

Entidad Pública Empresarial ENAIRe
y Sociedades Dependientes

INFORME DE GESTIÓN CONSOLIDADO

CUENTAS ANUALES

Del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2025



ÍNDICE

1. Introducción.....	2
1.1 Introducción y evolución	2
1.2 Entorno Macroeconómico y del sector del transporte aéreo.....	10
2. Datos de actividad	11
2.1 Navegación Aérea.....	11
2.2 Aeropuertos.....	20
3. Situación económico - financiera	27
3.1 Cuenta de resultados	28
3.2 Marco legal vigente de tarifas	31
3.3 Balance consolidado y situación financiera.....	32
3.4 Estado de flujos de efectivo	36
3.5 Áreas de negocio.....	39
4. Riesgos financieros	44
4.1 Navegación Aérea.....	44
4.2 Aeropuertos.....	45
5. Recursos Humanos	46
6. Inversiones	46
6.1 Navegación Aérea.....	46
6.2 Aeropuertos.....	49
7. Contratación	51
7.1 Navegación Aérea.....	51
7.2 Aeropuertos.....	52
8. Hechos posteriores al cierre del Ejercicio	53
9. Perspectivas para 2026.....	54
9.1 Navegación Aérea.....	54
9.2 Aeropuertos.....	57
10. Anexo.....	61

1. Introducción

1.1 Introducción y evolución

- 1.2 Entorno Macroeconómico y del sector del transporte aéreo
- 2. Datos de actividad
 - 2.1 Navegación Aérea
 - 2.2 Aeropuertos
- 3. Situación económico - financiera
 - 3.1 Cuenta de resultados
 - 3.2 Marco legal vigente de tarifas

- 3.3 Balance consolidado y situación financiera
- 3.4 Estado de flujos de efectivo
- 3.5 Áreas de negocio
- 4. Riesgos financieros
 - 4.1 Navegación Aérea
 - 4.2 Aeropuertos
- 5. Recursos Humanos
- 6. Inversiones
 - 6.1 Navegación Aérea
 - 6.2 Aeropuertos

- 7. Contratación
 - 7.1 Navegación Aérea
 - 7.2 Aeropuertos
- 8. Hechos posteriores al cierre del Ejercicio
- 9. Perspectivas para 2026
 - 9.1 Navegación Aérea
 - 9.2 Aeropuertos
- 10. Anexo

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 anuales 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 2025.

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, el Centro de Referencia de Investigación, Desarrollo e Innovación ATM, A.I.E. (CRIDA) 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% y ENAIRES Global Services S.M.E., S.A., (EGS), sociedad constituida en 2025, participada al 100% por la Entidad Matriz ENAIRES.

El Grupo ENAIRES, mediante la sociedad mercantil Aena S.M.E., S.A. lleva a cabo la gestión aeroportua-

ria de 46 aeropuertos de interés general en España, incluidos los tres aeropuertos más importantes de España (Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Josep Tarradellas Barcelona-El Prat y Palma de Mallorca) y 2 helipuertos. 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 Sociedad 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 Matriz presta sus servicios dentro del espacio aéreo español, con una superficie de 2,2 millones km², que está dividido en dos áreas (Península y Canarias). Proveedor de servicios de control de

- 1. Introducción
- 1.1 **Introducción y evolución**
- 1.2 Entorno Macroeconómico y del sector del transporte aéreo
- 2. Datos de actividad
- 2.1 Navegación Aérea
- 2.2 Aeropuertos
- 3. Situación económico - financiera
- 3.1 Cuenta de resultados
- 3.2 Marco legal vigente de tarifas

- 3.3 Balance consolidado y situación financiera
- 3.4 Estado de flujos de efectivo
- 3.5 Áreas de negocio
- 4. Riesgos financieros
- 4.1 Navegación Aérea
- 4.2 Aeropuertos
- 5. Recursos Humanos
- 6. Inversiones
- 6.1 Navegación Aérea
- 6.2 Aeropuertos

- 7. Contratación
- 7.1 Navegación Aérea
- 7.2 Aeropuertos
- 8. Hechos posteriores al cierre del Ejercicio
- 9. Perspectivas para 2026
- 9.1 Navegación Aérea
- 9.2 Aeropuertos
- 10. Anexo

aeródromo en las torres de control de 21 aeropuertos de Aena, 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, gracias a su ubicación geoestratégica privilegiada, se consolida como un hub esencial en el tráfico aéreo mundial: puerta de entrada a Europa para los vuelos procedentes de América del Sur, nexos clave entre América y Asia/Oriente Medio, y destino preferente para numerosas conexiones intra-europeas. ENAIRE 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.

En un 2025 marcado por una persistente incertidumbre geopolítica y macroeconómica a escala mundial, ENAIRE ha gestionado cerca de dos millones y medio de vuelos (2.470.367). 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 4,7% respecto a 2024**, que a su vez fue un año de máximos, superando en más de medio punto (0,7%) la media europea.

En paralelo, y en cifras récord de tráfico, además de mantener otro año los más altos niveles de seguridad, ENAIRE avanzó significativamente en la ges-

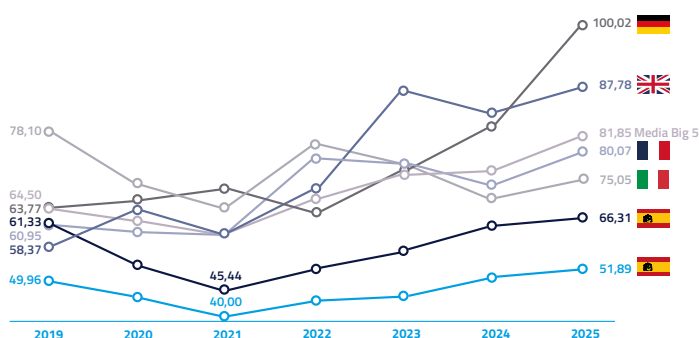
tión de la sostenibilidad, con un **ahorro de hasta 13.300 toneladas de CO2 y una reducción de 711 mil kilómetros** equivalente a 18 vueltas a la Tierra.

En 2025, la tarifa de ruta presentó un incremento de un 5,7% en Península y en un 3% en Canarias (en 2024, el incremento fue de un 14,7% en Península y un 9,6% en Canarias, con respecto al año anterior), no obstante, continúan **siendo 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 tarifas de estos 4 proveedores de Navegación Aérea, las tarifas de ruta de ENAIRE son un 23% inferiores en Península y Baleares y el 40% en Canarias.

La evolución de la tarifa de ruta, desde 2019, y su comparación con los grandes ANSPs europeos, es la siguiente:

Tarifa de Ruta	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Reino Unido	58,37	62,03	58,95	68,25	86,26	84,4	87,78
Alemania	63,77	63,74	67,09	62,57	73,04	80,25	100,02
Francia	60,95	58,82	59,16	73,24	73,69	70,99	80,07
Italia	78,1	66,15	62,97	75,64	72,37	68,88	75,05
España (Península)	61,33	51,08	45,44	49,43	54,71	62,73	66,31
España (Canarias)	49,96	43,73	40	42,7	45,97	50,38	51,89
Media Big 5	64,5	60,36	58,73	65,82	72,01	73,45	81,85

[Ver Anexo Gráfica 1](#)



[Ver Anexo Gráfica 1.1](#)

El funcionamiento del sistema de tasas se fundamenta en tarifas reguladas a nivel comunitario por el Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317 y el Reglamento (UE) 2024/3128, bajo la supervisión de la Comisión Europea. Este sistema establece estrictos protocolos de eficiencia, control de costes 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.

Por otro lado, **la tarifa de aproximación se mantuvo congelada un año más** debido a la prórroga de los Presupuestos generales del Estado.

La solidez económico-financiera de ENAIRES le ha permitido consolidar su posición de liderazgo en un contexto de expansión del tráfico aéreo.

Esta fortaleza ha sido clave para afrontar el embargo de las tasas de navegación aérea recaudadas por Eurocontrol, por causas ajenas a la actividad de ENAIRES, y no solo le ha permitido cumplir con todos sus compromisos financieros y obligaciones, sino además realizar las inversiones necesarias en infraestructura y tecnología, así como avanzar en ob-

jetivos estratégicos clave: altos niveles de eficiencia operativa y competitividad, mejora continua de la calidad de servicio, refuerzo del liderazgo europeo en seguridad aérea, contribución decisiva a la movilidad sostenible mediante la reducción de emisiones, desarrollo del negocio e internacionalización, y aceleración de la transformación digital y modernización de ENAIRES a través del Plan de Vuelo 2025 y proyectos de digitalización avanzada.

En el ejercicio 2025, Aena y sus sociedades dependientes han vuelto a alcanzar cifras récord de tráfico, con más de 384,8 millones de pasajeros, un 4,2% más que en 2024, y más de 1,5 millones de toneladas de mercancía transportadas, un 7,9% más que en 2024, todo ello en un entorno global que continúa siendo incierto.

Un año más la actividad comercial e inmobiliaria de Aena ha alcanzado buenos resultados, gracias a la renovación de superficies que incluyen nuevas marcas y más espacio, las líneas de movilidad así como la fuerte demanda en salas VIP, siguen impulsando el crecimiento de la actividad comercial por encima del aumento del tráfico, logrando un incremento en las ventas totales del 8,5% interanual y por pasajero del 4,4%.

Los buenos resultados se reflejan en la red de aeropuertos de España donde se ha alcanzado la cifra de 321,6 millones de pasajeros que supone un incremento de 3,9%, también se trasladan a nivel internacional, con un incremento del 4,9% respecto a 2024 de los pasajeros del Aeropuerto de Luton, un 5,7% de incremento en ANB y 5,1% más de pasajeros en BOAB.

Asimismo, ha continuado expandiendo el negocio internacional a través de la sociedad dependiente Aena Desarrollo Internacional, que formalizó un acuerdo para la adquisición del 51% de una nueva sociedad holding propietaria y gestora del 100% del aeropuerto de Leeds Bradford y del 49% del aeropuerto de Newcastle, ambos en el Reino Unido, por 270 millones de libras (aproximadamente, 309 millones de euros al 31 de diciembre de 2025) cuyo abono está previsto en efectivo, y estará afectado por potenciales ajustes al precio usuales en este tipo de operaciones (que se estima aumentarán el importe a aproximadamente 294,7 millones de libras, 337,3 millones de euros).

No obstante, el cierre final de la operación, previsto para el segundo trimestre de 2026, está condicionado al cumplimiento de una serie de requisitos entre los que se encuentra la obtención de las aprobaciones regulatorias pertinentes y la formalización de documentación de cierre.

En relación con las tarifas de Aena, el 28 de noviembre de 2024, la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (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.

En cuanto a la cotización de la acción de Aena, cabe mencionar que en la Junta General Ordinaria de Accionistas de Aena de abril de 2025 se aprobó el desdoblamiento (split) del número de acciones del capital social de la Sociedad, en la proporción de 10 acciones nuevas por cada acción antigua, mediante la reducción del valor nominal unitario de cada ac-

ción de 10 euros a 1 euro, sin modificación de la cifra del capital social; lo que implica la modificación del apartado 1 del artículo 6 de los Estatutos Sociales y delegación de facultades.

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

La cotización de la acción de Aena ha fluctuado en 2025 entre un mínimo de 19,55 euros y un máximo de 25,71 euros. Ha cerrado a 31 de diciembre de 2025 en 23,82 euros, lo que implica una revalorización del precio de la acción del 20,7% desde el 31 de diciembre de 2024, inferior a la evolución del IBEX35 que en el mismo período ha acumulado una subida del 49,3%.

1.1.1. Navegación Aérea

En 2025, ENAIRE ha obtenido un **resultado de explotación positivo** por segundo año consecutivo después del periodo 2020-2023 de resultados negativos por la crisis derivada de la pandemia, debido fundamentalmente al aumento de los ingresos de explotación gracias a la mejora del tráfico aéreo y al incremento de las tarifas de ruta.

En lo que a niveles de tráfico se refiere, durante el año 2025 se ha continuado la senda de crecimiento del tráfico aéreo en España, consolidada en 2024, año récord, llegando a superar su récord diario de vuelos gestionados en 32 ocasiones respecto al año anterior.

Récord histórico de tráfico

ENAIRE ha superado el récord histórico de gestión de vuelos registrado en 2024, concretamente **2.470.367 vuelos**, lo que supone un incremento del 4,7% respecto a 2024, superando en más de medio punto 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 (3,5 millones de vuelos), Alemania (2,9 millones de vuelos) y Reino Unido (2,6 millones de vuelos) y por delante de Italia (2,1 millones de vuelos).

Es importante destacar que España e Italia recuperaron los niveles de 2019 (año previo a la crisis) en el año 2023 y Francia en 2024, mientras que se prevé que Reino Unido no se recupere hasta 2028 y Alemania hasta 2030.

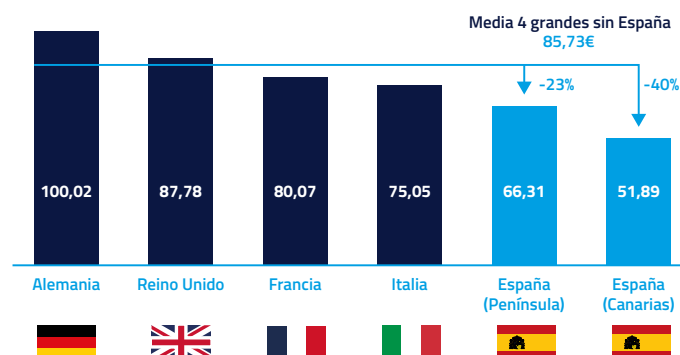
Por tipo de tráfico y con respecto a 2024, los vuelos internacionales (1.431.133) crecen un +5,6%, los sobrevuelos (570.894) un +6,2% y, por último, los vuelos nacionales (468.340) un +0,4%.

Por dependencias, todos los centros de control incrementan tráfico en 2025, respecto a 2024, Canarias y Madrid (+4,8%), Barcelona (+5,5%), Palma (+2,4%) y Sevilla (+6,5%), este último lleva un incremento acumulado de tráfico del 34% con respecto a 2019.

En cuanto a los niveles de tráfico medido en unidades de servicio¹ facturables se sitúan un 6,2% por encima del tráfico registrado en 2024.

Tarifas de Navegación Aérea Competitivas

Las tarifas de ruta del año 2025 se han incrementado un 5,7% en Península y un 3% 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 -23% en Península y en un -40% en Canarias.



[Ver Anexo Gráfica 2](#)

La tarifa media ponderada de la UE en 2025 se ha incrementado respecto al año 2019 en un 36%, mientras que las de España tan sólo lo han hecho un +8,1% y +3,9% en Península y Canarias, respectivamente.

En términos reales en 2025, las tarifas de ruta de Península y Canarias han disminuido un -11% y -14% respecto a las de 2019.

Récord histórico en Calidad de Servicios y Sostenibilidad Ambiental

En 2025, ENAIRE ha superado el hito alcanzado el año pasado respecto al nivel de calidad percibida de sus clientes siendo este del **81,1%**, con un incremento del 1,9% respecto al año anterior, superando la meta del 78% establecida en su Plan Estratégico, Plan de Vuelo 2025.

¹ Unidades de demanda sobre las que se cobran las tasas a las compañías. En el caso de los servicios de ruta, están relacionadas con la distancia volada y el peso de la aeronave. En el caso de aproximación, están directamente ligadas al peso de la aeronave.

El compromiso con el medioambiente, sigue estando presente para ENAIRES mediante dos líneas de actuación: la eficiencia en vuelo y la eficiencia vertical. En 2025 se alcanzó una eficiencia en la red de rutas españolas del 96,78%, ocasionando una reducción de 711.000km volados, dejándose de emitir 13.300 toneladas de CO2 y consiguiendo ahorrar 4.200 toneladas de combustible respecto a 2024. En relación con la eficiencia vertical, ENAIRES ha autorizado 39% de operaciones de descenso continuo y 76% de ascenso continuo posicionándose como Proveedor de Servicios de Navegación aérea líder en Europa en operaciones más eficientes en Sostenibilidad Ambiental.

Además, AENOR ha verificado los alcances 1, 2 y 3 de la huella de Carbono para 2023 y 2024, consiguiendo reducir la huella más del 75% con respecto a 2019.

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 (EoSM: Effectiveness of the Safety Management)** y mantener su posición de liderazgo en gestión de seguridad a nivel europeo.

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

En cumplimiento por parte de Eurocontrol de las resoluciones emitidas desde mediados de julio de 2025 por la justicia belga derivadas de laudos arbitrales en materia de las inversiones en energías renovables correspondiente al Estado español y ajeno a ENAIRES, fue bloqueado el pago a ENAIRES en concepto de ingresos por tasas de navegación aérea

de Ruta y Aproximación, lo que ha impedido a la Entidad Matriz cobrar desde dicha fecha las tasas de Navegación Aérea gestionadas por Eurocontrol. A diferencia de lo ocurrido en 2024, estas órdenes judiciales de embargo emitidas en 2025 no han sido levantadas a cierre del ejercicio, encontrándose en tramitación por el Estado Español.

A 31 de diciembre de 2025, el importe bloqueado por EUROCONTROL, que ENAIRES ha dejado de cobrar, es de 482,9 millones de euros, la Entidad Matriz lo tiene registrado en su activo corriente.

Como se indica en el punto 1.1, esta situación no le ha impedido a la Entidad Matriz cumplir con todos sus compromisos financieros y obligaciones, realizar las inversiones necesarias en infraestructura y tecnología y avanzar en objetivos estratégicos clave.

1.1.2. Aeropuertos

En el ámbito de aeropuertos se han enfrentado y superado desafíos importantes en un entorno global incierto, superando las cifras récord alcanzadas en el tráfico aeroportuario.

Tráfico Aeroportuario

El Grupo Aena ha registrado un volumen de pasajeros de 384,8 millones en 2025, lo que representa un crecimiento interanual del 4,2%, alcanzando cifras récord de tráfico.

Los aeropuertos de la red en España han cerrado el año con otro récord histórico consecutivo de 321,6 millones pasajeros, lo que supone un aumento interanual del 3,9%.

En movimientos de aeronaves, se han registrado 2,7 millones de operaciones, lo que supone un crecimiento de operaciones del 4,1% interanual.

El volumen de carga ha alcanzado 1,4 millones de toneladas de mercancías, equivalente a un crecimiento del 7,2 % interanual.

En el ámbito internacional:

- El Aeropuerto London Luton ha registrado 17,6 millones de pasajeros, lo que representa un aumento interanual del 4,9%.
- Los seis aeropuertos de ANB han alcanzado 16,8 millones de pasajeros, registrando un crecimiento interanual del 5,7%.
- Los 11 aeropuertos de BOAB han registrado 28,9 millones de pasajeros, lo que representa un incremento 5,1% del tráfico respecto a 2024.

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.

Documento de Regulación Aeroportuaria 2022-2026 (DORA II)

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

Las "Prestaciones Patrimoniales" están reguladas y las tarifas se establecen en el ámbito del marco regulatorio (Documento de Regulación Aeroportuaria - DORA).

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. El efecto de la variación interanual de las tarifas ha supuesto +22,7 millones de euros.

Documento de Regulación Aeroportuaria 2027-2031 (DORA III)

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

El DORA III establecerá el marco regulatorio del periodo 2027-2031 de la actividad aeronáutica en España, integrando el plan de inversiones de Aena para toda su red en España y orientándolo a acomodar la capacidad a la demanda prevista, reforzar la seguridad operacional, elevar la calidad del servicio y avanzar en sostenibilidad hasta alcanzar emisiones netas. Se destaca a continuación:

- Esta propuesta del Tercer DORA prevé un volumen de inversiones de carácter regulado de 9.991 millones de euros para dar respuesta a

los estándares de seguridad, capacidad, calidad, mantenimiento y normativos de las infraestructuras. Estas inversiones dotarán a los aeropuertos de Aena de la capacidad adecuada para albergar el tráfico en las próximas décadas.

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

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

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

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

- El coste medio ponderado de capital antes de impuestos (WACC) que se propone es de 9%.
- Para el establecimiento de las tarifas aeroportuarias, de conformidad con la metodología establecida en el Anexo VIII de la Ley 18/2014, se ha

considerado la siguiente previsión de la evolución del Ingreso Máximo Anual por Pasajero (IMAP):

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

[Ver Anexo Gráfica 3](#)

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

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

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

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

Negocio comercial e inmobiliario

Los ingresos del negocio comercial e inmobiliario de Aena (ingresos por rentas fijas, variables y RMGA) han aumentado un 12,4% interanual y por pasajero

han crecido un 8,2% a 6,19 euros (5,72 euros en el año 2024). La actividad comercial ha mejorado notablemente respecto a 2024 y este comportamiento se observa en prácticamente todas las líneas de negocio. Las ventas totales han aumentado un 8,5% interanual y por pasajero han crecido un 4,4%.

- En las tiendas libres de impuestos, las ventas han aumentado impulsadas por la progresiva finalización de las obras de remodelación en una gran mayoría de las tiendas principales, así como por la apertura de nuevos espacios y conceptos complementarios (como barras gourmet y tiendas de lujo), y la consolidación de nuevas categorías de producto introducidas.
- En restauración, las ventas han aumentado impulsadas principalmente por el buen desempeño de las marcas nuevas.
- En las tiendas, las ventas han aumentado como consecuencia de un mix comercial y de marcas atractivo, si bien su crecimiento se ha visto afectado por las obras que se están realizando en el aeropuerto de Palma de Mallorca.
- En la línea de alquiler de vehículos, se refleja principalmente el incremento del número de contratos y del ticket medio.
- En aparcamientos, los ingresos han aumentado impulsados por la optimización de las plazas disponibles y la mejora de las políticas de fijación de precios.
- En servicios VIP, el crecimiento es consecuencia del aumento de número de usuarios y precio medio.

1.2. Entorno Macroeconómico y del sector del transporte aéreo

El año 2025 se caracterizó por un sólido desempeño de la economía española en un contexto global donde continúa la incertidumbre geopolítica y las tensiones comerciales. Según los datos del Instituto Nacional de Estadística (INE), el Producto Interior Bruto (PIB) creció un 2,8 % en términos reales, impulsado principalmente por la demanda interna (consumo privado e inversión). Esta tasa, que casi duplica el avance medio de la eurozona (+1,5%), sitúa a España como una de las economías más dinámicas entre las avanzadas, refleja la resiliencia del modelo productivo español, con el turismo y los servicios como principales motores.

Según la estimación de Exceltur² para 2025, **el turismo representó aproximadamente el 13% del PIB de España**, aportando unos 218,5 mil millones de euros a la economía española e incrementándose en un 2,5% respecto al año anterior.

Las empresas de transporte se han visto favorecidas por un aumento de demanda tanto internacional hacia España como nacional hacia el exterior siendo las líneas aéreas las que mejores resultados han obtenido dentro del sector turístico debido a la disminución del precio del carburante que ha propiciado un aumento de sus ventas (+2,3%).

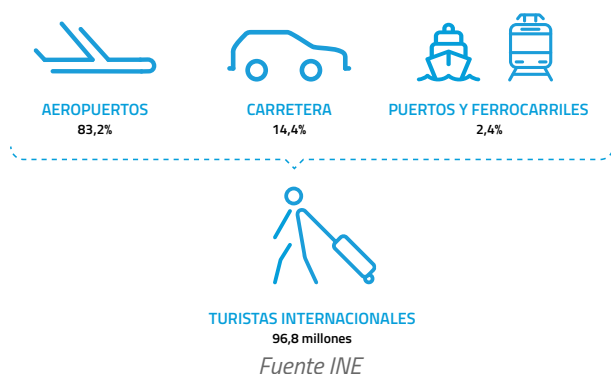
Además, la Estadística de Movimientos Turísticos en Fronteras (FRONTUR) realizada por el INE revela que en el 2025 el número de turistas alcanzó su cifra más alta de toda la serie histórica llegando a los 96,8 millones de turistas internacionales siendo un 3,2% más que en 2024, consolidándose España como el segundo destino mundial más visitado, por detrás de Francia.

² 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.

Los mercados emisores no experimentan variación en relación años anteriores: Reino Unido sigue estando a la cabeza con 19 millones de turistas (+3,7% sobre 2024), Francia con 12,8 millones de turistas mantiene la segunda posición, aunque reduciendo su cifra respecto al año anterior (-1% sobre 2024), seguido muy de cerca por Alemania con 12 millones de turistas (0,65% sobre 2024). Continúa la recuperación en el resto de los mercados experimentando una mayor subida los turistas llegados desde Portugal e Irlanda.

