0	24,10%
Carga	4	5.755,4	2,93%
Combustible aviación	1	178,8	0,09%
FBOS	2	6.611,0	3,37%
Gasolineras	5	2.847,2	1,45%
Máquinas	12	12.742,4	6,49%
Otras explotaciones inmobiliarias	2	152,4	0,08%
Otros ingresos comerciales	2	156,9	0,08%
Salas VIP	30	2.569,4	1,31%
Servicios comerciales regulados	2	98,6	0,05%
Servicios financieros	18	2.124,1	1,08%
Telecomunicaciones	1	216,6	0,11%
Tiendas en régimen fiscal normal	59	31.602,6	16,10%
<b>TOTAL</b>	<b>237</b>	<b>196.333,7</b>	<b>100%</b>

## Gráfica 32

### (Apartado 9.1.3) - Objetivos estratégicos 2025 en Navegación Aérea

Objetivo estratégico	Indicador	Meta 2025
<b>Seguridad</b>	Nivel Ponderado de Seguridad (NPS Ground)	≤ 13,30
	Eficiencia Gestión de Seguridad (EoSM) <sup>1</sup>	≥ C
	Índice de Madurez de Ciberseguridad (IMC)	≥ 91,0%
	Indicador Acumulado de Ciberresiliencia (IAC)	≥ 4,0
<b>Calidad, escalabilidad y resiliencia del servicio</b>	Nivel de Calidad Percibida	≥ 78,0
	Demora de ruta (min/vuelo) <sup>1</sup>	≤ 0,38
	Demora de Llegada (min/Llegada) <sup>1,2</sup>	≤ 0,58
<b>Sostenibilidad</b>	Ineficiencia red de rutas (KEA) <sup>1</sup>	≤ 2,86
<b>Eficiencia y Competitividad</b>	Costes Unitarios Ruta Global (€2022) <sup>1</sup>	≤ 46,06
	Solvencia financiera	≥ 1,85

<sup>1</sup>Indicadores y metas asociados al Plan nacional de Rendimientos para el cuarto periodo de referencia (RP4: 2025-2029), en proceso de aprobación por la Comisión Europea.

<sup>2</sup>Correspondiente a ENAIRES para los 7 aeropuertos de Madrid, Barcelona, Palma de Mallorca, Málaga, Gran Canaria, Alicante e Ibiza.