Las comunidades autónomas elegidas como destino por los viajeros han sido Cataluña con 20,1 millones (+0,6% sobre 2024), Islas Baleares y Canarias con 15,7 millones (+2,6% y 3,04% sobre 2024 respectivamente), Andalucía con 14,5 millones (+6,6% sobre 2024) y Comunidad Valenciana con 9,1 millones (+4,26% sobre 2024) agrupando en éstas cinco comunidades autónomas el 81% del total de los turistas internacionales.

El medio de transporte elegido por 80,5 millones de turistas extranjeros con destino España durante 2025 fue el avión (+4,4% sobre 2024), 14 millones se desplazaron por carretera (-2% sobre 2024) y 2,4 millones utilizaron otros medios de transporte como puertos y ferrocarril destacando el aumento de este último respecto al año anterior (+48,5%).



[Ver Anexo Gráfica 4](#)

2. Datos de actividad

2.1. Navegación Aérea

2.1.1. Proveedor certificado de Servicios de Navegación Aérea

ENAIRE 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 siguientes:

- **Servicios de Tránsito Aéreo (ATS)** que se proporcionan con **seguridad, fluidez**, y de forma **eficiente y sostenible**.
- **Servicios de Comunicaciones, Navegación y Vigilancia (CNS)** que garantizan los **medios técnicos** necesarios y el apoyo a las operaciones de las aeronaves.
- **Servicios de Información Aeronáutica (AIS)** para poner a disposición de todos los usuarios del espacio aéreo la **información aeronáutica** necesaria para realizar sus operaciones.
- **Servicio de Gestión de Afluencia del Tráfico Aéreo (ATFM)** para garantizar el **flujo regular de los vuelos** y la mejor gestión de la capacidad disponible en el espacio aéreo y evitando la sobrecarga de sectores.
- **Servicio de Gestión del Espacio Aéreo (ASM) local (táctico/nivel 3)** asegurando la **coordinación civil / militar** en el desarrollo de las operaciones.
- **Diseño de procedimientos de vuelo (FPD)**, que guían las operaciones de los vuelos en las fases de **arribada y de despegue**.

- 1. Introducción
 - 1.1 Introducción y evolución
 - 1.2 Entorno Macroeconómico y del sector del transporte aéreo
- 2. Datos de actividad
 - 2.1 Navegación Aérea
 - 2.2 Aeropuertos
- 3. Situación económico - financiera
 - 3.1 Cuenta de resultados
 - 3.2 Marco legal vigente de tarifas

- 3.3 Balance consolidado y situación financiera
- 3.4 Estado de flujos de efectivo
- 3.5 Áreas de negocio
- 4. Riesgos financieros
 - 4.1 Navegación Aérea
 - 4.2 Aeropuertos
- 5. Recursos Humanos
- 6. Inversiones
 - 6.1 Navegación Aérea
 - 6.2 Aeropuertos

- 7. Contratación
 - 7.1 Navegación Aérea
 - 7.2 Aeropuertos
- 8. Hechos posteriores al cierre del Ejercicio
- 9. Perspectivas para 2026
 - 9.1 Navegación Aérea
 - 9.2 Aeropuertos
- 10. Anexo

ENAIRE 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 ENAIRE 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 2025 asciende a 2.470.367, creciendo un 4,7% respecto a los vuelos de 2024. La distribución por tipo de vuelo:



[Ver Anexo Gráfica 5](#)

El total de vuelos gestionados desde Península asciende a 2.326.144 (+4,8% respecto a 2024) y, los gestionados desde Canarias, a 433.124 (+4,8% más que en 2024).

Por su parte, las unidades de servicio facturables generadas a lo largo del ejercicio 2025 son las siguientes:

Unidades de Servicio Facturables (miles)	Año 2025	Año 2024	%25/24
Ruta Península	14.084	13.325	5,7%
Ruta Canarias	2.315	2.112	9,6%
Aproximación	1.479	1.425	3,8%

[Ver Anexo Gráfica 6](#)

En 2025, la tarifa de ruta en Península ha sido de 66,31 euros, aumentando un 5,7% respecto a 2024. Por su parte, la tarifa de ruta en Canarias ha sido de 51,89 euros, un 3% superior que en 2024.

Servicios de Navegación Aérea

Los servicios de navegación aérea, a excepción del AIS y de FPD, 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.

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



[Ver Anexo Gráfica 7](#)

Instalaciones para la prestación de Servicios de Navegación Aérea

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

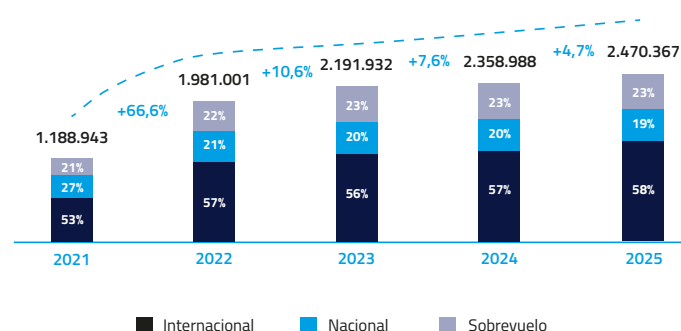
- 299 Radioayudas (DME, GBAS, ILS, NDB y VOR) que prestan apoyo al guiado en ruta y TMA y a las aproximaciones de los aeropuertos.
- 106 sistemas de vigilancia (ADS-B, MLAT, PSR, SSR y SMR) para Ruta, TMA y superficie.
- 138 centros de comunicaciones, para servicio de comunicación tierra/aire, TMA, aproximación y servicios de torre.
- 178 nodos REDAN.
- 147 posiciones de control de torre (incluyendo 5 posiciones de torre remota).
- 223 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 2025 se ha consolidado la tendencia de crecimiento que comenzó con la recuperación iniciada en 2022 y afianzada en 2023 y 2024. Es importante destacar el incremento de las tensiones tanto en la situación geopolítica como económico a nivel mundial.

En 2025, por tercer año consecutivo, ENAIRE ha superado su récord histórico de vuelos gestionados, con un total de 2.470.367 vuelos, +4,7% más que en 2024.

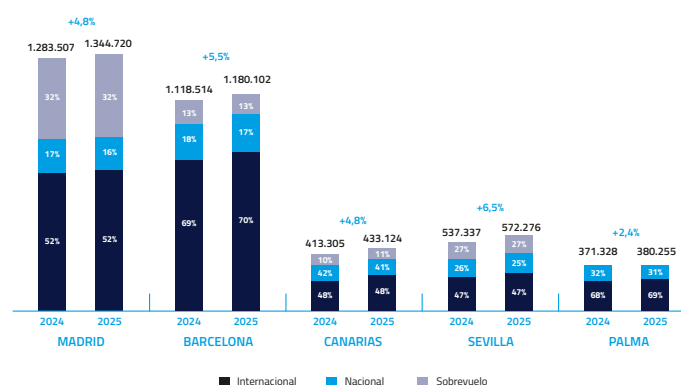
Evolución del tráfico aéreo anual por tipo de vuelo entre 2021-2025



[Ver Anexo Gráfica 8](#)

Tráfico por dependencias 2025

Durante el año 2025 el tráfico gestionado por los centros de control de ENAIRE ha superado los niveles de 2024.



[Ver Anexo Gráfica 9](#)

Los principales aeropuertos españoles han mejorado las cifras de tráfico alcanzadas en 2024.

1. Introducción
1.1 Introducción y evolución
1.2 Entorno Macroeconómico y del sector del transporte aéreo
2. Datos de actividad
2.1 Navegación Aérea
2.2 Aeropuertos
3. Situación económico - financiera
3.1 Cuenta de resultados
3.2 Marco legal vigente de tarifas

3.3 Balance consolidado y situación financiera
3.4 Estado de flujos de efectivo
3.5 Áreas de negocio
4. Riesgos financieros
4.1 Navegación Aérea
4.2 Aeropuertos
5. Recursos Humanos
6. Inversiones
6.1 Navegación Aérea
6.2 Aeropuertos

7. Contratación
7.1 Navegación Aérea
7.2 Aeropuertos
8. Hechos posteriores al cierre del Ejercicio
9. Perspectivas para 2026
9.1 Navegación Aérea
9.2 Aeropuertos
10. Anexo

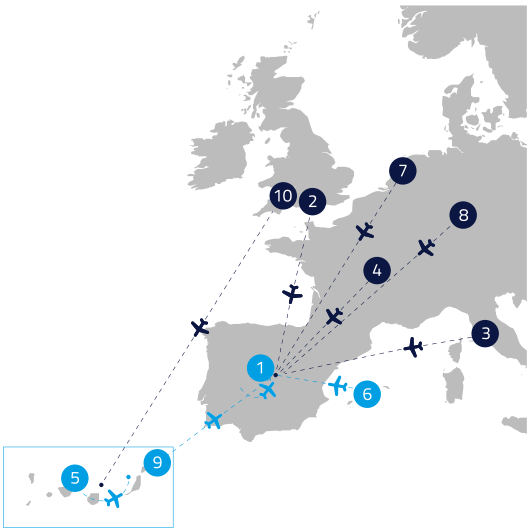
Los principales países contribuyentes del tráfico gestionado por ENAIRE en 2025 han sido los siguientes:

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

Mientras que los 10 flujos más realizados por número de vuelos en 2025 son:

Tipo		Top 10 Flujos		2025	%25/24
1	NAC	Península ↔ Península		175.075	-0,8%
2	INT	Reino Unido ↔ Península		171.039	6,6%
3	INT	Italia ↔ Península		119.999	7,2%
4	INT	Francia ↔ Península		106.111	4,0%
5	NAC	Canarias ↔ Canarias		96.892	-1,0%
6	NAC	Baleares ↔ Península		95.395	-0,1%
7	INT	Países Bajos ↔ Península		92.533	5,5%
8	INT	Alemania ↔ Península		91.586	2,4%
9	NAC	Canarias ↔ Península		78.565	6,1%
10	INT	Reino Unido ↔ Canarias		77.035	6,3%

Ver Anexo Gráfica 10



Ver Anexo Gráfica 11

2.1.3. ENAIRE, referente en Europa

ENAIRE 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:

- El **“Annual Monitoring Report 2024”** publicado por la PRB en septiembre de 2025 confirma que ENAIRE obtiene en 2024 la máxima puntuación (100%) en el indicador de madurez del Sistema de Gestión de Seguridad (*EoSM: Effectiveness of the Safety Management*) y mantiene su posición de liderazgo en gestión de seguridad a nivel europeo.
- Adhesión a la iniciativa **“European Aviation Common PKI”** (EACP) para emisión conjunta de certificados de confianza con Eurocontrol y otras organizaciones de la comunidad de la aviación europea, cumpliendo de ese modo un hito del Proyecto Común (CP1).
- Desde ENAIRE se ha contribuido activamente, a través de los distintos foros en los que participa (A6, SDIP, CANSO), para el establecimiento de una posición común para la definición de la estrategia de **SESAR más allá de 2027**. Este año se ha firmado una declaración conjunta por parte de los miembros del consorcio SDIP (*SESAR Deployment Infrastructure Partnership*) formado por aerolíneas, aeropuertos, proveedores de servicios de navegación aérea y Eurocontrol/Gestor de Red, renovando su compromiso de continuar con el modelo de partenariado conjunto existente para la modernización del tráfico aéreo europeo más allá de 2027.

- ENAIRES ha formado parte de la delegación española que ha participado en la **42ª Asamblea de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)** en la sede de OACI sita en Montreal, Canadá.

- Durante 2025, ENAIRES ha contribuido en el proceso consultivo de la actualización de la estrategia de **EUROCONTROL hasta 2030**, a través de diversos foros en los que se ha sometido dicha consulta, que tiene un impacto importante en los servicios prestados por ENAIRES. Dicha estrategia fue aprobada por el Consejo Provisional de Eurocontrol a finales del 2025.

- ENAIRES ha participado de forma activa en el proceso de elaboración del nuevo **reglamento europeo CP2 (Common Project 2)**, proceso que dio comienzo en septiembre 2025 y se espera finalice en junio 2026, con la entrega en esa fecha de una propuesta por parte de la **SESAR3 Joint Undertaking (S3JU)** a la Comisión Europea.

- ENAIRES ha pasado a formar parte del **Board AME (Alliance for New Mobility Europe)**, la asociación europea que, en el ámbito de los drones y la nueva movilidad aérea en Europa, está reconocida como interlocutor válido para consultas al sector, representa y defiende ante la Unión Europea y sus organismos reguladores, así como los propios estados miembros de la UE y la sociedad en general, los intereses de sus miembros, que agrupan a proveedores de servicios, industria y usuarios, privado y públicos.

2.1.4. Hechos relevantes, premios y reconocimientos

- Aprobado por el Consejo Rector de ENAIRES el **Plan Estratégico 2026-2030**, hoja de ruta de ENAIRES - PV2030. El Plan de Vuelo 2030, impulsará la navegación aérea en España, reforzando los logros alcanzados en los últimos años.

- Con fecha el 30 de julio de 2025, se publicó en el BOE el **II Convenio Colectivo de Grupo AENA-ENAIRES**, aportando estabilidad y mejoras laborales y brindando un marco más moderno, actualizado y adecuado a las novedades normativas en materia laboral.

- El **Director General de ENAIRES, Enrique Maurer**, ha sido elegido 'Ingeniero del año 2025' por el Colegio Oficial de Ingenieros Aeronáuticos de España (COIAE).

- **ENAIRES renovó** a mediados de 2025 los **certificados de Gestión de Calidad y Ambiental** tras superar la auditoría externa de AENOR, entidad acreditada por ENAC, reconocida nacional e internacionalmente con IQNET.

- La OACI (Organización de Aviación Civil Internacional) ha reconocido en Abu Dabi los esfuerzos formativos de ENAIRES por su **Máster en Gestión de Servicios de Navegación Aérea**, destacando su contribución al desarrollo de profesionales aeronáuticos a nivel mundial. El programa, desarrollado junto a la UPM, la UAM y la OACI refuerza la cooperación internacional y la formación de futuros directivos en un sector aeronáutico complejo y en constante evolución.

■ **ENAIRE fue reconocido con el galardón a la Calidad Empresarial** que se ha concedido el 25 de abril de 2025 en los V Premios de la Escuela Oficial de Auxiliares de Vuelo *Air-Hostess* de Aviación.

■ El 2 de junio de 2025 durante el II Congreso Español de Seguridad Operacional Aeronáutica, coorganizado por la Asociación Española de Derecho Aeronáutico y Espacial (AEDAE), el Sindicato Español de Pilotos de Líneas Aéreas (SEPLA), Soluciona del Grupo Cobendai y el Real Aeroclub de España (RACE), **ENAIRE fue distinguida por el despliegue de una red de antenas que mejora la visibilidad y vigilancia de la aviación general.**

■ **Victoria González Otón**, técnico de Operaciones ATM de ENAIRE, **fue reconocida** el 5 de junio de 2025, **durante el congreso SeguCITY 2025**, organizado por la Unión Nacional de Jefes y Directivos de Policía Local (Unijepol), en Valladolid.

■ El 25 de junio de 2025, el Ejército del Aire y del Espacio distinguió a ENAIRE por su **innovación en transformación digital**, reconociendo la labor de su **División de Transformación Digital y Gobernanza del Dato**.

■ **RACE galardonó** el 2 de julio de 2025 al **Servicio de Información Aeronáutica (AIS) de ENAIRE por el proyecto infoARES para Insignia VFR**, una iniciativa que consolida el proceso de modernización de los productos AIS dirigidos a los vuelos bajo reglas visuales (VFR).

■ **ENAIRE recibió** el 2 de octubre de 2025 en Berlín un **reconocimiento por su contribución destacada en un proyecto europeo de nave-**

gación aérea basado en satélites, EGNOS, que mejora la navegación aérea mediante sistemas satelitales como GPS y Galileo. El premio destaca su papel pionero en el ámbito de la implantación de procedimientos de aproximación satelital en aeropuertos europeos, reforzando la seguridad y eficiencia aérea.

2.1.5. Hoja de ruta: Plan de Vuelo 2025

El Plan Estratégico de ENAIRE, denominado **Plan de Vuelo 2025 (PV2025)** ha sido la hoja de ruta de la Entidad para el periodo 2021-2025. Fue inicialmente aprobado por el Consejo de Administración de ENAIRE (actual Consejo Rector) en abril 2021 y posteriormente actualizado para adecuarlo a las nuevas previsiones y evoluciones producidas en proyectos y/o servicios, siendo aprobado por el Consejo Rector en diciembre 2023.

Este plan estratégico se enfocaba en:

■ **Asegurar la viabilidad futura de ENAIRE**, 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 ENAIRE**, 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 ha sido una gran apuesta para transformar y modernizar profundamente la Entidad Pública Empresarial y convertir a ENAIRE 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 establecía **6 objetivos estratégicos para el periodo 2021-2025:**

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 ENAIRE en el medioambiente e impulsando su descarbonización.
4. **Acometer el desarrollo del negocio e internacionalización de ENAIRE**, para posicionarse en

un entorno global y liberalizado del futuro sector de la navegación aérea.

5. **Asegurar la recuperación económica y viabilidad futura de ENAIRE**, 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 ENAIRE**, 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.

Informe de Gestión Entidad Pública Empresarial "ENAIRES" y Sociedades Dependientes 2025	1. Introducción 1.1 Introducción y evolución 1.2 Entorno Macroeconómico y del sector del transporte aéreo 2. Datos de actividad 2.1 Navegación Aérea 2.2 Aeropuertos 3. Situación económico - financiera 3.1 Cuenta de resultados 3.2 Marco legal vigente de tarifas	3.3 Balance consolidado y situación financiera 3.4 Estado de flujos de efectivo 3.5 Áreas de negocio 4. Riesgos financieros 4.1 Navegación Aérea 4.2 Aeropuertos 5. Recursos Humanos 6. Inversiones 6.1 Navegación Aérea 6.2 Aeropuertos	7. Contratación 7.1 Navegación Aérea 7.2 Aeropuertos 8. Hechos posteriores al cierre del Ejercicio 9. Perspectivas para 2026 9.1 Navegación Aérea 9.2 Aeropuertos 10. Anexo
--	---	---	---

La medición de la consecución de los objetivos estratégicos de ENAIRES se lleva a cabo mediante una serie de indicadores estratégicos con metas asociadas, cuya estimación de cumplimiento se detalla en la tabla a continuación.

Metas y resultados 2025

Objetivo estratégico	Indicador	2025	
		Meta	Estimación Cierre
Seguridad	Nivel Ponderado de Seguridad (NPS Ground)	13,30	11,90
	Eficiencia Gestión de Seguridad (EoSM)	C	C
	Índice de Madurez de Ciberseguridad (IMC)	91,0%	91,7%
	Indicador Acumulado de Ciberresiliencia (IAC)	4,0	4,2
Calidad, escalabilidad y resiliencia del servicio	Nivel de Calidad Percibida	78,0	81,1
	Demora de ruta (min/vuelo)	0,38	0,97
	Demora de Llegada (min/Llegada)*	0,58	0,92
Sostenibilidad	Ineficiencia red de rutas (KEA)	2,86%	3,23%
Eficiencia y Competitividad	Costes Unitarios Ruta Global (€2022)	46,06	44,31
	Solvencia financiera**	1,85	1,71

* Correspondiente a ENAIRES para los 7 aeropuertos de Madrid, Barcelona, Palma de Mallorca, Málaga, Gran Canaria, Alicante e Ibiza.

** En la meta del ratio de solvencia (1,85) se incluyó como hipótesis el pago del Dividendo a cuenta al Tesoro Público por el 77% de los dividendos recibidos de Aena. La Entidad Matriz, siguiendo las indicaciones de la IGAE ha contabilizado el devengo por 574,9 millones en 2025, a pesar del mantenimiento del embargo mencionado en el punto 1.2, pero no se ha realizado el pago, este hecho provoca que baje el ratio de solvencia a 1,71, el cuál sería de 1,86 si también se hubiera pagado y de 2,07 si no se hubiera registrado al estar suspendido.

Ver Anexo Gráfica 12

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 2025 ha sido el primero del nuevo periodo de referencia denominado RP4, que comprende los años de 2025 a 2029, y cuyo esquema de rendimientos viene determinado por el Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317.

Tras la elaboración por parte de AESA durante 2024 del Plan español de Rendimientos para RP4 (ESPP4), con la colaboración de ENAIRES, dicho Plan fue presentado en septiembre de 2024 para revisión y aprobación por parte de la Comisión Europea, quien, una vez satisfechas las solicitudes realizadas durante el proceso de primera verificación en noviembre de 2024, consideró que las metas propuestas por España en las 4 áreas de rendimiento mencionadas son coherentes con las metas establecidas a nivel europeo. De esta forma, la Comisión Europea, en su Decisión 2025/1063, del 19 de mayo de 2025, publicada en el Diario Oficial de la Unión Europea (DOUE) el 28 de mayo de 2025, validó oficialmente el Plan español de rendimientos para RP4 (ESPP4).

2.1.7. Inversiones en empresas

STARTICAL S.L.

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, contando inicialmente con un capital social de 3 millones de euros y una prima de asunción de 7 millones de euros.

Tras diferentes ampliaciones de capital en 2022 y 2024, a inicio de 2025, el capital social de la sociedad ascendía a 8,1 millones de euros con una prima de asunción por 18,7 millones de euros.

El 17 de octubre de 2025, **la Junta General de Socios acordó una cuarta ampliación de capital**, aumentando el capital social en 0,70 millones de euros, mediante la creación de 700 participaciones sociales de mil euros de valor nominal cada una de ellas, con una prima de asunción de 13,3 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 8,8 millones de euros representado en 8.776 participaciones de mil euros de valor nominal cada una de ellas, y una prima de asunción de 32 millones de euros.

El importe autorizado en 2021 en Consejo de Ministros, de conformidad con lo dispuesto en artículo 169.j) de la Ley 33/2003, de 3 de noviembre, del Patrimonio de las Administraciones Públicas, a ENAIRES para la adquisición de STARTICAL S.L. ascendía a 13,4 millones de euros. En abril de 2025, siendo preciso afrontar las necesidades de financiación de dicha sociedad con nuevas aportaciones de los socios, el Consejo de Ministros autorizó a ENAIRES la adquisición de participaciones sociales de STARTICAL S.L. hasta el importe 10,5 millones de euros.

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, 5 millones de euros en el ejercicio 2025, 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 15,4 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 2025 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 5 millones de euros a 31 de diciembre de 2025, frente a los 20,4 millones de euros aportados en total a la sociedad por ENAIRES.

A cierre del ejercicio 2025, la sociedad ha compensado sus Resultados Negativos de Ejercicios Anteriores (22,4 millones de euros) registrados dentro de su patrimonio, contra la prima de asunción, quedando la misma registrada a 31 de diciembre de 2025 por un valor de 9,6 millones de euros.

ENAIRE GLOBAL SERVICES S.M.E., S.A.

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

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

A 31 de diciembre de 2025, el capital social de esta sociedad ascendía a 1 millón de euros, representado en 1.000 acciones de 1.000 euros de valor no-

minal cada una, íntegramente suscrito y desembolsado por ENAIRE a través de una única aportación dineraria.

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.

El DORA II ofrece la estabilidad necesaria para desarrollar un servicio eficiente, competitivo y sostenible a largo plazo. Se fijan los parámetros para la recuperación del sector del transporte aéreo permitiendo que la red de aeropuertos disponga de los recursos necesarios para la prestación de un servicio seguro, de calidad, sostenible.

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

▪ **Grupo I:** AIRM, Alicante-Elche Miguel Hernández, Bilbao, Ibiza, Málaga-Costa del Sol, Menorca, Santiago-Rosalía de Castro, Sevilla y Valencia.

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

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

Los aeropuertos de la red de Aena S.M.E., S.A., han cerrado el año 2025 con 384,8 millones de pasajeros, un 4,2% más que en 2024; gestionaron 3,3 millones de movimientos de aeronaves, un 2,4% más que en 2024; y transportaron 1,5 millones de toneladas de mercancía, un 7,9% más que el año anterior.

	España		Reino Unido		Brasil	
	2025	2024	2025	2024	2025	2024
Pasajeros (millones)	321,6	309,3	17,6	16,7	45,7	43,3
Operaciones (miles)	2.696,4	2.590,9	134,8	132,0	448,7	480,9
Carga (Tn) (miles)	1.372,4	1.280,2	28,0	30,7	133,9	110,8

[Ver Anexo Gráfica 13](#)

- 1. Introducción
 - 1.1 Introducción y evolución
 - 1.2 Entorno Macroeconómico y del sector del transporte aéreo
- 2. Datos de actividad
 - 2.1 Navegación Aérea
 - 2.2 Aeropuertos
- 3. Situación económico - financiera
 - 3.1 Cuenta de resultados
 - 3.2 Marco legal vigente de tarifas

- 3.3 Balance consolidado y situación financiera
- 3.4 Estado de flujos de efectivo
- 3.5 Áreas de negocio
- 4. Riesgos financieros
 - 4.1 Navegación Aérea
 - 4.2 Aeropuertos
- 5. Recursos Humanos
- 6. Inversiones
 - 6.1 Navegación Aérea
 - 6.2 Aeropuertos

- 7. Contratación
 - 7.1 Navegación Aérea
 - 7.2 Aeropuertos
- 8. Hechos posteriores al cierre del Ejercicio
- 9. Perspectivas para 2026
 - 9.1 Navegación Aérea
 - 9.2 Aeropuertos
- 10. Anexo

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 2025, con un comportamiento del tráfico aéreo mejor de lo esperado.

El número de pasajeros ha alcanzado 321,6 millones en 2025, lo que representa un incremento del 3,9% respecto al año anterior.

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

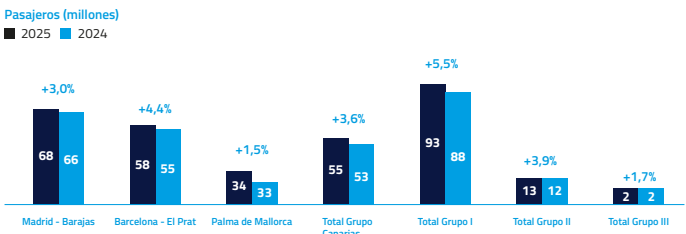
En 2025 se ha batido récord de pasajeros en 23 aeropuertos y ha sido el año con más operaciones en 19 infraestructuras. Respecto a la carga, los aeropuertos Adolfo Suárez Madrid-Barajas y Josep Tarradellas Barcelona-El Prat también han batido su récord histórico de tráfico de mercancías.

El tráfico internacional ha registrado un incremento interanual del 5,9% mientras que el tráfico doméstico ha disminuido un 0,4%. Como consecuencia de esta tendencia, la cuota del tráfico internacional ha aumentado desde el 68,3% en 2024 hasta el 69,6% en 2025. Asimismo, es destacable el notable crecimiento de los mercados de largo radio.

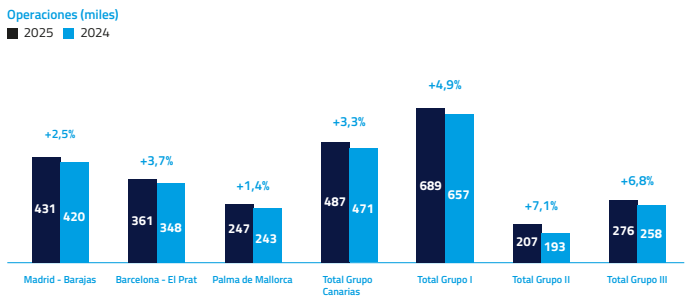
Respecto a las operaciones de aeronaves, se han gestionado un total de 2,7 millones de operaciones, un 4,1% más que en 2024.

Por su parte, la actividad de carga ha continuado evolucionando positivamente, transportando 1,4 millones de toneladas, un 7,2% más que en 2024.

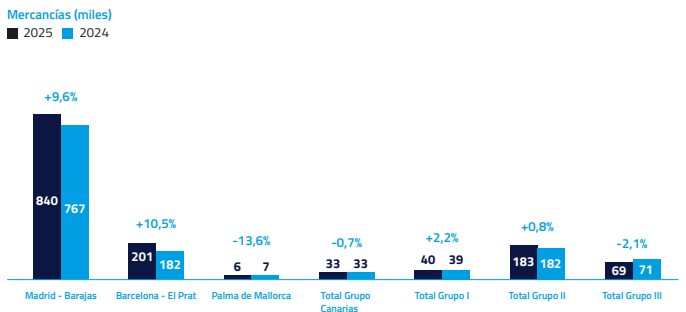
Por aeropuertos y grupos de aeropuertos se detalla a continuación la evolución del tráfico en 2025 y 2024:



[Ver Anexo Gráfica 14](#)



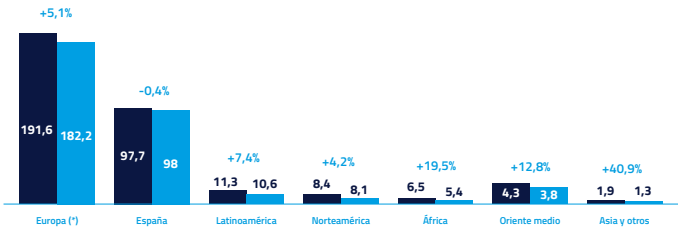
[Ver Anexo Gráfica 15](#)



[Ver Anexo Gráfica 16](#)

El mercado asiático continúa aumentando el número de pasajeros con un incremento del 40,9% respecto a 2024, hasta los 1,9 millones de pasajeros. El tráfico de pasajeros con África y Oriente Medio crece a doble dígito, alcanzando los 6,5 millones de pasajeros (+19,5%) y 4,3 millones de pasajeros (+12,8%) respectivamente. El mercado latinoamericano y norteamericano un 7,4%, un y un 4,2% más, respectivamente, respecto a 2024.

Regiones (pasajeros - millones)
■ 2025 ■ 2024

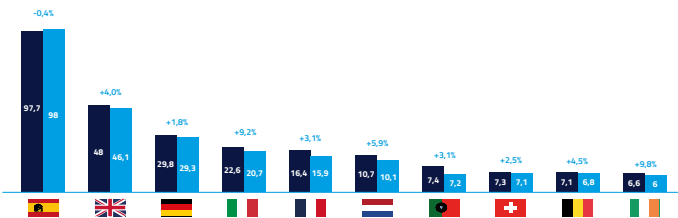


*Sin incluir España

[Ver Anexo Gráfica 17](#)

Por lo que respecta al mercado europeo, Reino Unido (48 millones de pasajeros), Alemania (29,8 millones de pasajeros) e Italia (22,6 millones de pasajeros) concentran el 40% de la cuota de mercado, incrementándose todos ellos respecto a 2024.

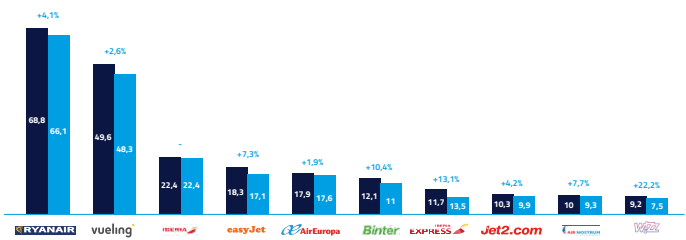
Pasajeros por países (millones)
■ 2025 ■ 2024



[Ver Anexo Gráfica 18](#)

El Grupo IAG, han transportado 88,8 millones de pasajeros (-0,2% interanual) y han alcanzado una cuota de mercado de 27,6% (-1,2% respecto a 2024).

Pasajeros por aerolíneas (millones)
■ 2025 ■ 2024



[Ver Anexo Gráfica 19](#)

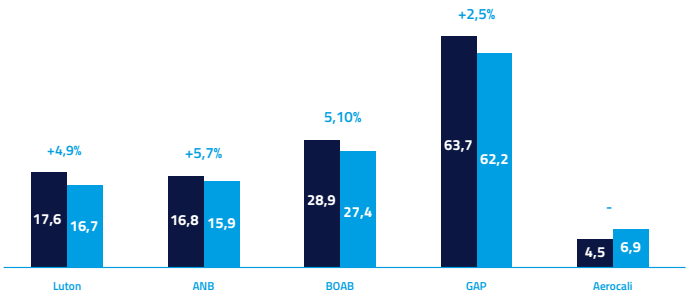
Las aerolíneas de bajo coste, han registrado 198,1 millones de pasajeros y un crecimiento interanual del 3,9%. Han concentrado el 61,6% del volumen total de pasajeros del año 2025 (frente a un 61,6% en el año 2024).

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 32 aeropuertos: 1 en Reino Unido, 17 en Brasil, 12 en México y 2 en Jamaica. Hasta el 31 de agosto de 2025, también participaba en el Aeropuerto de Cali, en Colombia.

Como se ha comentado en el punto 1.1, el 18 de diciembre de 2025, la sociedad dependiente Aena Desarrollo Internacional (ADI) ha formalizado un acuerdo para la adquisición del 51% de una nueva sociedad holding propietaria y gestora del 100% del aeropuerto de Leeds Bradford y del 49% del de Newcastle, ambos en el Reino Unido cuyo cierre final de la operación está previsto para el segundo trimestre de 2026.

Millones de Pasajeros
■ 2025 ■ 2024



[Ver Anexo Gráfica 20](#)

Aeropuerto Londres-Luton

El Aeropuerto London Luton es el quinto aeropuerto británico por volumen de pasajeros. Ha registrado 17,6 millones de pasajeros, que representan un aumento interanual del 4,9%.

En movimientos de aeronaves, han gestionado 134.769 operaciones (+2,1% interanual), mientras que el volumen de carga registrado ha sido de 28 toneladas de mercancía (-10,2% interanual).

Las tres principales aerolíneas que operan en el aeropuerto son: Wizz Air, easyJet y Ryanair. Desde abril de 2025 también opera Jet2 tras anunciarse el acuerdo en noviembre 2024 aportando al aeropuerto 0,3 millones de pasajeros adicionales frente a 2024.

Ampliación de capacidad futura

En abril de 2025, la Secretaria de Estado de Transportes británica aprobó la ampliación de la capacidad del aeropuerto desde los actuales 19 millones de pasajeros a 32 millones, solicitado por el Ayuntamiento de Luton. La activación efectiva está condicionada a la formalización de la solicitud y al cumplimiento previo de ciertos objetivos de sostenibilidad.

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 16,8 millones de pasajeros que representan un crecimiento interanual del 5,7%.

En movimientos de aeronaves, se han gestionado 151.703 operaciones (-4,3% interanual), mientras que el volumen de carga registrado ha sido de 70.878 toneladas de mercancías (+20,5% interanual).

Plazo de la concesión

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

Bloque de Once Aeropuertos en Brasil (BOAB)

Los 11 aeropuertos de BOAB han registrado 28,9 millones de pasajeros, que representan un aumento interanual de 5,1%.

En movimientos de aeronaves, se han registrado un total de 296.978 operaciones (-7,9% interanual), mientras que el volumen de carga ha registrado

63.095 toneladas de mercancías (+21,3% 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).

Grupo Aeroportuario del Pacífico (GAP)

Ha registrado 63,7 millones de pasajeros, que representan una disminución interanual del 2,5%.

En los 12 aeropuertos del grupo en México, el volumen de pasajeros ha crecido un 3,7% interanual y en los 2 aeropuertos de Jamaica ha disminuido un 7,7%.

La variación interanual en México responde a la recuperación y crecimiento del tráfico doméstico (+5,8%), derivado del incremento gradual de la oferta de asientos a medida que se completan las revisiones preventivas de los motores Pratt & Whitney de las aeronaves A320neo y A321neo. El tráfico internacional ha experimentado un ligero aumento (+0,2%).

La variación interanual en Jamaica se ha visto afectada por el impacto del huracán Melissa, que provocó la suspensión de operaciones en el aeropuerto de Kingston durante dos días y en el de Montego Bay durante tres días. La rapidez con la que se logre la recuperación de la infraestructura y de la oferta hotelera será determinante para la reactivación económica y turística del destino.

Aeropuerto Internacional Alfonso Bonilla Aragón (Cali-Colombia)

Registró 4,5 millones de pasajeros desde el 1 enero hasta la finalización del contrato de concesión el 31 de agosto de 2025, que representan una disminución del 0,3% respecto al mismo período del año anterior.

Por segmentos, el tráfico doméstico experimentó una disminución interanual del 0,4% y el tráfico internacional descendió un 0,1% en los ocho primeros meses de 2025 respecto al mismo período del año anterior.

Continúa la negociación con las autoridades para el desarrollo de una asociación público-privada (APP).

2.2.4. Reconocimientos y otros hechos relevantes del ejercicio 2025

- Aena ha sido Incluida en la lista de **Europe's Best Employers 2025 del Financial Times** en el puesto **10º entre las 33 empresas españolas**.
- 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 Sevilla** fue reconocido como **Mejor Aeropuerto de Europa** de entre 5 y 15 millones de pasajeros.

■ Los **Aeropuertos de El Hierro, Girona-Costa Brava, Pamplona, Reus y Zaragoza** fueron reconocidos como **Mejores Aeropuertos de Europa** con menos de 2 millones de pasajeros.

■ El Aeropuerto de **El Hierro y Pamplona** fueron reconocidos como **Mejor Aeropuerto de Europa** en la categoría de **Aeropuerto más limpio**.

■ El Aeropuerto de **Josep Tarradellas Barcelona-El Prat** fue reconocido el **Aeropuerto con el personal más dedicado de Europa**.

■ El **Aeropuertos de Reus y El Hierro** fueron reconocidos como **Mejor Aeropuerto de Europa** en la categoría de **mayor facilidad del trayecto del pasajero por segundo año consecutivo**.

■ El **Aeropuerto Alicante-Elche Miguel Hernández y El Hierro** tuvieron la **menCIÓN de honor por su trayectoria** en la última década otorgado por el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI).

■ **Liferay** otorgó al Grupo Aena el **galardón de Proyecto del Año** por la modernización de su ecosistema digital.

■ Se ha **reconocido y premiado la estrategia de Aena en los Routes Europe Awards** por su excelente labor en el desarrollo de la conectividad de sus aeropuertos.

■ El **Aeropuerto de Londres-Luton** ha alcanzado en 2025 su **puntuación anual más alta en satisfacción del cliente, 4,14** (4,07 en 2024), con 4 de cada 5 pasajeros calificando su experiencia como muy buena o excelente. Adicionalmente, ha sido distinguido por segundo año consecutivo en los UK Customer Experience Awards (UKCXA), obte-

niendo el oro por la 'Mejor Cultura Centrada en el Cliente' y la plata por la 'Mejor Experiencia para Pasajeros Vulnerables'.

2.2.5. Plan Estratégico 2022-2026

En 2022, Aena presentó su Plan Estratégico 2022-2026 (revisado en 2024), 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 el año 2024, el Grupo Aena realizó una revisión y actualización de su Plan Estratégico, definiendo una serie de objetivos específicos para cada área de actividad.

Actualmente se está trabajando en la elaboración del Plan Estratégico 2027-2031.

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.
- **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.

3. Situación económico-financiera

Tal y como ya se ha indicado, el ejercicio 2025 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	2025	2024	Variaciones	
Cifra de Negocio	7.135,0	6.640,9	494,2	7,4%
Otros Ingresos	130,8	91,0	39,8	43,7%
INGRESOS DE EXPLOTACIÓN	7.265,90	6.731,9	534,0	7,9%
Aprovisionamientos	99,6	89,5	10,1	11,3%
Gastos De Personal	1.377,2	1.287,2	90,0	7,0%
Otros Gastos Explotación	1.691,1	1.617,7	73,3	4,5%
Amortizaciones	917,6	953,0	(35,4)	(3,7%)
Deterioro, Gastos Excepcionales y Otros Resultados	(34,8)	(39,0)	4,2	(10,7%)
GASTOS DE EXPLOTACIÓN	4.050,7	3.908,5	142,3	3,6%
RESULTADO EXPLOTACIÓN	3.215,1	2.823,4	391,7	13,9%
EBITDA	4.132,7	3.776,4	356,3	9,4%
RESULTADO FINANCIERO	(190,8)	(160,5)	(30,3)	(18,8%)
RESULTADO ASOCIADO AL METODO DE PARTICIPACIÓN	40,6	53,6	(12,9)	(24,2%)
RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS	3.065,0	2.716,5	348,5	12,8%
Impuesto sobre Beneficios	764,5	723,3	41,2	5,7%
RESULTADO CONSOLIDADO DEL EJERCICIO	2.300,5	1.993,2	307,3	15,4%
RESULTADO ATRIBUIDO A SOCIOS EXTERNOS	1.083,9	987,3	96,6	9,8%
RESULTADO ATRIBUIDO A LA ENTIDAD DOMINANTE	1.216,6	1.005,9	210,7	20,9%

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 vuelto a superar las cifras récord alcanzadas en 2024.

En lo que respecta al tráfico aéreo, tanto el medido en unidades de servicio de navegación aérea como en volumen de pasajeros de aeropuertos se incrementa respecto a 2024, en un 4,7% y en un 4,2%, respectivamente.

Por la parte de las tarifas, las tarifas de ruta de Navegación Aérea de 2025 se han incrementado un 5,7% en Península y un 3% en Canarias respecto a 2024, mientras que el IMAAJ de 2025 establecido en el DORA de Aena no ha sufrido variación respecto al de 2024.

Estos incrementos, principalmente del tráfico, tienen su reflejo en la cifra de negocio del Grupo que alcanzó los 7.135 millones de euros en el año, lo que supone un incremento del +7,4%, +494,2 millones de euros respecto al año 2024.

Los ingresos aeroportuarios suponen el 46,2% del total de la cifra de negocio, mientras que los ingresos del área comercial (incluidos los servicios inmobiliarios) y los procedentes de Servicios de Navegación Aérea suponen el 28,9% y el 15,1% del total de 2025, respectivamente.

La **cifra de negocios procedente de Servicios de Navegación Aérea aumentó en un 13,6%** respecto

al año anterior (129 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 4,7%** (+149,4 millones de euros), los servicios comerciales un 9,7% (+170 millones de euros) y los servicios inmobiliarios un 14,3% (+16 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 3,6%** 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.

Aumentan un 11,3% (+10 millones de euros), debido a que el comportamiento de estos gastos está ligado a la evolución del tráfico aéreo.

- **Gastos de personal** > Aumentan hasta los 1.377,2 millones de euros, **un +7%, (+90 millones de euros respecto a 2024)**. Este incremento viene motivado por las siguientes razones:

- Aumento del número de empleados.

- Conforme al "Acuerdo Marco por la Mejora del Empleo Público y el Servicio a la Ciudadanía" firmado el 27 de noviembre de 2025 por el Gobierno de España y los sindicatos mayoritarios en la Función Pública, las retribuciones del ejercicio 2025 del personal de ENAIRE y de sus sociedades dependientes españolas recogen una subida salarial del 2,5%.

- La base máxima de cotización se ha incrementado en un 4% respecto al año anterior (+5% en 2024), y el Mecanismo de Equidad Intergeneracional (MEI) ha supuesto un +0,67% de cotización adicional a la Seguridad Social a cargo de la empresa (+0,58% en 2024), sobre la base de cotización por contingencias comunes.

- En el ámbito internacional los gastos de personal se incrementan en Luton hasta los 79,6 millones de euros (+8,9 millones de euros respecto a 2024), debido principalmente a la subida salarial acordada con los sindicatos, mayor coste de la seguridad social y al aumento de plantilla de seguridad como consecuencia del mayor volumen de tráfico, entre otros. En BOAB se mantienen en línea respecto al año anterior (16 millones de euros), mientras que en ANB han disminuido 1 millón de euros hasta los 11 millones de euros.

- **Otros gastos de explotación > Se incrementan en un +4,5%** (+73,3 millones de euros), llegando hasta los 1.691,1 millones de euros en 2025.

El aumento es consecuencia principal de los mayores gastos por servicios de construcción (IFRIC 12) reconocidos en las concesiones en Brasil, la mayor contribución de la Entidad Matriz a Euro-

control o mayores gastos en gestión de salas VIP, mantenimiento, gestión de aparcamiento, seguridad, PMR y limpieza, como consecuencia del incremento de actividad y los nuevos contratos. Se compensa en parte con los menores gastos operativos registrados en Luton a consecuencia del incendio.

■ **Amortización del inmovilizado** > En 2025 han alcanzado **917,6 millones** (-35,4 millones de euros, -3,7%), se ha compensado el aumento en las dotaciones de amortización en aplicaciones informáticas de la Entidad Matriz por la menor dotación de terrenos y construcciones del segmento de Aeropuertos respecto a 2024.

■ **Deterioros, bajas de inmovilizado y otros resultados** > En 2025, ha supuesto un ingreso de 34,8 millones de euros, frente al ingreso de 39 millones de euros del ejercicio anterior. El resultado positivo es consecuencia en su mayor parte de la compensación de los seguros por la reconstrucción del aparcamiento TCP2 a consecuencia del incendio.

El **Resultado de Explotación** es de 3.215,1 millones de euros, mejorando al resultado del ejercicio anterior en un +13,9%, (+391,7 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 4.132,7 millones de euros en 2025** frente a los 3.776,4 millones de euros de 2024, lo que supone una mejora de 356,3 millones de euros.

El **Resultado Financiero alcanza los 190,8 millones de euros** de gasto, lo que supone una variación del -18,8% (-30,3 millones de euros respecto a 2024) en consonancia con que en 2024 se amortizó un 26% más de capital que en 2025, así como a la bajada del tipo medio del coste de la deuda en 2025 respecto a 2024. En 2025, se ha registrado un deterioro de la participación de la sociedad dependiente STAR-TICAL S.L. por 4,9 millones de euros (6,3 millones de euros en 2024). También se han deteriorado la participación en la sociedad Grupo Navegación por Satélite, Sistemas y Servicios S.L por 0,2 millones de euros debido a su liquidación.

El **beneficio procedente de la puesta en equivalencia** (que incluye la amortización del fondo de comercio de consolidación) **ha disminuido en 12,9 millones de euros** respecto a 2024, hasta los 40,6 millones de euros, debido principalmente a los menores 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 764,5 millones de euros en 2025, frente al gasto de 723,3 millones de euros de 2024. Ello supone una variación de +41,2 millones de euros frente al período anterior, debido al mayor resultado obtenido.

El gasto del impuesto de 2025 corresponden al gasto del impuesto del Grupo Aena por 673,7 millones de euros más el gasto del impuesto de sociedades de 90,5 millones de euros de ENAIRE, en este último caso, realizada la Planificación Fiscal 2026-2035 y en aplicación de la resolución del Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas (ICAC) de 9 de febrero de 2016, la Entidad Matriz, tras evaluar qué activos fiscales son objeto de reconocimiento en su balance

a cierre del ejercicio 2025, ha deteriorado 25,9 millones de euros de Bases imponibles negativas y 9,9 millones de euros de diferencias temporarias, lo que ha supuesto un gasto por dicho importe dentro del gasto por impuesto de sociedades.

El resultado Consolidado ha aumentado en 2025 a 2.300,5 millones de euros frente a los 1.993,2 millones de euros de 2024, por todo lo comentado anteriormente.

El resultado atribuido a socios minoritarios ha aumentado en 2025 a 1.083,9 millones de euros, respecto a los 987,3 millones de euros de 2024, en línea con la mejora del resultado consolidado.

El Resultado del ejercicio atribuible al accionista de la dominante alcanzó los 1.216,6 millones de euros en 2025, frente a los 1.005,9 millones de euros de 2024.

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 tasas de Navegación Aérea en Ruta se rigen por un sistema regulado a nivel europeo, establecido en el Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317 de la Comisión de 11 de febrero de 2019 por el que se establece un sistema de evaluación del rendimiento y de tarificación de los servicios de Navegación Aérea y de las funciones de red en el cielo único europeo.

Este reglamento entró en vigor el 17 de marzo de 2019 y ha sido de aplicación durante el tercer período de referencia (2020-2024). Para el cuarto período de referencia (2025-2029), su contenido ha sido actualizado y complementado mediante el Reglamento de Ejecución (UE) 2024/3128, que introduce ajustes en el sistema de evaluación del rendimiento y en los indicadores de seguimiento. Asimismo, el Reglamento 2019/317 supuso la derogación de los Reglamentos de Ejecución (UE) nº 390/2013 y nº 391/2013.

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

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 y se establece una congelación en las tarifas aeroportuarias de Aena durante los próximos cinco años de vigencia del DORA.

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

- Establecimiento del IMAP que permita la recuperación de costes de los servicios aeroportuarios básicos del quinquenio, con aplicación del índice P calculado anualmente.
- Cálculo del IMAAJ: la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) supervisa el cumplimiento

anual del DORA, emitiendo informe. Aena calcula el IMAAJ contemplando los incentivos y las penalizaciones por calidad de servicio y retraso en la ejecución de inversiones.

- **Cálculo tarifas:** Aena propone la tarifa por servicio y aeropuerto en base al IMAAJ.
- **Consulta:** celebración del proceso de consulta a los usuarios y negociación de posibles ajustes.
- **Supervisión:** supervisión y resolución de recursos por parte de la CNMC.

El 28 de noviembre de 2024 la CNMC emitió su resolución para las tarifas aeroportuarias para 2025 estableciendo el IMAAJ para dicho ejercicio en 10,35 euros por pasajero (misma tarifa que para 2024) que entró en vigor el 1 de marzo de 2025.

3.3. Balance consolidado y situación financiera

3.3.1. Activo neto y estructura de capital

	Millones de euros		Variación	
Balance	2025	2024 (*)	Millones	%
Activo No Corriente	15.786,9	15.519,2	267,7	1,7%
Activo Corriente	4.664,5	3.127,4	1.537,1	49,2%
Total Activo	20.451,4	18.646,6	1.804,8	9,7%
Patrimonio Neto	10.394,8	9.581,9	812,9	8,5%
Pasivo No Corriente	7.394,6	6.644,7	749,9	11,3%
Pasivo Corriente	2.662,1	2.420,1	242	10,0%
Total Pasivo	20.451,4	18.646,6	1.804,8	9,7%

(*) Datos reexpresados. Ver nota 3.8 de la Memoria de las Cuentas Anuales.

[Ver Anexo Gráfica 22](#)

El Total de Activos aumenta en 1.804,8 millones de euros respecto a 2024, alcanzando los 20.451,4 millones de euros en 2025.

El Activo No Corriente, presenta un incremento de 267,7 millones de euros hasta los 15.786,9 millones de euros, debido principalmente a:

- Los Inmovilizados no financieros aumentan en 371 millones de euros principalmente por el aumento de la inversión en infraestructura efectuada en la ANB, BOAB y Luton, así como en aplicaciones informáticas.
- Las "Inversiones en empresas asociadas y con control conjunto a largo plazo" disminuyen en 23 millones de euros, derivado principalmente de la aprobación de la distribución de dividendos en las sociedades participadas, así como, de la disminución del valor de la participación en AMP por efecto de la variación patrimonial de su participada GAP.
- Las inversiones financieras a largo plazo aumentan en 42 millones de euros debido fundamentalmente al incremento de los depósitos en entidades financieras de BOAB.
- Los Activos por impuesto diferido dentro del Activo No Corriente, se han visto minorados en 77,2 millones de euros principalmente por disminución en balance de créditos fiscales que surgieron en ejercicios anteriores por 41,7 millones de euros, la aplicación de deducciones generadas en ejercicios anteriores por 1 millón de euros y la disminución de diferencias temporarias en 34,6 millones de euros. En lo que respecta a las diferencias temporarias, en 2025 la sociedad

dependiente Aena S.M.E., S.A., ha reexpresado las cuentas anuales del ejercicio 2024 para recoger el efecto de la contabilización del activo por impuesto diferido surgido por la diferencia entre el valor contable y fiscal de los elementos patrimoniales asociados a la aportación por parte de ENAIRE en la Oferta Pública de Valores (OPV) de Aena en 2011. Esto hace que las diferencias temporarias hayan pasado de 61,5 millones de euros según las Cuentas Anuales de 2024 a 349,5 millones de euros según las Cuentas Anuales de 2024 reexpresadas (ver nota 3.8 de las Cuentas Anuales consolidadas).

Adicionalmente, una vez realizado el cálculo del Impuesto de Sociedades del ejercicio 2025 de la Entidad Matriz, en el que se aplicaban 16,2 millones de euros de cuota de bases impositivas negativas generadas en ejercicios anteriores y diferencias temporarias por 0,1 millones de euros, en base a la planificación fiscal del periodo 2026-2035, ha habido que disminuir las bases impositivas, además en 25,9 millones de cuota y las diferencias temporarias en 9,9 millones de euros, deteriorando estos importes que pasan a considerarse Activo Contingente.

■ El aumento de "Deudores Comerciales y otras cuentas a cobrar no corrientes" en 2025, se debe principalmente a la contabilización de los ingresos por la linealización de las rentas de los contratos de arrendamiento comercial e inmobiliario y al aumento de los saldos por impuestos a recuperar a largo plazo de tributos indirectos de las filiales de Brasil, especialmente en BOAB.

Los Activos Corrientes aumentan en 1.537,1 millones de euros, alcanzando los 4.664,5 millones en 2025, debido principalmente a:

■ Aumento de "Deudores Comerciales y otras cuentas a cobrar corrientes" en 701,2 millones de euros, motivado fundamentalmente por:

○ Aumenta el saldo de Clientes por ventas y prestación de servicios en 51,9 millones de euros, debido fundamentalmente al incremento del volumen de negocio del Grupo, la linealización de las RMGA contractuales que revertirán como menos ingresos en el corto plazo, así como el registro de la facturación de las RMGA devengadas al cierre de 2025, todo ello se compensa parcialmente por la variación del deterioro de clientes comerciales.

○ Incremento en el saldo de "Deudores varios" hasta los 491,2 millones de euros (+483 millones de euros respecto a 2024), debido al embargo de las tasas de navegación aérea por parte de Eurocontrol, por causas ajenas a la Entidad Matriz (ver punto 1.1.1).

○ Aumento del activo por impuesto corriente a corto plazo en 185,9 millones de euros debido principalmente al activo por impuesto corriente de la Entidad Matriz que muestra un líquido a devolver por Hacienda de 166,9 millones de euros (136,5 millones de euros en 2024), procedente de la diferencia entre la cuota líquida, que en el ejercicio 2025 es de 39,2 millones de euros (en el ejercicio 2024 la cuota líquida fue de 24,3 millones de euros), y la suma de los pagos fraccionados realizados, que en este ejercicio ascienden a 204,1 millones de euros (en 2024 ascendieron 159,3 millones de euros) y retenciones soportadas durante el ejercicio por importe de 2 millones de euros (1,41 millones de euros en 2024),

que ha clasificado en el corto plazo de acuerdo a las previsiones sobre su recuperación.

- Aumento de inversiones financieras a corto plazo en 282,9 millones de euros, como consecuencia en su mayoría de inversiones de excedentes de tesorería realizadas por las filiales brasileñas en depósitos de alta liquidez y bajo riesgo, que no procede clasificar contablemente como efectivo puesto que presentan vencimientos superiores a tres meses y penalizaciones fiscales por su rescate anticipado.
- Aumento de "Efectivo y Activos Líquidos Equivalentes" en 558,3 millones de euros, explicado a continuación en el apartado de Flujos de Efectivo.

El Patrimonio neto ha aumentado en 812,9 millones de euros hasta los 10.394,8 millones de euros (frente a 9.581,9 millones de euros en 2024, importe reexpresado en 2025) como consecuencia principalmente:

- Incremento neto de las reservas del Grupo en 422 millones de euros. En el caso de las reservas de la sociedad dominante se incrementan por el aumento de dividendos recibidos en 2025 de sus sociedades dependientes y por el aumento del su propio resultado de 2024 aplicado en 2025. La variación de las reservas en sociedades consolidadas por Integración Global y en sociedades consolidadas por Puestas en Equivalencia es acorde a la variación del Patrimonio de estas sociedades puesto en valor según el porcentaje de participación. En relación a las reservas en sociedades consolidadas, ascienden a cierre de 2025 a 2.365,3 millones de euros frente a 2.127,6 millones de euros en 2024 (importe que recoge

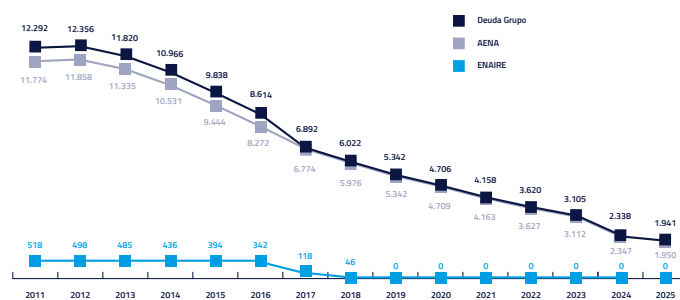
146,9 millones de euros derivado de la reexpresión de la sociedad dependiente Aena S.M.E., S.A., comentado anteriormente).

- El Beneficio de 2025 atribuible a la Entidad Dominante aumenta en 210,6 millones de euros.
- El Consejo Rector de ENAIRE aprobó en mayo el ingreso al Tesoro Público del 77% del importe recibido por la Entidad en concepto de pago a cuenta de los dividendos repartidos por Aena S.M.E., S.A., (574,9 millones de euros). Sin embargo, y a consecuencia del embargo comentado anteriormente, en julio, el Consejo Rector suspendió el pago del mismo hasta que pudiera ser asumido por la Tesorería de la Entidad, quedando a cierre de 2025 pendiente de realizar. A 31 de diciembre de 2025, siguiendo las indicaciones de la Intervención General del Estado (IGAE) la Entidad ha contabilizado el "Pago a Cuenta al Tesoro Público" dentro de los Fondos Propios del Patrimonio Neto por 574,9 millones de euros.
- Los intereses minoritarios al cierre de 2025 alcanzaron los 4.577,8 millones de euros, en línea con el incremento del resultado consolidado y el incremento del Patrimonio de las sociedades dependientes, frente a los 4.256,5 millones de euros de 2024 (importe que recoge 141,1 millones de euros derivado de la reexpresión de la sociedad dependiente Aena S.M.E., S.A., comentado anteriormente).

El Pasivo exigible (suma del Pasivo no corriente y corriente) aumenta en 991,9 millones de euros hasta los 10.056,7 millones de euros en 2025. Esta variación se debe principalmente a:

- Aumento de los otros pasivos financieros a corto plazo en 712,1 millones de euros hasta los 1.071,7 millones de euros, al registrar a cierre de 2025 la Entidad Matriz, siguiendo las indicaciones de la IGAE, el "Pago a Cuenta al Tesoro Público" por 574,9 millones de euros, registrándose la contrapartida de este importe no pagado en "Dividendo Activo a pagar". A ese importe se le suma además 127,2 millones de euros de la aplicación del resultado de 2024, pendientes de ingresar al Tesoro debido a la situación de embargo judicial antes mencionada.
- Aumento de Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar a corto plazo en 29,9 millones de euros, como consecuencia del aumento de la operativa del Grupo y el incremento de los gastos de explotación devengados en el ejercicio.
- Disminución de provisiones tanto a largo como a corto plazo en un total de 32 millones de euros, debido, fundamentalmente, a la reversión de provisiones de años anteriores y a mayores aplicaciones de las provisiones por compromisos laborales relativas a retribuciones de control.
- Descenso de la Deuda con Entidades de Crédito en un total 515,6 millones de euros, por la disminución de la deuda bancaria co-acreditada de ENAIRE y Aena S.M.E., S.A., por el propio cumplimiento del calendario de amortización de la deuda, compensado con el aumento derivado de la refinanciación de la deuda financiera de Luton.

3.3.2. Evolución de la deuda co-acreditada



Datos en millones de euros

[Ver Anexo Gráfica 23](#)

En el gráfico se muestra la evolución de la deuda co-acreditada de ENAIRE 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 3.902,1 millones de euros en 2025 (4.026,7 millones de euros en 2024).

La Entidad Matriz del Grupo se ha comprometido al cumplimiento de determinadas obligaciones de carácter general para evitar la cancelación anticipada de los mencionados préstamos y créditos. El Grupo considera que al cierre de los ejercicios 2025 y 2024 se cumplían todas las obligaciones relacionadas con estos préstamos.

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

3.3.3. Periodo medio de pago

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

Informe de Gestión Entidad Pública Empresarial "ENAIRO" y Sociedades Dependientes 2025	1. Introducción 1.1 Introducción y evolución 1.2 Entorno Macroeconómico y del sector del transporte aéreo 2. Datos de actividad 2.1 Navegación Aérea 2.2 Aeropuertos 3. Situación económico - financiera 3.1 Cuenta de resultados 3.2 Marco legal vigente de tarifas	3.3 Balance consolidado y situación financiera 3.4 Estado de flujos de efectivo 3.5 Áreas de negocio 4. Riesgos financieros 4.1 Navegación Aérea 4.2 Aeropuertos 5. Recursos Humanos 6. Inversiones 6.1 Navegación Aérea 6.2 Aeropuertos	7. Contratación 7.1 Navegación Aérea 7.2 Aeropuertos 8. Hechos posteriores al cierre del Ejercicio 9. Perspectivas para 2026 9.1 Navegación Aérea 9.2 Aeropuertos 10. Anexo
---	---	---	---

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

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

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

Ver Anexo Gráfica 24

3.4. Estado de flujos de efectivo

Flujos de Efectivo	Millones de euros		
	2025	2024	Variación
De las Actividades de Explotación	2.574,6	2.937,2	(362,6)
De las Actividades de Inversión	(1.567,3)	(974,3)	(592,9)
De las Actividades de Financiación	(444,0)	(2.333,7)	1.889,7
Efecto de las Variaciones de los Tipos de Cambio	(5,1)	(55,3)	50,2
Aumento/Disminución Neta del Efectivo o Equivalentes	558,3	(426,1)	984,4
Efectivo o equivalentes al comienzo del ejercicio	1.953,1	2.379,2	(426,1)
Efectivo o equivalentes al final del ejercicio	2.511,4	1.953,1	558,3

Ver Anexo Gráfica 25

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 disminuye en 362,6 millones de euros respecto al ejercicio 2024, por el importante aumento en las partidas pendientes de cobro dentro de los cambios en el capital corriente a consecuencia del embargo, mencionado anteriormente, de las tasas de navegación aérea retenidas por Eurocontrol, que la Entidad Matriz no percibe desde julio por causas ajenas a su operativa. Esta situación se compensa en parte con el incremento del resultado antes de

impuestos por la mejora de la operativa del Grupo, debido al superior tráfico (tanto en pasajeros como en unidades de servicio) y a la actividad comercial que se ha producido en los aeropuertos del Grupo.

En 2025, el Grupo ha pagado 686,7 millones de euros por el Impuesto de Sociedades frente a los 502 millones de euros pagados en 2024.

Disminuyen tanto el cobro como el pago de intereses, llegando a 172,6 millones de euros en 2025 desde los 230,7 millones de euros de 2024 en el caso de los pagos, por el reducción de la deuda media y a la bajada de los tipos de interés medios, y a 83,3 millones de euros en 2025 desde los 109,4 millones de euros de 2024 en el caso de los cobros, por la reducción de los depósitos a plazo de la sociedad dependiente Aena S.M.E., S.A., unido a un tipo medio de remuneración de las cuentas corrientes menor.

Aumenta el cobro de dividendos hasta los 48,6 millones de euros en 2025 desde los 12,6 millones de euros de 2024, principalmente por el incremento de los dividendos cobrados de las sociedades asociadas, principalmente AMP (32,9 millones de euros en 2025 frente a 0,6 millones en 2024).

Flujos netos de efectivo de actividades de inversión

Los flujos netos de efectivo de actividades de inversión ascienden a -1.567,3 millones de euros en 2025 frente a los -974,3 millones de euros de 2024.

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 2025, estos pagos se han incrementado hasta los 1.237,3 millones de euros desde los 985 millones de euros en 2024.

El pago por inversiones en empresas asociadas de 2025 corresponde a la ampliación de capital, con su respectiva prima de asunción, en la empresa STARTICAL S.L., por un total de 7 millones de euros, frente a 5,9 millones de euros en 2024.

Adicionalmente, se han producido pagos por otros activos financieros por importe de 522,8 millones de euros, 471,4 millones de euros más que en 2024, correspondientes en su mayoría a la constitución de inversiones de excedentes de tesorería realizadas por las filiales brasileñas en depósitos de alta liquidez y bajo riesgo, una imposición a corto plazo de la entidad matriz realizada en abril y vencida en octubre, la constitución de depósitos en BOAB principalmente como garantía de incentivos fiscales a la inversión y de préstamos conforme se dispone de financiación para la ejecución de las obras y al aumento de las fianzas depositadas en los institutos de la vivienda autonómicos por los contratos de arrendamiento comercial formalizados por Aena durante 2025.

Los cobros de otros activos financieros han ascendido a 156,6 millones de euros en 2025, correspondientes principalmente al cobro de la imposición a corto plazo realizada por la Entidad Matriz en abril y cobrada en octubre y a la liquidación de un contrato de cobertura de tipo de cambio de ADI.

Los cobros por desinversión del inmovilizado material proceden en su mayoría de la compensación recibida de las compañías de seguros para la reconstrucción del TCP2 del Aeropuerto London Luton.

Flujos de efectivo de actividades de financiación

Los Flujos de efectivo de las actividades de financiación ascienden a -444 millones de euros en 2025 frente a -2.333,7 millones de euros en 2024.

En 2025 se han cobrado subvenciones por 19,9 millones de euros frente a los 35,4 cobrados en 2024, por el menor cobro de subvenciones de la Entidad Matriz.

La deuda emitida por Aena y sus sociedades dependientes en 2025 asciende a 786,9 millones de euros (660,1 millones de euros correspondiente a Aena, 110,9 millones de euros de Luton y 15,8 millones de euros a BOAB), a los que se le suma la emisión de bonos por 930,3 millones de euros de BOAB. En 2024, la deuda emitida ascendió a 522,8 millones de euros.

Asimismo, se han amortizado 1.291,8 millones de euros de deuda bancaria, de los que 397,7 millones de euros corresponde a la deuda co-acreditada y 894,1 millones de euros a la no co-acreditada de Aena y sus dependientes.

En los epígrafes "Otros cobros" y "Otros pagos" reconocen 65,3 millones de euros y 72,1 millones de euros procedentes, respectivamente, de la constitución y de las devoluciones de depósitos y fianzas recibidos en la operativa del negocio aeronáutico y comercial.

Los dividendos pagados ascienden a 751,2 millones de euros en 2025, 1.126,9 millones de euros en 2024, correspondientes en su totalidad a la sociedad dependiente Aena S.M.E., S.A.

Debido a la situación del embargo comentado anteriormente, por causas ajenas a la Entidad Matriz ENAIRE, el Consejo Rector de la Entidad aprobó la suspensión del pago a cuenta al Tesoro Público de los 574,9 millones de euros correspondientes al 77% del dividendo recibido por ENAIRE de Aena S.M.E., S.A., por el resultado de 2024. Asimismo, tampoco se han podido abonar los 127,2 millones de euros que quedaban pendientes de abonar por los dividendos relativos a la aplicación del resultado del ejercicio 2024.

3.5. Áreas de negocio

Ejercicio 2025 (millones de euros)	Segmentos							TOTAL
Conceptos	Servicios Aeroportuarios	Comercial	Servicios inmobiliarios	Subtotal Aeropuertos	Servicios Navegación Aérea	Otros segmentos (*)	Eliminaciones y Ajustes	
Importe neto de la cifra de negocios	3.297	1.930	131	5.357	1.192	707	(121)	7.135
Clientes externos	3.296	1.930	131	5.356	1.074	705	-	7.135
Intersegmentos	1	-	-	1	118	2	(121)	-
Otros ingresos de explotación	50	45	1	97	25	10	(1)	131
TOTAL INGRESOS DE EXPLOTACIÓN	3.347	1.975	132	5.454	1.217	717	(122)	7.266
Aprovisionamientos	160	-	-	160	56	1	(118)	100
Gastos de personal	496	65	13	575	684	118	-	1.377
Amortización del inmovilizado	554	98	16	668	127	125	(3)	918
Otros gastos de explotación	1.030	263	18	1.311	121	261	(2)	1.691
Pérdidas, deterioros y otros resultados	8	-	(1)	6	1	(42)	-	(35)
TOTAL GASTOS DE EXPLOTACIÓN	2.249	426	46	2.721	989	464	(123)	4.051
RESULTADO DE LA EXPLOTACIÓN	1.098	1.549	86	2.733	228	253	1	3.215
EBITDA	1.652	1.647	102	3.401	356	377	(1)	4.133
Total Activos	-	-	-	16.350	1.807	6.701	(4.407)	20.451
Total Pasivos	-	-	-	7.103	874	4.994	(2.915)	10.057

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

[Ver Anexo Gráfica 26](#)

3.5.1. Segmento Navegación Aérea

La cifra de negocio del segmento de Navegación Aérea dentro del Grupo Consolidado aumentó hasta 1.192,1 millones de euros en 2025, desde los 1.065,7 millones de euros del año 2024.

El motivo de este incremento en la cifra de negocios es el aumento del tráfico aéreo y el incremento de la tarifa de ruta en el año 2025 en un 5,7% en Península y un 3% en Canarias.

Por su parte, los gastos de personal han alcanzado 684,4 millones de euros, frente a los 650,4 de 2024 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 162,7 millones de euros en 2024, hasta los 228,2 millones de euros de 2025.

3.5.2. Segmento Servicios Aeroportuarios

La cifra de negocio de Servicios Aeroportuarios (después de ajustes y eliminaciones) aumenta hasta 3.297 millones de euros (+4,8% respecto a 2024), y la mayoría provienen principalmente de los servicios aeronáuticos prestados, principalmente, por el uso de la infraestructura aeroportuaria de aerolíneas y pasajeros.

En enero y febrero, los ingresos de las prestaciones patrimoniales recogieron la subida tarifaria del 5,97% aplicada desde el 1 de marzo de 2024 hasta el 28 de febrero de 2025, excluyendo la recuperación de los costes COVID.

El 1 de marzo, entraron en vigor las tarifas de 2025 que suponen una variación del 0% respecto al IMAAJ de 2024.

Los incentivos comerciales han supuesto un menor ingreso de 17,6 millones de euros (17 millones de euros en el año 2024).

La bonificación por pasajero en conexión ha ascendido a 71,5 millones de euros (73,4 millones de euros en el año 2024).

3.5.3. Segmento Comercial

Los ingresos del negocio comercial e inmobiliario de Aena (ingresos por rentas fijas, variables y RMGA) han aumentado un 12,4% interanual y por pasajero han crecido un 8,2% a 6,19 euros (5,72 euros en 2024).

La actividad comercial ha mejorado notablemente respecto a 2024 y este comportamiento se observa en todas las líneas de negocio. Las ventas totales han aumentado un 8,5% interanual y por pasajero han crecido un 4,4%. El crecimiento de la actividad comercial está siendo superior al crecimiento del tráfico.

El total de gastos (incluyendo amortización) aumentan ligeramente un 6,4% hasta los 426,5 millones de euros. Todo ello ha dado lugar a un EBITDA positivo de 1.647,7 millones de euros, 165 millones de euros superior al de 2024.

De las diferentes líneas de actividad comercial cabe destacar:

Tiendas Libres de Impuestos

Los ingresos han aumentado un 1,5% respecto a 2024, impulsadas por la progresiva finalización de las obras de remodelación en una gran mayoría de tiendas principales, la apertura de nuevos espacios y conceptos (barras gourmet y tiendas de lujo) y la consolidación de nuevas categorías de producto introducidas.

Es destacable el buen comportamiento de las ventas en Alicante-Elche Miguel Hernández (+17%) y Málaga-Costa del Sol (+16%) y en los "city break" las de los aeropuertos de Sevilla (+22%) y Valencia (+21%). Asimismo, es especialmente relevante el aumento en los aeropuertos hub, Adolfo Suárez Madrid-Barajas (+23%) y Josep Tarradellas Barcelona-El Prat (+16%). Entre los insulares, destacan los aeropuertos de Fuerteventura (24%), Gran Canaria (+8%), César Manrique-Lanzarote (+8%), Ibiza (+12%) y Menorca (+12%). En el Aeropuerto de Palma de Mallorca las ventas han crecido ligeramente (+4%), a pesar de que debido a las obras del nuevo diseño funcional, la antigua tienda pasante cerró en noviembre de 2024 y la nueva abrió al público, de forma parcial, en abril de 2025 (230 m2 aún están pendientes de obras).

En 2025, las rentas variables facturadas correspondientes al contrato de los aeropuertos canarios, de Andalucía-Mediterráneo y del Norte, han superado sus respectivas RMGA.

Tiendas

Los ingresos han aumentado un 6,2% respecto a 2024, pero se han visto afectadas por las obras que se están realizando en el aeropuerto de Palma

de Mallorca. Destacan los aumentos interanuales en los aeropuertos Adolfo Suárez Madrid-Barajas (+11%), Valencia (+9%) y, entre los turísticos, Alicante-Elche Miguel Hernández (+17%), Málaga-Costa del Sol (+7%) y Gran Canaria (+6%).

Restauración

Los ingresos han aumentado un 6,1% respecto a 2024, impulsadas por el buen desempeño de las nuevas marcas implantadas.

Destacan los incrementos interanuales de los aeropuertos Adolfo Suárez Madrid-Barajas (+9%), Josep Tarradellas Barcelona-El Prat (+6%) y Valencia (+11%), así como de los turísticos, como Málaga-Costa del Sol (+9%) y Alicante-Elche Miguel Hernández (+9%).

Alquiler de vehículos

Los ingresos han crecido un 25,6% interanual como consecuencia, del incremento del número de contratos (+4,4%) con mayor renta fija y variable y del aumento del ticket medio (2,6%).

Destacan los incrementos interanuales de los aeropuertos de Menorca (+36%), Asturias (+36%), Ibiza (+24%), Bilbao (+23%), Sevilla (+13%), Josep Tarradellas Barcelona-El Prat (+9%) y Málaga-Costa del Sol (+7%).

En relación con la actividad de vehículos de transportes con conductor (VTC), los ingresos han sido superiores a 8 millones de euros y han duplicado el importe de ingresos de 2024.

Aparcamientos

Los ingresos de esta actividad han aumentado un 8,7% interanual, impulsados por la optimización de las plazas disponibles y la mejora de las políticas de precios.

En 2024 se han incorporado o ampliado infraestructuras nuevas: 2 aparcamientos para motocicletas y aparcamientos para abonados P5 y P10 en el Aeropuerto Adolfo Suárez-Madrid Barajas, más plazas de aparcamiento y desde junio aparcamiento para vehículos VTC y para autobuses discrecionales en el Aeropuerto de Palma de Mallorca y desde enero aparcamiento para autobuses discrecionales en el Aeropuerto de Valencia.

A 31 de diciembre de 2025 el 53% de los ingresos de esta actividad corresponden a ingresos por reservas, los cuales han crecido un 11% interanual.

Servicios VIP

Los ingresos de esta línea han aumentado un 31% interanual, **todas las líneas de producto un desempeño excepcional.**

Los ingresos de las salas VIP han crecido un 30%, alcanzando 167,2 millones de euros, por el aumento del número de usuarios y el incremento del precio medio.

Se han incorporado nuevos espacios en el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas y en el Aeropuerto de Palma de Mallorca y se han ampliado las salas de los aeropuertos de Fuerteventura y A Coruña.

Los ingresos de los servicios Fast Track/Lane han aumentado un 49%, alcanzando 26,4 millones de

euros, y el número de usuarios ha alcanzado 4 millones (+18%).

Los ingresos del Servicio Premium, servicio de mayor exclusividad y privacidad para el cliente, han crecido un 7% y los del servicio de acompañamiento *Meet & Assist* han aumentado un 18%.

La línea de negocio de *Hospitality* se ha consolidado en 2025, impulsada por la incorporación de espacios nuevos destinados a diversificar y ampliar la oferta, con especial foco en los pasajeros en conexión. Y los ingresos de las habitaciones de descanso *Air Rooms* se han mantenido estables. En agosto comenzaron las obras de construcción de nuevas *Air Rooms* en el aeropuerto de Málaga-Costa del Sol. Las cabinas de descanso, en el lado aire de la T4S del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, iniciaron su actividad en agosto. El espacio cuenta con 32 unidades.

Publicidad

Las ventas han aumentado un 6% interanual, alcanzando un récord histórico de facturación impulsado por la mayor capacidad comercial de los operadores. Destacan los crecimientos interanuales en los aeropuertos Adolfo Suárez Madrid-Barajas (+31%), Josep Tarradellas Barcelona-El Prat (+33%) y de Baleares (+26%). Los ingresos siguieron la misma tendencia, creciendo un 22% y todos los contratos, a excepción del de los aeropuertos del norte, superaron por primera vez las RMGA. Estos excelentes resultados, junto con la inercia positiva de la actividad y la próxima finalización del contrato de los aeropuertos de Baleares en diciembre de 2026, han impulsado la oportunidad de licitar un nuevo concurso de publicidad para toda la red en 2026.

Marketing y negocio digital

Las acciones se han orientado tanto a potenciar las líneas de negocio gestionadas directamente por Aena (movilidad, servicios VIP, actividad inmobiliaria y carga aérea) como a reforzar la visibilidad de los operadores comerciales, incluyendo tiendas y restaurantes y sus respectivas marcas. Estas iniciativas se han diseñado de forma específica para adaptarse a las distintas épocas del año y a eventos relevantes en las ciudades, en línea con la estrategia corporativa de acercar la ciudad al aeropuerto y con el objetivo de impulsar los ingresos comerciales. En el ámbito digital, se han implementado mejoras significativas con especial foco en la App de Aena. Adicionalmente, se ha incorporado la funcionalidad de acceso mediante *login* social (*Facebook* y *Apple*) en los principales servicios digitales: *marketplaces*, *Wi-Fi*, App y Aena Club.

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 2025.

3.5.4. Segmento Servicios Inmobiliarios

La cifra de negocio del segmento inmobiliario ha ascendido a 130,6 millones de euros, un 14,3% superior a la de 2024, principalmente, al crecimiento de los ingresos por el arrendamiento de nuevos activos (naves y derechos de superficie) relacionados con la actividad de carga aérea.

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, almace-

nes, 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 correspondientes a las ciudades aeroportuarias, cabe destacar:

- En septiembre, el Consejo de Administración de Aena aprobó la licitación conjunta de los proyectos hoteleros de los aeropuertos Adolfo Suárez Madrid-Barajas y Josep Tarradellas Barcelona-El Prat.
- Respecto al desarrollo de activos de uso logístico, se ha formalizado el derecho de superficie de parcela de 5 hectáreas en el Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat.
- Se sigue avanzando en los trabajos técnicos y urbanísticos necesarios para el lanzamiento al mercado del Área 1 de la "Airport City Adolfo Suárez Madrid-Barajas".
- Respecto a la carga aérea, se han adjudicado dos derechos de superficie para la construcción de dos naves de carga (Zaragoza y Adolfo Suárez Madrid-Barajas), se han adjudicado tres naves de carga (dos en el Aeropuerto de Málaga-Costa del Sol y una en el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas) y se ha licitado un derecho de superficie para la construcción de una nave de carga (Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas).

En relación con los arrendamientos, se han adjudicado 9 hangares en diferentes aeropuertos, 3 esta-

Informe de Gestión Entidad Pública Empresarial "ENAIRE" y Sociedades Dependientes 2025	1. Introducción 1.1 Introducción y evolución 1.2 Entorno Macroeconómico y del sector del transporte aéreo 2. Datos de actividad 2.1 Navegación Aérea 2.2 Aeropuertos 3. Situación económico - financiera 3.1 Cuenta de resultados 3.2 Marco legal vigente de tarifas	3.3 Balance consolidado y situación financiera 3.4 Estado de flujos de efectivo 3.5 Áreas de negocio 4. Riesgos financieros 4.1 Navegación Aérea 4.2 Aeropuertos 5. Recursos Humanos 6. Inversiones 6.1 Navegación Aérea 6.2 Aeropuertos	7. Contratación 7.1 Navegación Aérea 7.2 Aeropuertos 8. Hechos posteriores al cierre del Ejercicio 9. Perspectivas para 2026 9.1 Navegación Aérea 9.2 Aeropuertos 10. Anexo
---	---	---	---

ciones de servicio, 2 naves para el mantenimiento de equipos *handling* y se han firmado varios derechos de superficie para la construcción de un hangar (Adolfo Suárez Madrid- Barajas, Valencia y Vitoria), así como para la construcción de un supermercado en el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid- Barajas. Asimismo, se han adjudicado terrenos y hangares a favor del Aeroclub de Reus y han entrado nuevos operadores para aviación ejecutiva en los aeropuertos de Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Josep Tarradellas Barcelona-El Prat y Palma de Mallorca.

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 691,1 millones de euros, incrementándose un 4,4% respecto a 2024.

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 2025, el desglose de los riesgos por segmentos de actividad:

4.1. Navegación Aérea

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

Ver Anexo Gráfica 27

4.2. Aeropuertos

Tipos de riesgos y contenido

Estratégicos

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.

Operacionales

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.

Financieros

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.

Legales y de cumplimiento

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.

De información

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.

Tecnológicos

Son riesgos relacionados con la seguridad de las infraestructuras y los sistemas del ámbito tecnológico.

Sociales, medioambientales y de buen gobierno

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 2025.

[Ver Anexo Gráfica 28](#)

Informe de Gestión Entidad Pública Empresarial "ENAIRE" y Sociedades Dependientes 2025	1. Introducción 1.1 Introducción y evolución 1.2 Entorno Macroeconómico y del sector del transporte aéreo 2. Datos de actividad 2.1 Navegación Aérea 2.2 Aeropuertos 3. Situación económico - financiera 3.1 Cuenta de resultados 3.2 Marco legal vigente de tarifas	3.3 Balance consolidado y situación financiera 3.4 Estado de flujos de efectivo 3.5 Áreas de negocio 4. Riesgos financieros 4.1 Navegación Aérea 4.2 Aeropuertos 5. Recursos Humanos 6. Inversiones 6.1 Navegación Aérea 6.2 Aeropuertos	7. Contratación 7.1 Navegación Aérea 7.2 Aeropuertos 8. Hechos posteriores al cierre del Ejercicio 9. Perspectivas para 2026 9.1 Navegación Aérea 9.2 Aeropuertos 10. Anexo
---	---	--	---

5. Recursos Humanos

El número total de trabajadores de ENAIRE y sus Sociedades dependientes, a 31 de diciembre de 2025, es de 15.687, lo que supone un incremento del 4,4% respecto a 2024.

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

Categoría Profesional	Hombres	Mujeres	Total
Alta Dirección	11	7	18
Directivos y Titulados	2.069	1.755	3.824
Coordinadores	1.174	507	1.681
Técnicos	4.171	2.017	6.188
Personal de apoyo	812	804	1.616
Controladores	1.562	798	2.360
Total	9.799	5.888	15.687

[Ver Anexo Gráfica 29](#)

El número de empleados temporales al cierre del ejercicio 2025 ascendió a 954 empleados (1.151 en 2024), siendo el número de empleados temporales medio al cierre del ejercicio 2025 de 1.062 empleados (1.156 en el ejercicio 2024).

El número medio de personas empleadas con discapacidad mayor o igual del 33%, durante el ejercicio 2025 ascendió a 232 (211 en 2024).

Por otro lado, el Consejo Rector de la Entidad Matriz a 31 de diciembre de 2025 está formado por 11 miembros, 7 hombres y 4 mujeres (2024: 11 miembros, 5 hombres y 6 mujeres).

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

6. Inversiones

6.1. Navegación Aérea

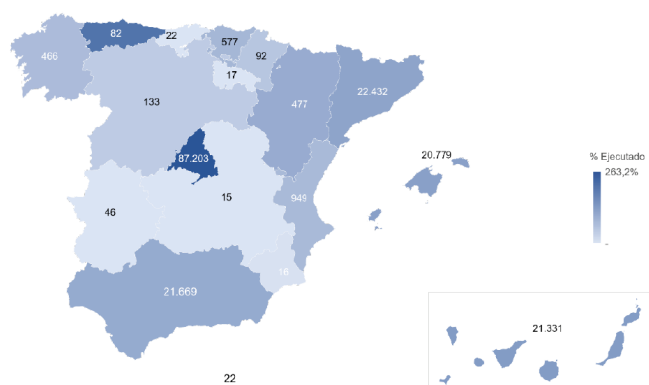
La inversión no financiera de ENAIRE incluida en los PGE 2023 prorrogados, según criterio de pago, ascendía a 156,6 millones de euros, habiéndose ejecutado a cierre del ejercicio 2025 un total de **176,3 millones de euros**, 19,7 millones de euros de aumento que suponen el 112,6% de dicho presupuesto.

Su distribución geográfica es la siguiente:

COMUNIDAD AUTÓNOMA	Miles de euros		% EJECUCIÓN s/ PGE 2023P
	PGE 2023 PRORROGADOS	EJECUCIÓN 2025	
Andalucía	20.806	21.669	104,1%
Aragón	470	477	101,3%
Asturias	39	82	210,1%
Islas Baleares	16.855	20.779	123,3%
Canarias	20.266	21.331	105,3%
Cantabria	-	22	-
Castilla y León	312	133	42,7%
Castilla-La Mancha	-	15	-
Cataluña	19.174	22.432	117,0%
Comunidad Valenciana	1.244	949	76,2%
Extremadura	-	46	-
Galicia	652	466	71,4%
Comunidad de Madrid	33.136	87.203	263,2%
Región de Murcia	473	16	3,4%
Navarra	172	92	53,7%
País Vasco	705	577	81,9%
La Rioja	-	17	-
Ceuta	-	-	-
Melilla	175	22	12,5%
No regionalizable	42.116	-	-
Total	156.595	176.327	112,60%

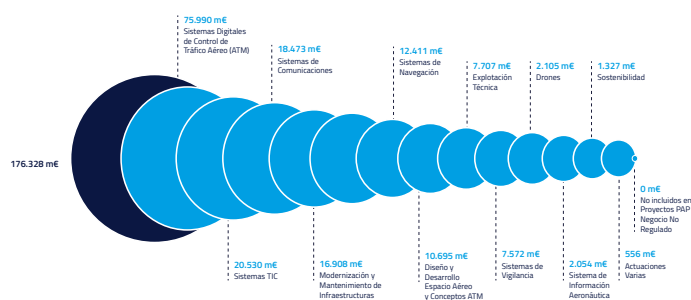
[Ver Anexo Gráfica 30](#)

Las Comunidades Autónomas con mayor porcentaje de inversión son aquellas en las que se encuentran los 5 centros de control de ENAIRE: 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 ENAIRE.



[Ver Anexo Gráfica 31](#)

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



[Ver Anexo Gráfica 32](#)

ENAIRE, como proveedor de servicios de navegación aérea, realiza el esfuerzo inversor necesario para la evolución de los sistemas e instalaciones de navegación aérea conforme a los requerimientos

del Cielo Único Europeo, a sus necesidades para alinear la operación a la demanda prevista y a la modernización y renovación de los sistemas.

El objetivo de este esfuerzo es el de ser aún más seguros, aumentar nuestra eficiencia, escalabilidad, resiliencia y capacidad de nuestra red, para ofrecer el mejor servicio a nuestros clientes

Las principales líneas de actuación inversoras de ENAIRE en 2025 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 tecnológica del control del tráfico aéreo

- Despliegue operativo del **Módulo de Trayectorias Tácticas (TTM)** en Madrid y Barcelona. Permite anticipar conflictos de tráfico y mejorar la seguridad.
- Implantación del **Módulo de Conformidad (iCMON Fase 2)** reforzando la coherencia entre planes de vuelo y trayectoria real.
- Durante 2025 se han desarrollado actualizaciones de **SACTA iTEC³ 4.00.40**, y se ha iniciado el proceso de transición a **SACTA iTEC 5.0**, futuro sistema de gestión del tráfico aéreo en España.

■ Avances en Vigilancia y Navegación

- Activación de **nuevos radares Modo S militares y civiles** en puntos estratégicos como Sóller, Motril, Sierra Espuña, Gazules y Cons-

³ iTEC Es una colaboración internacional formada por 8 proveedores de servicio de navegación aérea: ENAIRE (España), DFS (Alemania), NATS (Reino Unido), LVNL (Países Bajos), AVINOR (Noruega), Oro Navigacija (Lituania), PANSA (Bulgaria) y NAV CANADA (Canadá). Su objetivo es desarrollar y desplegar el sistema de gestión del tráfico aéreo de nueva generación iTEC SkyNex que mejorara la interoperabilidad, reducirá costes, aumentara la eficiencia y promoverá un sistema más sostenible.

tantina. Los radares modo S permiten interro-
gar y comunicarse selectivamente con aéro-
naves individuales.

- Despliegue de **ADS-B**, una tecnología avan-
zada que permite a las aeronaves transmitir
automáticamente su identidad, posición (vía
GPS), altitud y rumbo a estaciones terrestres
y otras aeronaves. Se han puesto en servicios
nuevas estaciones operativas en Península,
Baleares y Canarias.

- Nuevos **ILS** (Sistema de aterrizaje por ins-
trumentos) en Lanzarote, Girona y Pamplona,
y modernización de la red **VOR/DME** (conjun-
to de radioayudas que proporcionan navega-
ción lateral mediante radiales y determinación
de distancia).

- Entrada en servicio de **EGNOS 2.4.3** y
avances del **GNSS Service Center**, reforzando
la navegación basada en satélite.

■ Optimización del espacio aéreo y nuevos pro- cedimientos PBN (*Performance Based Navi- gation*)

- Implantación de aproximaciones y salidas
PBN satelitales (Navegación Basada en Pres-
taciones) en Asturias, Pamplona y Málaga.

- Avances decisivos en proyectos estratégi-
cos del rediseño del espacio aéreo: **BRUT** (Pal-
ma de Mallorca) y **AMELIA** (Alicante).

- Automatización de funciones en Madrid
Barajas: **autoswitch**, transferencias silencio-
sas y ampliación de separaciones visuales.

■ Digitalización de los sistemas

- Integración de IA generativa para resúme-
nes automáticos de seguridad y análisis de
datos energéticos.

- Migración a **SAP HANA**, despliegue de **Ka-
fka** y digitalización de procesos económicos.

■ Actuaciones sobre infraestructuras críticas

- Ampliación del Centro de Control de trán-
sito aéreo de Madrid, desarrollo del proyecto
para el nuevo Centro de Control de tránsito
aéreo de Palma de Mallorca y renovación in-
tegral de infraestructuras en grandes centros
para garantizar continuidad y resiliencia ope-
rativa.

■ Innovación

- Inversiones ligadas a la innovación encami-
nada a la digitalización de los Sistemas ATM,
incluyendo la virtualización de los mismos y la
flexibilidad en su provisión que permite la sec-
torización dinámica.

- Inversiones ligadas a herramientas de pre-
dicción de tráfico y mejora de la Sostenibilidad
Medioambiental.

■ Actuaciones sobre Sostenibilidad y Medioam- biente

- Instalación de sistemas fotovoltaicos en el
Centro de Control de Tránsito Aéreo de Barce-
lona (Gavà) y en las instalaciones de Alcolea,
Villanubla, Valdespina y El Judío, de las Direc-
ciones Regionales Centro-Norte y Sur, con el

Informe de Gestión

Entidad Pública

Empresarial

"ENAIRE" y Sociedades

Dependientes

2025

1. Introducción

1.1 Introducción y evolución

1.2 Entorno Macroeconómico y del sector del

transporte aéreo

2. Datos de actividad

2.1 Navegación Aérea

2.2 Aeropuertos

3. Situación económico - financiera

3.1 Cuenta de resultados

3.2 Marco legal vigente de tarifas

3.3 Balance consolidado y situación financiera

3.4 Estado de flujos de efectivo

3.5 Áreas de negocio

4. Riesgos financieros

4.1 Navegación Aérea

4.2 Aeropuertos

5. Recursos Humanos

6. Inversiones

6.1 Navegación Aérea

6.2 Aeropuertos

7. Contratación

7.1 Navegación Aérea

7.2 Aeropuertos

8. Hechos posteriores al cierre del Ejercicio

9. Perspectivas para 2026

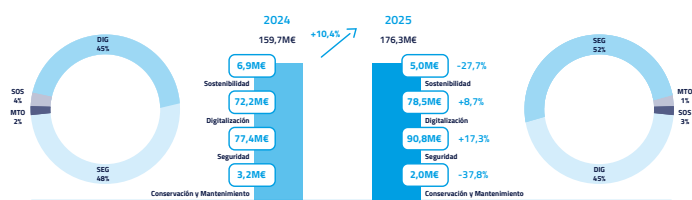
9.1 Navegación Aérea

9.2 Aeropuertos

10. Anexo

objetivo de reforzar la capacidad de autogeneración de energía renovable por ENAIRE.

Inversión de ENAIRE por conceptos en 2024 y 2025:



Ver Anexo Gráfica 33

6.2. Aeropuertos

El importe total de la inversión pagada en el año 2025 (inmovilizado material, activos intangibles e inversiones inmobiliarias) ha ascendido a 1.060,8 millones de euros (825,2 millones de euros en el año 2024).

Inversiones en la red de aeropuertos en España

La inversión pagada ha ascendido a 693,0 millones de euros (747,0 millones de euros en el año 2024) de los que 1,4 millones de euros corresponden a AIRM (1.908,0 miles de euros en el año 2024).

La inversión ejecutada en Aena se ha situado en 741,4 millones de euros.

Entre las actuaciones terminadas durante 2025, destacan las siguientes:

- Renovación de la capa de rodadura de la pista del Aeropuerto de Tenerife Norte-Ciudad de La Laguna.
- Adecuación de controles de pasaportes para

la instalación del sistema *Entry Exit System* en el Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat.

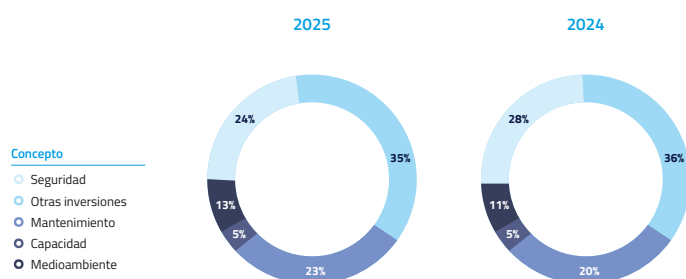
- Construcción de una balsa de prácticas contra-incendios en el Aeropuerto de Badajoz.
- Adecuación de señalización a la normativa en campo de vuelo en el Aeropuerto de Sevilla.
- Modificación del sistema de luces de protección de pista en las calles de rodaje E2 y E3 en el Aeropuerto de Santiago-Rosalía de Castro.
- Adecuación de pavimento en calles de rodaje S11 a S13 en el aeropuerto de Josep Tarradellas Barcelona-El Prat y en las calles de rodaje E y H del Aeropuerto de Málaga-Costa del Sol.
- Ampliación del área de estacionamiento de equipos anexa a la posición de estacionamiento de aeronaves T38 en el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas.

Respecto a las inversiones en ejecución, cuya duración se extenderá a los próximos meses, cabe citar:

- Remodelación del área terminal del Aeropuerto de Palma de Mallorca (edificio procesador, módulo A y módulo D).
- Instalación de equipos de detección de explosivos (EDS estándar 3) para la inspección del equipaje en bodega y adaptación de los sistemas de inspección a los nuevos sistemas estándar 3, en varios aeropuertos.
- Regeneración de pavimento en pista 14R-32L y calles asociadas en el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas.

Asimismo, es destacable que la instalación del parque solar fotovoltaico con una potencia nominal de 120 MW y los trabajos de la planta solar fotovoltaica de 7,5 MW para autoconsumo del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas están en ejecución, así como el Plan de implantación de puntos de recarga para vehículos eléctricos en diversos aeropuertos.

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



[Ver Anexo Gráfica 34](#)

El 1 de julio de 2025, el Consejo de Ministros aprobó una inversión adicional a la programada en el actual DORA II por valor de 351 millones de euros. Se trata de inversiones que no pudieron preverse antes de la aprobación de este DORA II y que adelantan actuaciones necesarias que, en cualquier caso, se realizarían en el siguiente periodo DORA III (de 2027 a 2031).

Inversiones de las participaciones internacionales

Aeropuerto London Luton

La inversión pagada durante el año 2025 ha ascendido a 105,1 millones de euros.

Las actuaciones del año corresponden al compromiso de inversión de mantenimiento del contrato de concesión y, sobre todo, a las obras de recons-

trucción del aparcamiento TCP2 (Terminal Car Park 2) que ha entrado en operación el 23 de septiembre. En menor medida, a las inversiones para la construcción de una nueva calle de rodaje (Taxiway Alpha), a los trabajos para la repavimentación de la pista, a actuaciones para habilitar hangares cedidos a aerolíneas como centro de carga y a stands adicionales que han permitido aumentar el volumen de aeronaves basadas.

Aeroportos do Nordeste do Brasil (ANB)

La inversión pagada durante el año 2025 ha ascendido a 12,5 millones de euros.

Las actuaciones del año corresponden a las obras de reforma de las instalaciones de servicios de extinción de incendios y a la adquisición de nuevos vehículos especiales para varios aeropuertos, al inicio del proceso de modernización y mejora de las pasarelas de embarque de los aeropuertos de Recife y Maceió, y al desarrollo de la Fase II del proyecto de climatización en el Aeropuerto de Recife.

Bloco de Onze Aeroportos de Brasil (BOAB)

La inversión pagada durante el año 2025 ha ascendido a 250,3 millones de euros.

El programa de inversiones ha avanzado en la ejecución de la Fase I-B del contrato de concesión, que contempla una inversión total de 4.500 millones de BRL (equivalentes a 695,6 millones de euros al tipo de cambio al cierre) en los 11 aeropuertos del grupo, de los cuales aproximadamente 2.000 millones de BRL (equivalentes a 309,2 millones de euros al tipo de cambio al cierre) se destinarán al Aeropuerto de Congonhas.

Los contratos de ejecución de obra avanzan según lo planificado, teniendo como objetivo la finalización de las obras de Fase IB de 10 aeropuertos en junio de 2026, según establece el Contrato de Concesión. El plazo de finalización de las obras del aeropuerto de Congonhas es junio de 2028.

A lo largo de 2025, se han realizado múltiples actuaciones. En el primer trimestre, comenzaron las obras de construcción en todos los aeropuertos y se firmaron los contratos de adquisición de equipamientos (puentes de embarque, sistemas de tratamiento de equipajes y seguridad) cuya instalación avanza según lo planificado.

En el segundo trimestre, se presentaron a Agencia Nacional de Aviación de Brasil (ANAC) los Planes de Gestión de Infraestructura (PGI) de todos los aeropuertos, cumpliendo con el hito contractual.

En el Aeropuerto de Congonhas, en el tercer trimestre, finalizaron las obras de pavimentación de calles de rodaje (TWY), se pusieron en servicio mejoras en la climatización y finalizaron las mejoras de los aseos. Y en el cuarto trimestre, finalizó la ampliación de la zona de embarque remoto (de 1.400 m² a 3.300 m² con un incremento de la oferta comercial de 2 a 11 establecimientos), se renovó la señalización del terminal y han continuado las obras de la Plaza Pick-up, para reforzar la movilidad vial del aeropuerto, que se estima que se pondrá en servicio durante el primer semestre de 2026.

7. Contratación

7.1. Navegación Aérea

Durante el ejercicio 2025 **el volumen total de contratación de bienes y servicios** adjudicado por ENAIRE ascendió a **205,2 millones de euros** (impuestos excluidos).

El volumen de contratación adjudicado de forma centralizada supuso el 92,5% (189,8 millones de euros) del total, frente al 7,5% (15,4 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. 26,5 millones de euros
- Suministros 12,4 millones de euros

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

- Asistencias y Servicios. 37,3 millones de euros
- Obras 4,5 millones de euros
- Suministros 109,1 millones de euros

Informe de Gestión
Entidad Pública
Empresarial
"ENAIRE" y Sociedades
Dependientes
2025

1. Introducción
1.1 Introducción y evolución
1.2 Entorno Macroeconómico y del sector del
transporte aéreo
2. Datos de actividad
2.1 Navegación Aérea
2.2 Aeropuertos
3. Situación económico - financiera
3.1 Cuenta de resultados
3.2 Marco legal vigente de tarifas

3.3 Balance consolidado y situación financiera
3.4 Estado de flujos de efectivo
3.5 Áreas de negocio
4. Riesgos financieros
4.1 Navegación Aérea
4.2 Aeropuertos
5. Recursos Humanos
6. Inversiones
6.1 Navegación Aérea
6.2 Aeropuertos

7. Contratación
7.1 Navegación Aérea
7.2 Aeropuertos
8. Hechos posteriores al cierre
del Ejercicio
9. Perspectivas para 2026
9.1 Navegación Aérea
9.2 Aeropuertos
10. Anexo

Los expedientes de inversión más significativos por importe de adjudicación en el ejercicio 2025 son los siguientes:

Título	Importe Neto Adjudicado (miles de euros)
Instalación y puesta en servicio de equipamiento de Comunicaciones ATM en las Cadenas 1, 2 y Auxiliar Operativas y en Simulación	24.084
Suministro de 5 radares PSR-3D e instalación en Espiñeiras	24.048
Suministro de equipamiento de Comunicaciones ATM en las Cadenas 1, 2 y Auxiliar Operativas y en Simulación	17.000
Desarrollos e integración de reconocimiento y síntesis de voz para pseudopilotaje y mejora del sistema ATM	11.921
Suministro en Estado Operativo (SEO) de equipamiento, instalación y puesta en servicio de equipos	10.200
Prestación del servicio de gestión de aplicación del sistema ATM 2025	8.166
Adaptación de la red REDAN a las nuevas necesidades del SNA	7.682
Servicio de Mantenimiento Correctivo, Evolutivo y Ejecución de Nuevos Proyectos de desarrollo de Aplicaciones de Gestión Empresarial	6.444

[Ver Anexo Gráfica 35](#)

Por otra parte, el importe adjudicado por ENAIRE mediante contratos menores durante el año 2025 fue de 0,5 millones de euros.

7.2. Aeropuertos

Contratación general de proveedores

En el período de enero a diciembre de 2025, el importe adjudicado por Aena (incluye datos de Aena SCAIRM) mediante expedientes, ha ascendido a

1.198,1 millones de euros (impuestos excluidos). El volumen de contratación adjudicado de forma centralizada representó el 85,3% del total (1.022,5 millones de euros), frente al 14,7% (175,6 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 euros	
Inversión centralizada	
Obras	146,0
Suministros	112,2
Asistencias, Consultorías y Servicios	40,1
Gastos centralizados	
Obras	34,4
Suministros	36,7
Asistencias y Servicios	653,0
Inversión descentralizada	
Obras	84,2
Suministros	22,2
Asistencias, Consultorías y Servicios	0,4
Gastos descentralizados	
Obras	9,7
Suministros	9,4
Asistencias y Servicios	49,7

[Ver Anexo Gráfica 36](#)

Por otra parte, en el período de enero a diciembre de 2025, el importe adjudicado por Aena S.M.E., S.A. (incluye datos de Aena SCAIRM) mediante contratos menores es de 13,7 millones de euros (impuestos excluidos).

52

Informe de Gestión Entidad Pública Empresarial "ENAIRE" y Sociedades Dependientes 2025	1. Introducción 1.1 Introducción y evolución 1.2 Entorno Macroeconómico y del sector del transporte aéreo 2. Datos de actividad 2.1 Navegación Aérea 2.2 Aeropuertos 3. Situación económico - financiera 3.1 Cuenta de resultados 3.2 Marco legal vigente de tarifas	3.3 Balance consolidado y situación financiera 3.4 Estado de flujos de efectivo 3.5 Áreas de negocio 4. Riesgos financieros 4.1 Navegación Aérea 4.2 Aeropuertos 5. Recursos Humanos 6. Inversiones 6.1 Navegación Aérea 6.2 Aeropuertos	7. Contratación 7.1 Navegación Aérea 7.2 Aeropuertos 8. Hechos posteriores al cierre del Ejercicio 9. Perspectivas para 2026 9.1 Navegación Aérea 9.2 Aeropuertos 10. Anexo
---	--	---	--

Contratación comercial de clientes

En el período de enero a diciembre de 2025, el volumen total de la contratación adjudicada relativa a arrendamientos destinados a la actividad comercial ascendió a 67,4 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	Num. Expedientes	Importe adjudicación miles de euros (1ª anualidad)	% s/Total
Alquiler de vehículos	4	3.900	5,8%
Alquiler de vehículos con conductor	17	4.690	7,0%
Aparcamiento de vehículos	5	-	0,0%
Arrendamiento de almacenes	3	263	0,4%
Arrendamiento de hangares	8	1.494	2,2%
Arrendamiento de oficinas, locales y mostradores	1	52	0,1%
Arrendamiento de terrenos	8	1.807	2,7%
Bares y restaurantes	19	12.822	19,0%
Carga	5	1.437	2,1%
Combustible aviación	1	1.451	2,2%
FBOS	6	10.171	15,1%
Gasolineras	3	1.167	1,7%
Máquinas	3	4.962	7,4%
Otras explotaciones inmobiliarias	1	151	0,2%
Otros ingresos comerciales	3	1.654	2,5%
Otros servicios a pasajero	1	-	0,0%
Salas VIP	30	900	1,3%
Servicios Comerciales Regulados	2	144	0,2%
Servicios Financieros	5	14.096	20,9%
Tiendas En Regimen Fiscal Normal	26	6.280	9,3%
TOTAL	151	67.441	100,0%

Ver Anexo Gráfica 37

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, diferentes de los que se mencionan a continuación:

- El 22 de enero de 2026, Aena ha completado con éxito la emisión de un bono a 10 años en el mercado europeo de renta fija por un importe de 500 millones de euros con un cupón anual del 3,5% y una rentabilidad del 3,6% (+78 puntos básicos sobre la referencia *midswap*), en el marco de su Programa *Euro Medium Term Note* (EMTN).
- El 29 de enero de 2026, el Director General de ENAIRE solicitó (previa información al Consejo Rector) a la Subsecretaría de Hacienda del Ministerio de Hacienda la exención temporal del ingreso al Tesoro Público del resultado pendiente de 2024 hasta que se levanten los embargos judiciales sobre las tasas de ruta y aproximación que gestiona Eurocontrol.
- El 17 de febrero de 2026, el Consejo de Administración de Aena ha aprobado la propuesta del Tercer Documento de Regulación Aeroportuaria para los ejercicios 2027-2031 ("Tercer DORA") y su remisión a la Dirección General de Aviación Civil (DGAC) y a la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC), de conformidad con lo previsto la Ley 18/2014, de 15 de octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia (en adelante, "Ley 18/2014").

■ El 24 de febrero de 2026 el Consejo de Administración de Aena S.M.E., S.A., propuso a la Junta General Ordinaria de Accionistas, celebrada el día 16 de abril de 2026, la distribución de un dividendo bruto por acción de 1,09 euros, correspondiente al Resultado del ejercicio 2025 por el que **ENAIRE ha cobrado 833.850 mil euros el 27 de abril de 2026.**

■ El 17 de marzo de 2026, la Unión Sindical de Controladores Aéreos (USCA) ha interpuesto demanda en materia de Conflicto Colectivo contra ENAIRE en relación con la aplicación de la sentencia del Tribunal Supremo de 19 de julio de 2024 que resuelve que no es ajustado a derecho que los días de descanso mínimo semanal se solapen con los 14 días festivos anualmente establecidos.

La demanda solicita, por una parte, el derecho del colectivo de controladores aéreos que prestan servicios en régimen de turnos a que les sea compensado cada día festivo trabajado o coincidente con su ciclo de descanso mediante la desprogramación de un día programado como laborable, y por otra, que los 15 días naturales adicionales de vacaciones según protocolo de 1989 solo compensarán los festivos no disfrutados en la medida en que coincidan con días laborables dentro de la programación anual del trabajador.

La Entidad Matriz tuvo conocimiento de la demanda el 19 de marzo de 2026, estimándose un impacto de 22,2 millones de euros correspondiente a los ejercicios 2024 y 2025, que han sido provisionados para el cierre de marzo de 2026.

■ El 5 de mayo de 2026, la Administración General del Estado ha conseguido el levanta-

miento de todos los embargos ejecutados por Eurocontrol en cumplimiento de varios laudos arbitrales de Tribunales de Justicia belgas en materia de energía, y por causas ajenas a la Entidad, que le habían impedido cobrar las tasas de navegación aérea desde julio de 2025.

Tras el cobro de las cantidades retenidas el 8 de mayo de 2026, ENAIRE ha procedido al abono en el Tesoro Público de 127.221 miles de euros correspondientes a la aplicación del Resultado acordado en la aprobación de las cuentas anuales de 2024, así como de 574.913 miles de euros por el pago a cuenta del resultado del ejercicio de 2025 correspondiente al 77% de los dividendos recibidos de AENA S.M.E., S.A., en 2025 con fecha 18 de mayo de 2026

9. Perspectivas para 2026

9.1. Navegación Aérea

9.1.1. Entorno macroeconómico y Tráfico

La inestabilidad geopolítica y macroeconómica continúa siendo el factor dominante en el análisis del entorno mundial, con riesgos persistentes derivados de conflictos regionales, tensiones comerciales y volatilidad energética que podrían impactar directamente en la demanda de viajes aéreos. El Fondo Monetario Internacional (FMI) prevé para 2026 un crecimiento dispar e incierto en las economías avanzadas, con un avance del PIB en la Zona Euro del +1,3 % y del +1,8 % en el conjunto de economías desarrolladas. Para España, la previsión de crecimiento es del 2,3%.

Por su parte, Exceltur estima que el PIB Turístico en España crecerá en 2026 un 2,4% en términos reales, condicionado a la creciente incertidumbre internacional, aportando a la economía española el 13,1% del PIB, más de 229 mil millones de euros.

Las estimaciones de **tráfico aéreo** elaboradas para el año 2026 están afectadas por los distintos factores presentes tanto a nivel mundial como europeo que generan un entorno muy cambiante. ENAIRE ha estimado para el territorio nacional un **crecimiento positivo del 3,5% sobre la cifra real del tráfico en 2025**. Se estima que el tráfico aéreo crecerá tanto en el espacio aéreo peninsular (+4,2%), incluido el archipiélago balear, como en el área correspondiente a las Canarias (+1,8%), 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 tarifa de ruta para el año 2026, **la tarifa de ruta se ha incrementado en un 7,5% en Península y un 2,9% en Canarias**.

Por otra parte, la **tarifa de aproximación**, al igual que sucediera en el ejercicio 2025, **se mantendrá congelada en 2026**.

9.1.3. Plan Estratégico

El nuevo Plan Estratégico de ENAIRE para el periodo 2026-2030, denominado Plan de Vuelo 2030 (PV2030), ha sido aprobado por el Consejo Rector de ENAIRE el 19 de diciembre de 2025, entrando en vigor el 1 de enero de 2026, para un periodo de 5 años.

El PV2030 presenta una actualización de los Objetivos Estratégicos, que regirán la actividad de ENAIRE en los próximos años. La movilidad sostenible, la digitalización, la eficiencia, la innovación y la internacionalización constituyen los pilares básicos sobre los que se asienta la estrategia, la toma de decisiones y la asignación de recursos en toda la organización, para que ENAIRE continúe siendo un referente en eficiencia y competitividad, manteniendo siempre la seguridad como principal prioridad estratégica.

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

2. **CALIDAD Y RESILIENCIA DE SERVICIOS:** Mejorar la calidad y la resiliencia de los servicios prestados, para afrontar los problemas estructurales de capacidad, dando así respuesta a las expectativas de nuestros clientes.

3. **MOVILIDAD AÉREA SOSTENIBLE:** Promover la movilidad aérea sostenible, a través del impulso a la incorporación de nuevos entrantes, la mejora de la eficiencia operativa y la descarbonización de nuestra actividad, minimizando el impacto de ENAIRE en el medioambiente.

4. **NEGOCIO E INTERNACIONALIZACIÓN:** Potenciar nuestro posicionamiento y liderazgo estratégico en el ámbito internacional, así como el desarrollo del negocio de ENAIRE, para afianzarnos en un entorno global y competitivo del sector de la navegación aérea.

5. **COMPETITIVIDAD Y EFICIENCIA:** Reforzar la competitividad de ENAIRE mediante el incremento de la eficiencia y la productividad, adaptándonos a los cambios estructurales del sector de la aviación.

6. **TRANSFORMACIÓN Y MODERNIZACIÓN:** Acelerar la transformación y modernización en todos los ámbitos de ENAIRE, aprovechando la innovación y las nuevas tecnologías para ser más ágiles y eficientes, en línea con la rápida evolución del marco internacional, con nuestras Regiones como motor del cambio y con una cultura de la organización centrada en nuestras personas como principal activo.

El Plan de Vuelo 2030 de ENAIRE establece los indicadores estratégicos con sus correspondientes metas, para alcanzar durante el periodo del Plan (2026-2030), los Objetivos Estratégicos de la entidad.

Los indicadores estratégicos de ENAIRE para el Plan de Vuelo 2030 son los siguientes:

Objetivo estratégico	Indicador	Meta 2026
Seguridad	Nivel Ponderado de Seguridad (NPS Ground)	12,80
	Índice de Madurez de Ciberseguridad (IMC)	91,0%
	Indicador Acumulado de Ciberresiliencia (IAC)	4,1
Calidad y resiliencia de servicios	Nivel de Calidad Percibida (NCP)	78,5
	Demora ATFM Ruta Atribuible (ERD ATR)	0,60
	Demora ATFM Llegada Atribuible (TAD ATR)*	0,19
	% Vuelos demora ATFM inferior a 15 min	90%
	Adherencia al Slot (Carta de Servicios)	90%
Movilidad aérea sostenible	Ineficiencia ajustada de rutas voladas (KEA Ajustado)	3,28%
	% Reducción Huella de Carbono (alcances 1 y 2)	1,00%
	% Uso de energías renovables	100%
Negocio e Internacionalización	Nº líneas de negocio iniciadas de EGS	4
Competitividad y Eficiencia	Solvencia financiera	2,00
	% Tarifa Ruta Península por debajo promedio BIG4	15%
	EBITDA (M€)	180
Transformación y Modernización	Índice de Madurez Digital (DMA)	80,0%
	Tasa de rotación	6%
	Importe económico destinado a actividades I+D+i (M€)	25,0

* Correspondiente a ENAIRE para los 7 aeropuertos de Madrid, Barcelona, Palma de Mallorca, Málaga, Gran Canaria, Alicante e Ibiza.

[Ver Anexo Gráfica 38](#)

Adicionalmente a los indicadores estratégicos definidos por ENAIRE para medir la evolución de su actividad, el Plan de Rendimientos español para RP4 (ESPP4, 2025-2029) establece los indicadores y metas asociadas para cada una de las áreas de rendimientos (Seguridad, Capacidad, Medioambiente y Coste-Eficiencia). Estos indicadores se recogen también en el PV2030 y son los siguientes:

Área clave de rendimientos	Indicador	Meta 2026
Seguridad	EoSM MO1 - Cultura de Seguridad	C
	EoSM MO2 - Política y Objetivos de Seguridad	C
	EoSM MO3 - Gestión de Riesgos de Seguridad	C
	EoSM MO4 - Garantía de Seguridad	C
	EoSM MO5 - Promoción de la Seguridad	C
	EoSM - Síntesis MOs	75
Capacidad	Demora ATFM de ruta por vuelo	0,29
	Demora ATFM de Llegada por vuelo*	0,58
Medioambiente	Ineficiencia de rutas voladas (KEA)	2,82%
Coste-Eficiencia	Coste Unitario de Ruta - Península (€2022)	47,16
	Coste Unitario de Ruta - Canarias (€2022)	39,90
	Coste Unitario de Aproximación (€2022)	109,72

* Correspondiente a ENAIRE para los 7 aeropuertos de Madrid, Barcelona, Palma de Mallorca, Málaga, Gran Canaria, Alicante e Ibiza.

[Ver Anexo Gráfica 39](#)

Para la consecución de estos objetivos estratégicos, ENAIRE tiene previsto trabajar durante 2026 en las actuaciones fijadas en el Plan de Vuelo 2030 para cada uno de los 56 Planes Estratégicos definidos.

Para ello, ENAIRE cuenta con un presupuesto de inversión para 2026 que asciende a 178,9 millones de euros, de los cuáles, 70,0 millones de euros se destinarán a los sistemas digitales de control de tráfico aéreo (ATM), 22,7 millones de euros a la modernización y mantenimiento de infraestructuras, 22,2 millones de euros a la actualización tecnológica de los Sistemas de Navegación y Vigilancia, 18,9 millones de euros a la optimización de los Sistemas de Comunicaciones aeronáuticas y 16,4 millones de euros a la digitalización, desarrollo y soporte de Sistemas TIC.

9.2. Aeropuertos

9.2.1. Objetivos y estrategias

La estrategia del Grupo Aena se configura a través del Plan Estratégico 2022-2026, además en España a través de la Estrategia de Sostenibilidad 2021-2030 y el Plan de Acción Climática 2021-2030; en Brasil con la Estrategia de Sostenibilidad 2024 - 2040 y el Plan de Acción Climática 2024 - 2040 y en el Aeropuerto de Londres-Luton con la Responsable Business Strategy 2024 - 2027 y Net Zero Roadmap 2040.

Los principales objetivos definidos en el Plan Estratégico 2022-2026 son:

Actividad Aeronáutica

- 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

- 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 Aena.

- En Brasil, una vez asumido el control de los 11 Aeropuertos de BOAB, se continúa con la ejecución de las obras obligatorias de acuerdo con las fechas comprometidas según el Contrato de Concesión.
- Con fecha 11 de diciembre de 2025 se ha aprobado la fusión por absorción de la sociedad de-

pendiente Aeropuertos Mexicanos del Pacífico (AMP) con su matriz Grupo Aeroportuario del Pacífico (GAP). No obstante, dicha operación aún está sujeta al cumplimiento de determinadas condiciones precedentes y plazos administrativos, estimándose que pueda completarse durante el primer semestre de 2026. Una vez completada la fusión, la sociedad dependiente Aena Desarrollo Internacional (ADI) pasará a ostentar una participación directa en GAP.

- El 18 de diciembre de 2025 se ha formalizado un acuerdo para la adquisición del 51% de una nueva sociedad holding propietaria y gestora del 100% del Aeropuerto de Leeds Bradford y del 49% del de Newcastle, ambos en el Reino Unido. El cierre de la operación (previsto para el segundo trimestre de 2026), está condicionado al cumplimiento de una serie de requisitos, entre los que se encuentra la obtención de las aprobaciones regulatorias pertinentes y la formalización de documentación de cierre.

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

Actualmente se está trabajando en la elaboración del Plan Estratégico 2027-2031.

9.2.2. Tarifas aeroportuarias

El 13 de noviembre de 2025, con relación al Documento de Regulación Aeroportuaria para el período 2022-2026 (DORA II), la CNMC emitió su resolución de supervisión de las tarifas aeroportuarias para 2026, estableciendo que el IMAAJ para 2026 sea de 11,00 euros por pasajero, lo que supone un incremento del 6,31% respecto al IMAAJ de 2025 (10,35

euros por pasajero). Incluyendo la recuperación de costes COVID-19 y de control fronterizo, la variación tarifaria es del 6,44% y el IMAAJ es 11,02 euros.

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

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

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

9.2.3. Incentivo comercial aeronáutico

El 19 de diciembre de 2025, el Consejo de Administración de Aena ha aprobado una ampliación de los incentivos para las aerolíneas que operan en los aeropuertos regionales. Los incentivos, que se pusieron en marcha hace cinco años, durante la pandemia, benefician desde entonces a más de una treintena de aeropuertos y helipuertos de Aena en España. En concreto, se beneficiarán de un reembolso del 100% de las tarifas de pasajero, seguridad

y PMR (Pasajero con Movilidad Reducida) de los pasajeros adicionales en una ruta comparados con la temporada anterior equivalente. Este esquema se prolongará desde la temporada de verano de 2026 hasta la de invierno de 2028.

Los aeropuertos y helipuertos a los que se aplicará este incentivo son los de menos de 3,5 millones de pasajeros en 2025.

Además, el Consejo de Administración ha aprobado prorrogar en 2026 el incentivo en vigor para el Aeropuerto de La Palma que consiste en el reembolso de un importe equivalente al 100% de la tarifa de pasajero en los vuelos internacionales, a la península y Baleares, con el fin de que las compañías recuperen su actividad en estos mercados.

Estos incentivos nuevos se añaden a los aprobados por el Consejo de Administración en 2024 para tres años (temporadas de verano e invierno 2024, 2025 y 2026), los cuales siguen vigentes, siendo:

- 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.

10. Anexo

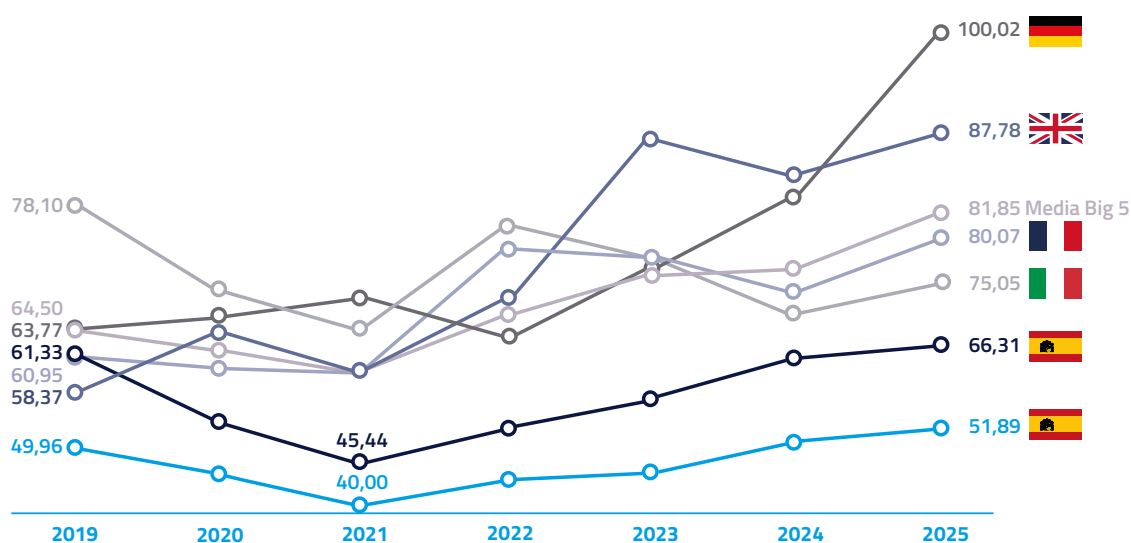
Gráfica 1

(Apartado 1.1.) - Tarifas de ruta

Tarifa de Ruta	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Reino Unido	58,37	62,03	58,95	68,25	86,26	84,40	87,78
Alemania	63,77	63,74	67,09	62,57	73,04	80,25	100,02
Francia	60,95	58,82	59,16	73,24	73,69	70,99	80,07
Italia	78,1	66,15	62,97	75,64	72,37	68,88	75,05
España (Península)	61,33	51,08	45,44	49,43	54,71	62,73	66,31
España (Canarias)	49,96	43,73	40,00	42,70	45,97	50,38	51,89
Media Big 5	64,50	60,36	58,73	65,82	72,01	73,45	81,85

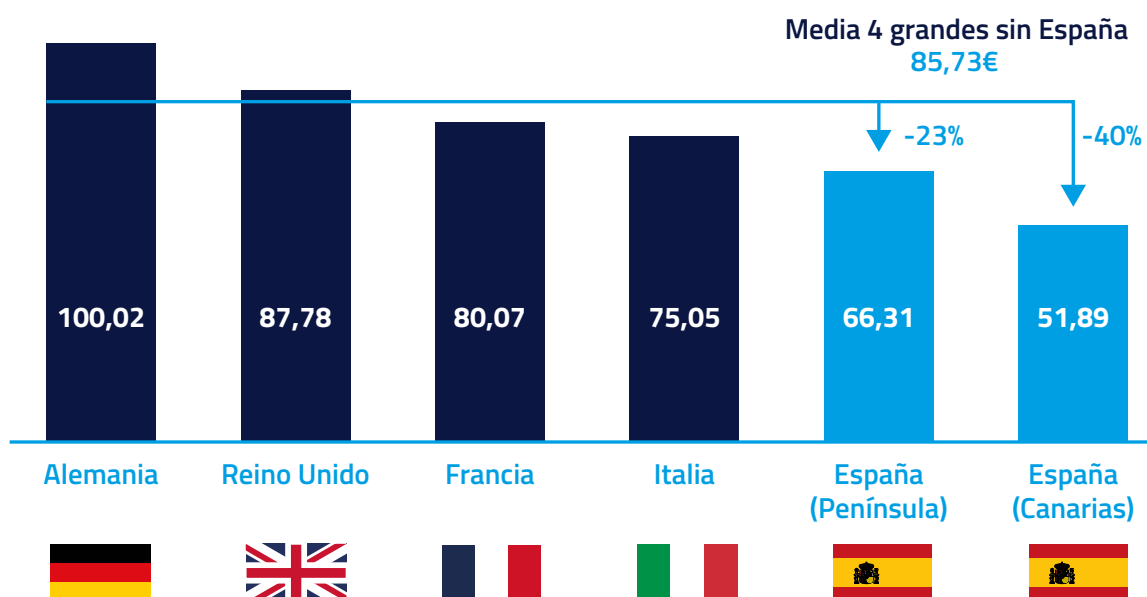
Gráfica 1.1

(Apartado 1.1.) - Tarifas de ruta



Gráfica 2

(Apartado 1.1.1.) - Tarifas de navegación aérea competitivas

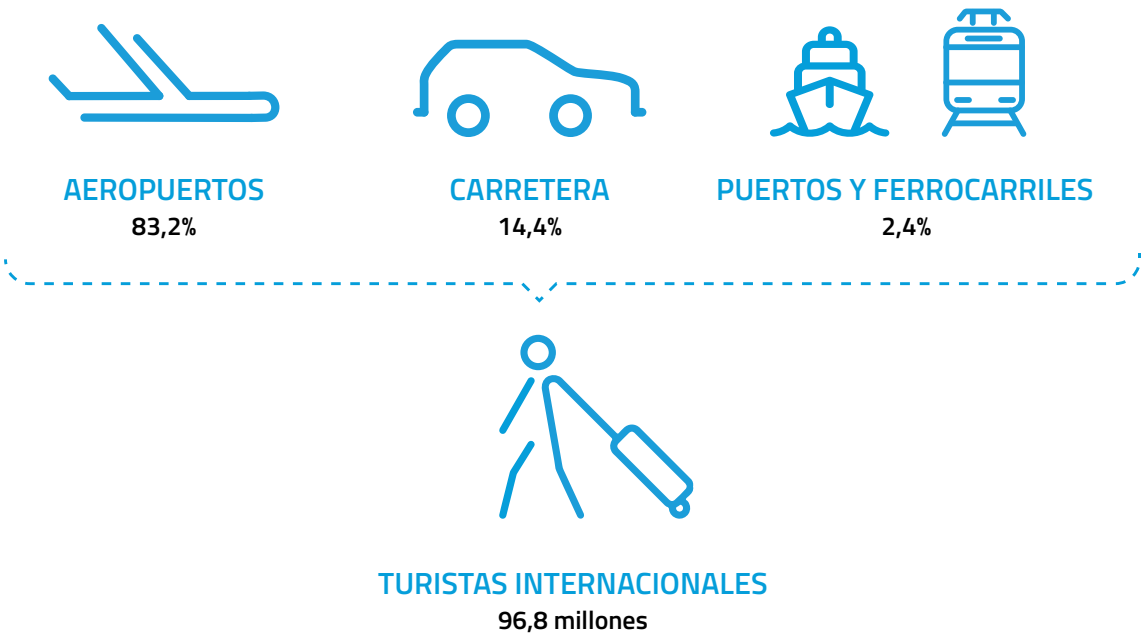


Informe de Gestión Entidad Pública Empresarial "ENAIRE" y Sociedades Dependientes 2025	1. Introducción 1.1 Introducción y evolución 1.2 Entorno Macroeconómico y del sector del transporte aéreo 2. Datos de actividad 2.1 Navegación Aérea 2.2 Aeropuertos 3. Situación económico - financiera 3.1 Cuenta de resultados 3.2 Marco legal vigente de tarifas	3.3 Balance consolidado y situación financiera 3.4 Estado de flujos de efectivo 3.5 Áreas de negocio 4. Riesgos financieros 4.1 Navegación Aérea 4.2 Aeropuertos 5. Recursos Humanos 6. Inversiones 6.1 Navegación Aérea 6.2 Aeropuertos	7. Contratación 7.1 Navegación Aérea 7.2 Aeropuertos 8. Hechos posteriores al cierre del Ejercicio 9. Perspectivas para 2026 9.1 Navegación Aérea 9.2 Aeropuertos 10. Anexo
---	---	---	--

Gráfica 3
(Apartado 1.1.2.) - Evolución del ingreso máximo anual por pasajero (IMAP)

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

Gráfica 4
(Apartado 1.2.) - Medios de transporte elegidos por turistas extranjeros



Informe de Gestión Entidad Pública Empresarial "ENAIRE" y Sociedades Dependientes 2025	1. Introducción 1.1 Introducción y evolución 1.2 Entorno Macroeconómico y del sector del transporte aéreo 2. Datos de actividad 2.1 Navegación Aérea 2.2 Aeropuertos 3. Situación económico - financiera 3.1 Cuenta de resultados 3.2 Marco legal vigente de tarifas	3.3 Balance consolidado y situación financiera 3.4 Estado de flujos de efectivo 3.5 Áreas de negocio 4. Riesgos financieros 4.1 Navegación Aérea 4.2 Aeropuertos 5. Recursos Humanos 6. Inversiones 6.1 Navegación Aérea 6.2 Aeropuertos	7. Contratación 7.1 Navegación Aérea 7.2 Aeropuertos 8. Hechos posteriores al cierre del Ejercicio 9. Perspectivas para 2026 9.1 Navegación Aérea 9.2 Aeropuertos 10. Anexo
---	---	---	--

Gráfica 5
(Apartado 2.1.1.) - Volumen de negocio

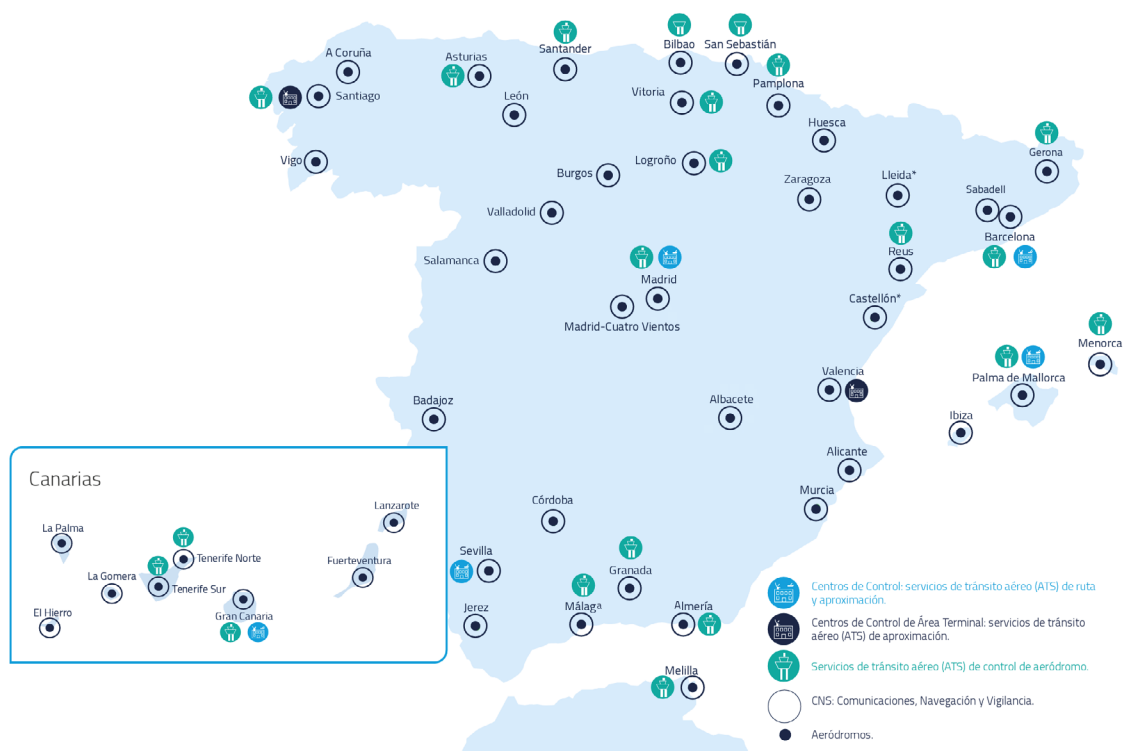


Gráfica 6
(Apartado 2.1.1.) - Unidades de servicio facturables

Unidades de Servicio Facturables (miles)	Año 2025	Año 2024	%25/24
Ruta Península	14.084	13.325	5,7%
Ruta Canarias	2.315	2.112	9,6%
Aproximación	1.479	1.425	3,8%

Gráfica 7

(Apartado 2.1.1.) - Servicios de navegación aérea prestados por ENAIRE



Gráfica 12

(Apartado 2.1.5.) - Metas y resultados 2025

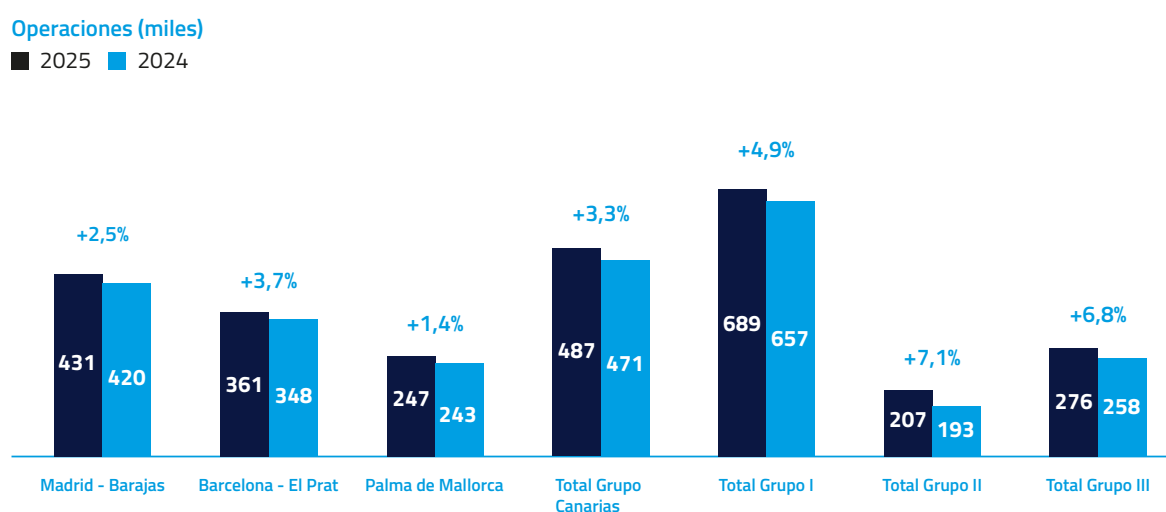
Objetivo estratégico	Indicador	2025	
		Meta	Estimación Cierre
Seguridad	Nivel Ponderado de Seguridad (NPS Ground)	13,30	11,90
	Eficiencia Gestión de Seguridad (EoSM)	C	C
	Índice de Madurez de Ciberseguridad (IMC)	91,0%	91,7%
	Indicador Acumulado de Ciberresiliencia (IAC)	4,0	4,2
Calidad, escalabilidad y resiliencia del servicio	Nivel de Calidad Percibida	78,0	81,1
	Demora de ruta (min/vuelo)	0,38	0,97
	Demora de Llegada (min/Llegada)*	0,58	0,92
Sostenibilidad	Ineficiencia red de rutas (KEA)	2,86%	3,23%
Eficiencia y Competitividad	Costes Unitarios Ruta Global (€2022)	46,06	44,31
	Solvencia financiera**	1,85	1,71

* Correspondiente a ENAIRE para los 7 aeropuertos de Madrid, Barcelona, Palma de Mallorca, Málaga, Gran Canaria, Alicante e Ibiza.

** En la meta del ratio de solvencia (1,85) se incluyó como hipótesis el pago del Dividendo a cuenta al Tesoro Público por el 77% de los dividendos recibidos de Aena. La Entidad Matriz, siguiendo las indicaciones de la IGAE ha contabilizado el devengo por 574,9 millones en 2025, a pesar del mantenimiento del embargo mencionado en el punto 1.2, pero no se ha realizado el pago, este hecho provoca que baje el ratio de solvencia a 1,71, el cual sería de 1,86 si también se hubiera pagado y de 2,07 si no se hubiera registrado al estar suspendido.

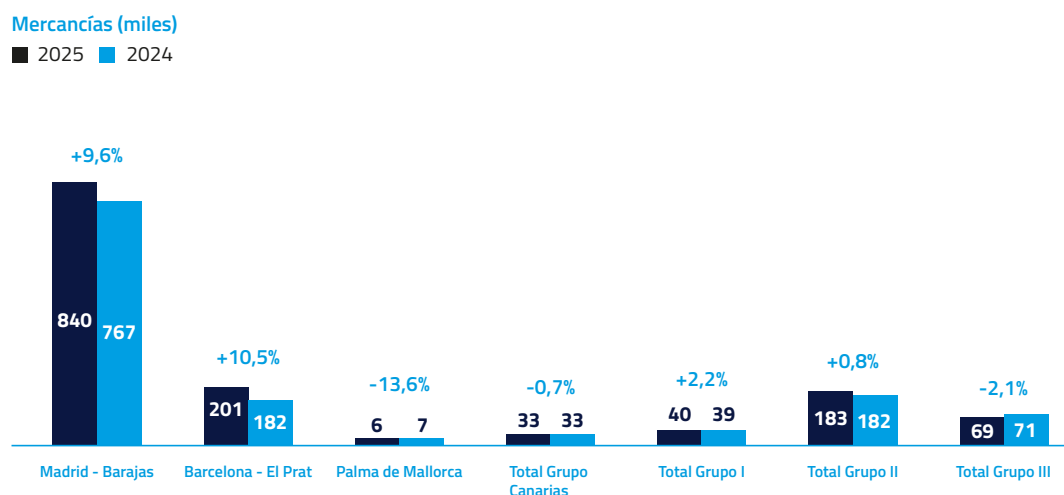
Gráfica 15

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



Gráfica 16

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



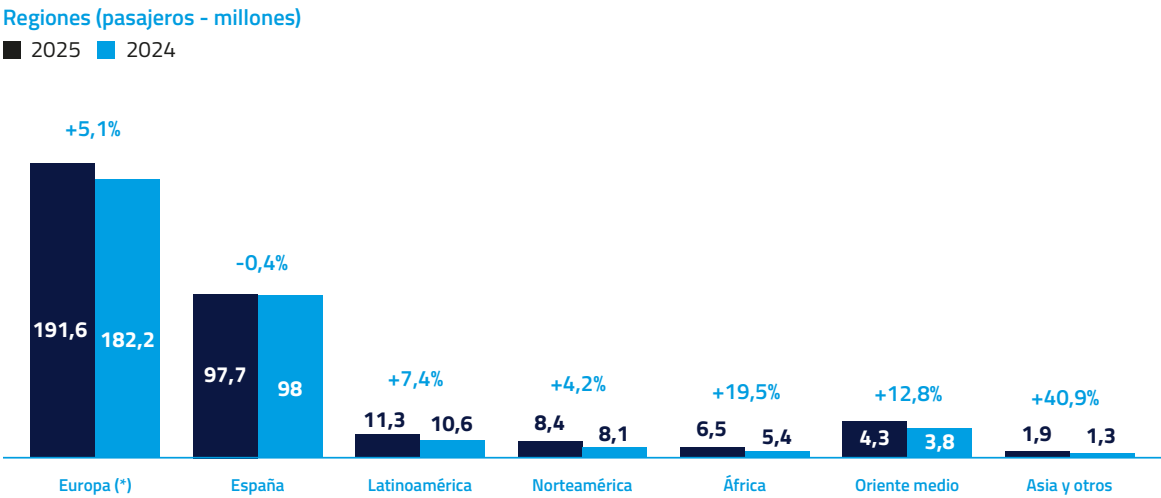
Informe de Gestión
Entidad Pública
Empresarial
"ENAIRO" y Sociedades
Dependientes
2025

1. Introducción
1.1 Introducción y evolución
1.2 Entorno Macroeconómico y del sector del
transporte aéreo
2. Datos de actividad
2.1 Navegación Aérea
2.2 Aeropuertos
3. Situación económico - financiera
3.1 Cuenta de resultados
3.2 Marco legal vigente de tarifas

3.3 Balance consolidado y situación financiera
3.4 Estado de flujos de efectivo
3.5 Áreas de negocio
4. Riesgos financieros
4.1 Navegación Aérea
4.2 Aeropuertos
5. Recursos Humanos
6. Inversiones
6.1 Navegación Aérea
6.2 Aeropuertos

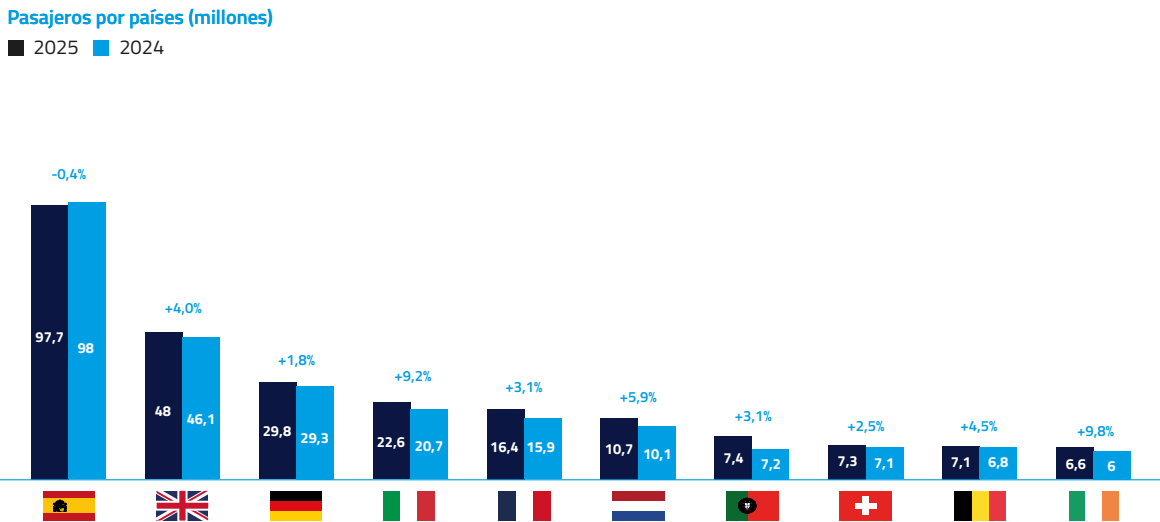
7. Contratación
7.1 Navegación Aérea
7.2 Aeropuertos
8. Hechos posteriores al cierre
del Ejercicio
9. Perspectivas para 2026
9.1 Navegación Aérea
9.2 Aeropuertos
10. Anexo

Gráfica 17
(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 18
(Apartado 2.2.2.) - Evolución de los pasajeros desde la perspectiva de aeropuertos de Aena S.M.E, S.A. por países



Informe de Gestión
Entidad Pública
Empresarial
"ENAIRES" y Sociedades
Dependientes
2025

1. Introducción

1.1 Introducción y evolución

1.2 Entorno Macroeconómico y del sector del
transporte aéreo

2. Datos de actividad

2.1 Navegación Aérea

2.2 Aeropuertos

3. Situación económico - financiera

3.1 Cuenta de resultados

3.2 Marco legal vigente de tarifas

3.3 Balance consolidado y situación financiera

3.4 Estado de flujos de efectivo

3.5 Áreas de negocio

4. Riesgos financieros

4.1 Navegación Aérea

4.2 Aeropuertos

5. Recursos Humanos

6. Inversiones

6.1 Navegación Aérea

6.2 Aeropuertos

7. Contratación

7.1 Navegación Aérea

7.2 Aeropuertos

8. Hechos posteriores al cierre
del Ejercicio

9. Perspectivas para 2026

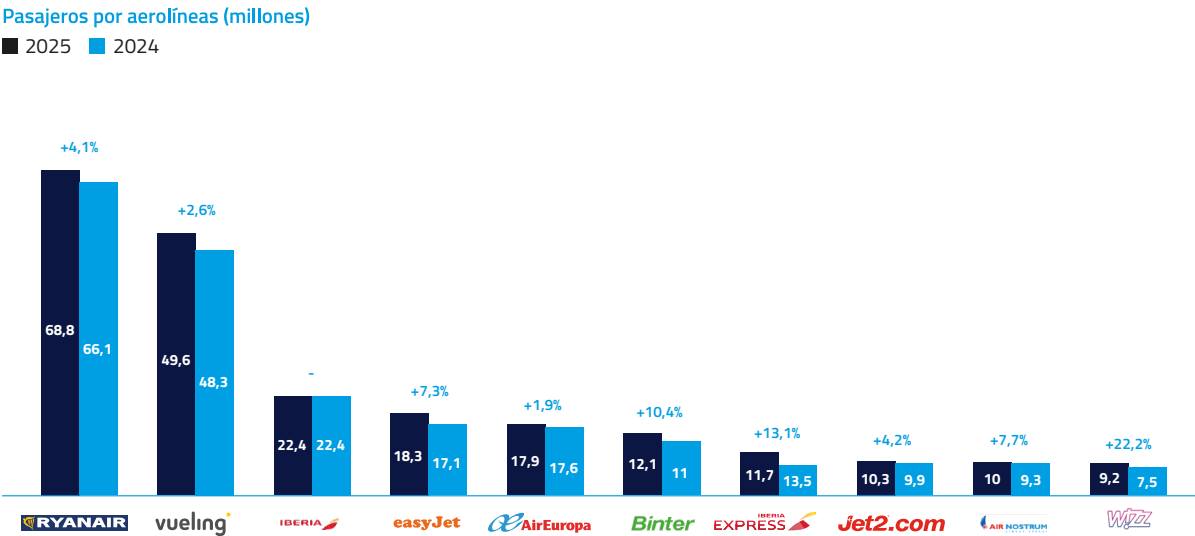
9.1 Navegación Aérea

9.2 Aeropuertos

10. Anexo

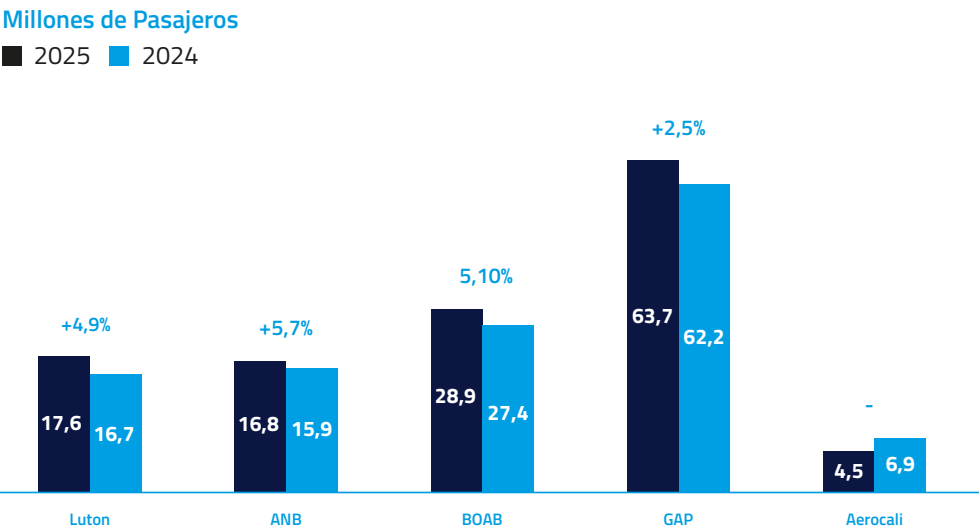
Gráfica 19

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



Gráfica 20

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



Gráfica 21

(Apartado 3.1.) - Cuenta de resultados

Millones de euros

Conceptos	2025	2024	Variaciones	
Cifra de Negocio	7.135,0	6.640,90	494,2	7,4%
Otros Ingresos	130,8	91,0	39,8	43,7%
INGRESOS DE EXPLOTACIÓN	7.265,9	6.731,9	534,0	7,9%
Aprovisionamientos	99,6	89,5	10,1	11,3%
Gastos De Personal	1.377,2	1.287,2	90,0	7,0%
Otros Gastos Explotación	1.691,1	1.617,7	73,3	4,5%
Amortizaciones	917,6	953,0	(35,4)	(3,7%)
Deterioro, Gastos Excepcionales y Otros Resultados	(34,8)	(39,0)	4,2	(10,7%)
GASTOS DE EXPLOTACIÓN	4.050,70	3.908,5	142,3	3,6%
RESULTADO EXPLOTACIÓN	3.215,10	2.823,4	391,7	13,9%
EBITDA	4.132,70	3.776,4	356,3	9,4%
RESULTADO FINANCIERO	(190,8)	(160,5)	(30,3)	(18,8%)
RESULTADO ASOCIADO AL METODO DE PARTICIPACIÓN	40,6	53,6	(12,9)	(24,2)%
RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS	3.065,0	2.716,5	348,5	12,8%
Impuesto sobre Beneficios	764,5	723,3	41,2	5,7%
RESULTADO CONSOLIDADO DEL EJERCICIO	2.300,5	1.993,2	307,3	15,4%
RESULTADO ATRIBUIDO A SOCIOS EXTERNOS	1.083,9	987,3	96,6	9,8%
RESULTADO ATRIBUIDO A LA ENTIDAD DOMINANTE	1.216,6	1.005,9	210,7	20,9%

Gráfica 22

(Apartado 3.3.1.) - Activo neto y estructural de capital

Balance	Millones de euros		Variación	
	2025	2024 (*)	Millones	%
Activo No Corriente	15.786,9	15.519,2	267,7	1,7%
Activo Corriente	4.664,5	3.127,4	1.537,1	49,2%
Total Activo	20.451,4	18.646,6	1.804,8	9,7%
Patrimonio Neto	10.394,8	9.581,9	812,9	8,5%
Pasivo No Corriente	7.394,6	6.644,7	749,9	11,3%
Pasivo Corriente	2.662,1	2.420,1	242	10,0%
Total Pasivo	20.451,4	18.646,6	1.804,8	9,7%

(*) Datos reexpresados. Ver nota 3.8 de la Memoria de las Cuentas Anuales.

Gráfica 25

(Apartado 3.4.) - Estados de flujos de efectivo

Flujos de Efectivo	Millones de euros		
	2025	2024	Variación
De las Actividades de Explotación	(2.574,6)	2.937,2	(362,6)
De las Actividades de Inversión	(1.567,3)	(974,3)	(592,9)
De las Actividades de Financiación	(444)	(2.333,7)	1.889,7
Efecto de las Variaciones de los Tipos de Cambio	(5,1)	(55,3)	50,2
Aumento/Disminución Neta del Efectivo o Equivalentes	558,3	(426,1)	984,4
Efectivo o equivalentes al comienzo del ejercicio	1.953,1	2.379,2	(426,1)
Efectivo o equivalentes al final del ejercicio	2.511,4	1.953,1	558,3

Gráfica 26

(Apartado 3.5.) - Áreas de negocio

Ejercicio 2025 (millones de euros)	Segmentos							TOTAL
Conceptos	Servicios Aeroportuarios	Comercial	Servicios inmobiliarios	Subtotal Aeropuertos	Servicios Navegación Aérea	Otros segmentos (*)	Eliminaciones y Ajustes	
Importe neto de la cifra de negocios	3.297	1.930	131	5.357	1.192	707	(121)	7.135
Clientes externos	3.296	1.930	131	5.356	1.074	705	-	7.135
Intersegmentos	1	-	-	1	118	2	(121)	-
Otros ingresos de explotación	50	45	1	97	25	10	(1)	131
TOTAL INGRESOS DE EXPLOTACIÓN	3.347	1.975	132	5.454	1.217	717	(122)	7.266
Aprovisionamientos	160	-	-	160	56	1	(118)	100
Gastos de personal	496	65	13	575	684	118	-	1.377
Amortización del inmovilizado	554	98	16	668	127	125	(3)	918
Otros gastos de explotación	1.030	263	18	1.311	121	261	(2)	1.691
Pérdidas, deterioros y otros resultados	8	-	(1)	6	1	(42)	-	(35)
TOTAL GASTOS DE EXPLOTACIÓN	2.249	426	46	2.721	989	464	(123)	4.051
RESULTADO DE LA EXPLOTACIÓN	1.098	1.549	86	2.733	228	253	1	3.215
EBITDA	1.652	1.647	102	3.401	356	377	(1)	4.133
Total Activos	-	-	-	16.350	1.807	6.701	(4.407)	20.451
Total Pasivos	-	-	-	7.103	874	4.994	(2.915)	10.057

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

Gráfica 27

(Apartado 4.1.) - Riesgos corporativos de Navegación Aérea

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

Gráfica 28

(Apartado 4.2.) - Riesgos corporativos de Aeropuertos

Tipos de riesgos y contenido	
Estratégicos	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.
Operacionales	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.
Financieros	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.
Legales y de cumplimiento	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.
De información	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.
Tecnológicos	Son riesgos relacionados con la seguridad de las infraestructuras y los sistemas del ámbito tecnológico.
Sociales, medioambientales y de buen gobierno	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.

Gráfica 29

(Apartado 5.) - Trabajadores del Grupo a 31 de diciembre 2025

Categoría Profesional 2025	Hombres	Mujeres	Total
Alta Dirección	11	7	18
Directivos y Titulados	2.069	1.755	3.824
Coordinadores	1.174	507	1.681
Técnicos	4.171	2.017	6.188
Personal de apoyo	812	804	1.616
Controladores	1.562	798	2.360
Total	9.799	5.888	15.687

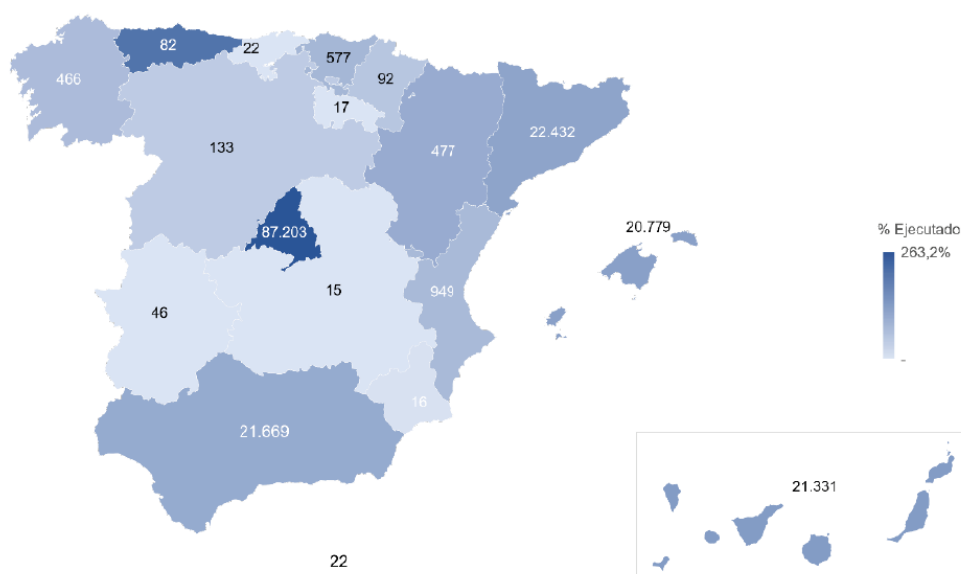
Gráfica 30

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

COMUNIDAD AUTÓNOMA	Miles de euros		% EJECUCIÓN s/ PGE 2023P
	PGE 2023 PRORROGADOS	EJECUCIÓN 2025	
Andalucía	20.806	21.669	104,1%
Aragón	470	477	101,3%
Asturias	39	82	210,1%
Islas Baleares	16.855	20.779	123,3%
Canarias	20.266	21.331	105,3%
Cantabria	-	22	-
Castilla y León	312	133	42,7%
Castilla-La Mancha	-	15	-
Cataluña	19.174	22.432	117,0%
Comunidad Valenciana	1.244	949	76,2%
Extremadura	-	46	-
Galicia	652	466	71,4%
Comunidad de Madrid	33.136	87.203	263,2%
Región de Murcia	473	16	3,4%
Navarra	172	92	53,7%
País Vasco	705	577	81,9%
La Rioja	-	17	-
Ceuta	-	-	-
Melilla	175	22	12,5%
No regionalizable	42.116	-	-
Total	156.595	176.327	112,6%

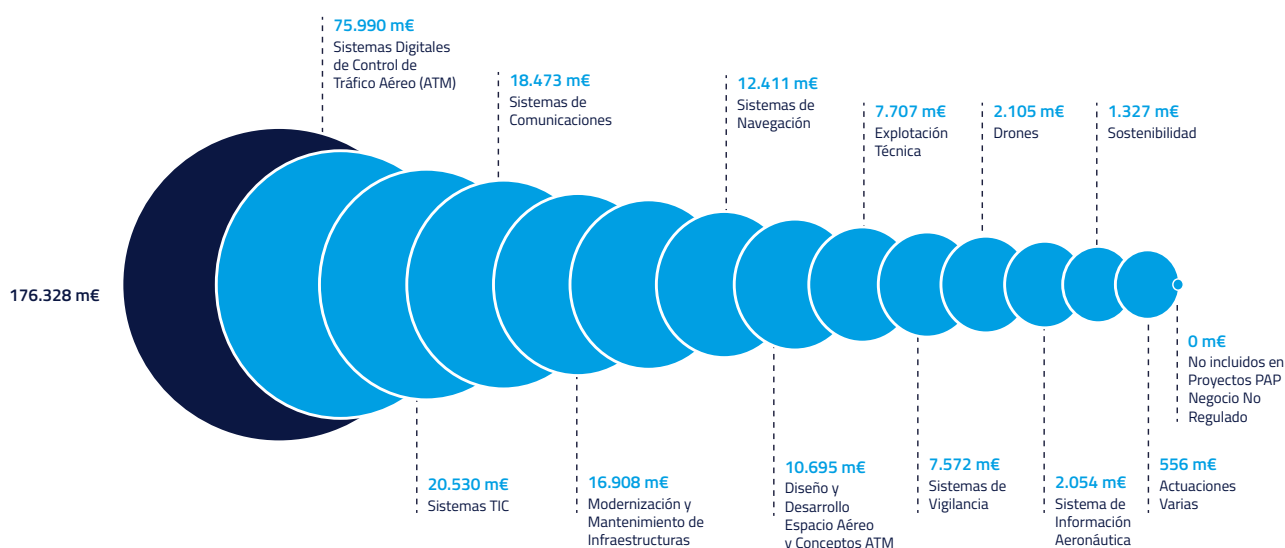
Gráfica 31

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



Gráfica 32

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



Informe de Gestión
Entidad Pública
Empresarial
"ENAIRE" y Sociedades
Dependientes
2025

1. Introducción

1.1 Introducción y evolución

1.2 Entorno Macroeconómico y del sector del transporte aéreo

2. Datos de actividad

2.1 Navegación Aérea

2.2 Aeropuertos

3. Situación económico - financiera

3.1 Cuenta de resultados

3.2 Marco legal vigente de tarifas

3.3 Balance consolidado y situación financiera

3.4 Estado de flujos de efectivo

3.5 Áreas de negocio

4. Riesgos financieros

4.1 Navegación Aérea

4.2 Aeropuertos

5. Recursos Humanos

6. Inversiones

6.1 Navegación Aérea

6.2 Aeropuertos

7. Contratación

7.1 Navegación Aérea

7.2 Aeropuertos

8. Hechos posteriores al cierre del Ejercicio

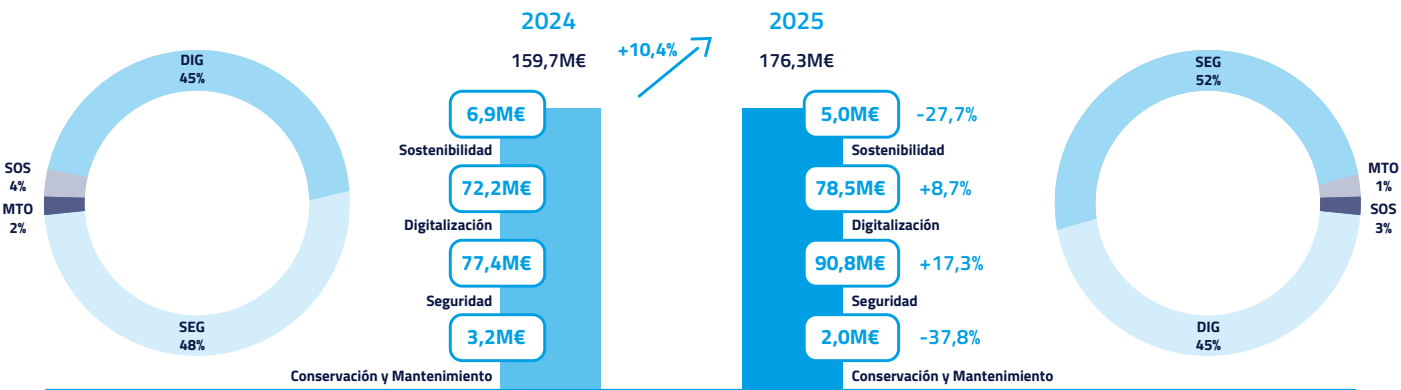
9. Perspectivas para 2026

9.1 Navegación Aérea

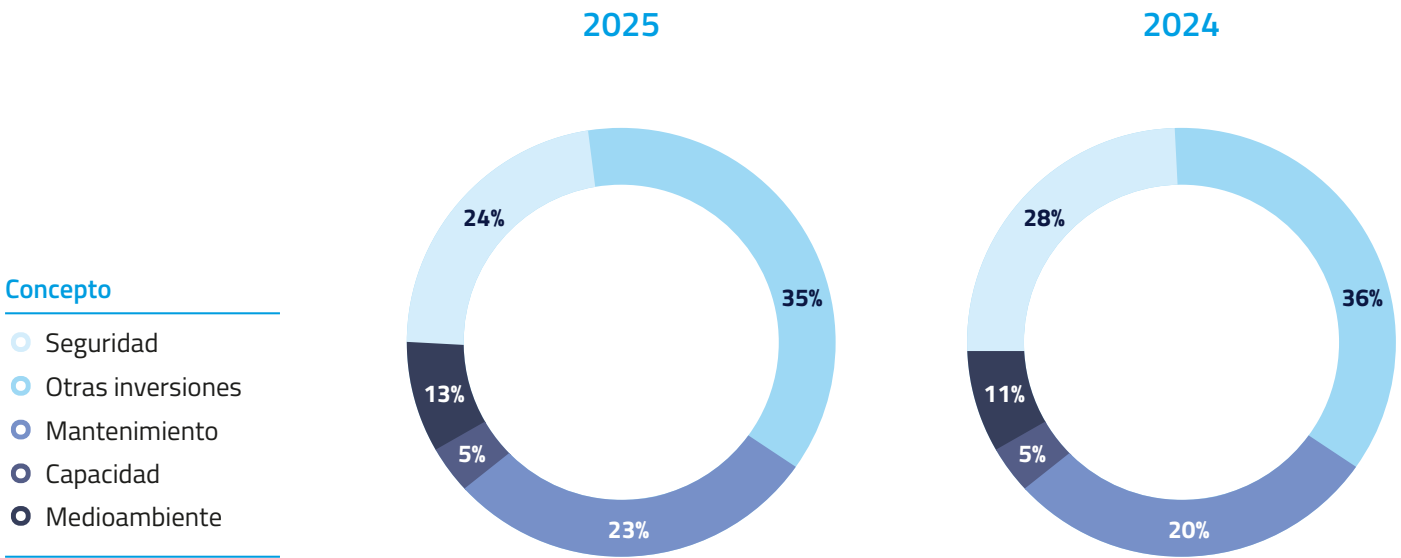
9.2 Aeropuertos

10. Anexo

Gráfica 33
(Apartado 6.1.) - Inversión de ENAIRE por conceptos en 2024 y 2025



Gráfica 34
(Apartado 6.2.) - Distribución por ámbitos de actuación de la inversión pagada en Aeropuertos



Gráfica 35

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

Título	Importe Neto Adjudicado (miles de euros)
Instalación y puesta en servicio de equipamiento de Comunicaciones ATM en las Cadenas 1, 2 y Auxiliar Operativas y en Simulación	24.084
Suministro de 5 radares PSR-3D e instalación en Espiñeiras	24.048
Suministro de equipamiento de Comunicaciones ATM en las Cadenas 1, 2 y Auxiliar Operativas y en Simulación	17.000
Desarrollos e integración de reconocimiento y síntesis de voz para pseudopilotaje y mejora del sistema ATM	11.921
Suministro en Estado Operativo (SEO) de equipamiento, instalación y puesta en servicio de equipos	10.200
Prestación del servicio de gestión de aplicación del sistema ATM 2025	8.166
Adaptación de la red REDAN a las nuevas necesidades del SNA	7.682
Servicio de Mantenimiento Correctivo, Evolutivo y Ejecución de Nuevos Proyectos de desarrollo de Aplicaciones de Gestión Empresarial	6.444

Gráfica 36

(Apartado 9.1.3.) - Expedientes adjudicados en Aeropuertos

Millones de euros

Inversión centralizada

Obras	146,0
Suministros	112,2
Asistencias, Consultorías y Servicios	40,1

Gastos centralizados

Obras	34,4
Suministros	36,7
Asistencias y Servicios	653,0

Inversión descentralizada

Obras	84,2
Suministros	22,2
Asistencias, Consultorías y Servicios	0,4

Gastos descentralizados

Obras	9,7
Suministros	9,4
Asistencias y Servicios	49,7

Gráfica 37

(Apartado 9.1.3.) - Distribución del importe de los contratos de arrendamiento comercial adjudicados por líneas de negocio en Aeropuertos

Línea de negocio	Num. Expedientes	Importe adjudicación miles de euros (1 ^a anualidad)	% s/Total
Alquiler de vehículos	4	3.900	5,8%
Alquiler de vehículos con conductor	17	4.690	7,0%
Aparcamiento de vehículos	5	-	0,0%
Arrendamiento de almacenes	3	263	0,4%
Arrendamiento de hangares	8	1.494	2,2%
Arrendamiento de oficinas, locales y mostradores	1	52	0,1%
Arrendamiento de terrenos	8	1.807	2,7%
Bares y restaurantes	19	12.822	19,0%
Carga	5	1.437	2,1%
Combustible aviación	1	1.451	2,2%
FBOS	6	10.171	15,1%
Gasolineras	3	1.167	1,7%
Máquinas	3	4.962	7,4%
Otras explotaciones inmobiliarias	1	151	0,2%
Otros ingresos comerciales	3	1.654	2,5%
Otros servicios a pasajero	1	-	0,0%
Salas VIP	30	900	1,3%
Servicios Comerciales Regulados	2	144	0,2%
Servicios Financieros	5	14.096	20,9%
Tiendas En Regimen Fiscal Normal	26	6.280	9,3%
TOTAL	151	67.441	100,0%

Gráfica 38

(Apartado 9.1.3.) - Objetivos estratégicos 2026 en Navegación Aérea

Objetivo estratégico	Indicador	Meta 2026
Seguridad	Nivel Ponderado de Seguridad (NPS Ground)	12,80
	Índice de Madurez de Ciberseguridad (IMC)	91,0%
	Indicador Acumulado de Ciberresiliencia (IAC)	4,1
Calidad y resiliencia de servicios	Nivel de Calidad Percibida (NCP)	78,5
	Demora ATFM Ruta Atribuible (ERD ATR)	0,60
	Demora ATFM Llegada Atribuible (TAD ATR)*	0,19
	% Vuelos demora ATFM inferior a 15 min	90%
	Adherencia al Slot (Carta de Servicios)	90%
Movilidad aérea sostenible	Ineficiencia ajustada de rutas voladas (KEA Ajustado)	3,28%
	% Reducción Huella de Carbono (alcances 1 y 2)	1,00%
	% Uso de energías renovables	100%
Negocio e Internacionalización	Nº líneas de negocio iniciadas de EGS	4
Competitividad y Eficiencia	Solvencia financiera	2,00
	% Tarifa Ruta Península por debajo promedio BIG4	15%
	EBITDA (M€)	180
Transformación y Modernización	Índice de Madurez Digital (DMA)	80,0%
	Tasa de rotación	6%
	Importe económico destinado a actividades I+D+i (M€)	25,0

* Correspondiente a ENAIRE para los 7 aeropuertos de Madrid, Barcelona, Palma de Mallorca, Málaga, Gran Canaria, Alicante e Ibiza.

Gráfica 39

(Apartado 9.1.3.) - Indicadores Áreas de Rendimiento Plan de Vuelo 2030

Área clave de rendimientos	Indicador	Meta 2026
Seguridad	EoSM MO1 - Cultura de Seguridad	C
	EoSM MO2 - Política y Objetivos de Seguridad	C
	EoSM MO3 - Gestión de Riesgos de Seguridad	C
	EoSM MO4 - Garantía de Seguridad	C
	EoSM MO5 - Promoción de la Seguridad	C
	EoSM - Síntesis MOs	75
Capacidad	Demora ATFM de ruta por vuelo	0,29
	Demora ATFM de llegada por vuelo*	0,58
Medioambiente	Ineficiencia de rutas voladas (KEA)	2,82%
Coste-Eficiencia	Coste Unitario de Ruta - Península (€2022)	47,16
	Coste Unitario de Ruta - Canarias (€2022)	39,9
	Coste Unitario de Aproximación (€2022)	109,72

* Correspondiente a ENAIRE para los 7 aeropuertos de Madrid, Barcelona, Palma de Mallorca, Málaga, Gran Canaria, Alicante e Ibiza.