



Informe de Auditoría de Aena, Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia, S.M.E., S.A.U.

(Junto con las cuentas anuales e informe de gestión de Aena, Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia, S.M.E., S.A.U. correspondientes al ejercicio finalizado el 31.12.2025)



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

Informe de Auditoría de Cuentas Anuales emitido por un Auditor Independiente

Al Accionista Único de Aena, Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia, S.M.E., S.A. (Sociedad Unipersonal)

Opinión

Hemos auditado las cuentas anuales de Aena, Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia, S.M.E., S.A.U. (la Sociedad), que comprenden el balance a 31 de diciembre de 2025, la cuenta de pérdidas y ganancias, el estado de cambios en el patrimonio neto, el estado de flujos de efectivo y la memoria correspondientes al ejercicio terminado en dicha fecha.

En nuestra opinión, las cuentas anuales adjuntas expresan, en todos los aspectos significativos, la imagen fiel del patrimonio y de la situación financiera de la Sociedad a 31 de diciembre de 2025, así como de sus resultados y flujos de efectivo correspondientes al ejercicio terminado en dicha fecha, de conformidad con el marco normativo de información financiera que resulta de aplicación (que se identifica en la nota 2 de la memoria) y, en particular, con los principios y criterios contables contenidos en el mismo.

Fundamento de la opinión

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

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

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

Aspectos más relevantes de la auditoría

Los aspectos más relevantes de la auditoría son aquellos que, según nuestro juicio profesional, han sido considerados como los riesgos de incorrección material más significativos en nuestra auditoría de las cuentas anuales del periodo actual. Estos riesgos han sido tratados en el contexto de nuestra auditoría de las cuentas anuales en su conjunto, y en la formación de nuestra opinión sobre éstas, y no expresamos una opinión por separado sobre esos riesgos.

Reconocimiento de ingresos aeronáuticos (véanse notas 4.8. y 14.1. de la memoria de las cuentas anuales)

Los ingresos por servicios aeronáuticos han ascendido, durante el ejercicio 2025, a 6.548.871 euros. Dichos ingresos son generados en su mayor parte por el uso de la infraestructura aeroportuaria correspondiente al Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia, por parte de las líneas aéreas y pasajeros. Debido a la significatividad de los ingresos por servicios aeronáuticos, así como a la gran cantidad de transacciones de diferente tipo e importe que dan lugar a los ingresos por servicios aeronáuticos, se ha considerado un aspecto relevante de nuestra auditoría.

Nuestros procedimientos de auditoría han comprendido, entre otros, la evaluación de los criterios, normas y políticas contables utilizadas por la Sociedad en el registro de los ingresos por servicios aeronáuticos. Asimismo, en relación con la existencia y exactitud de dichos ingresos a lo largo del periodo y en colaboración con nuestros especialistas en análisis de datos, hemos analizado la totalidad de estas transacciones, identificando, mediante el establecimiento de patrones en el conjunto de datos, las anomalías en las que centrar nuestros procedimientos a través de la inspección de la documentación soporte correspondiente. Asimismo, hemos realizado pruebas de detalle sobre las transacciones que han generado ingresos por servicios aeronáuticos para comprobar el adecuado registro del ingreso en el ejercicio correspondiente según su devengo. Adicionalmente, hemos evaluado si la información revelada en las cuentas anuales cumple con los requerimientos del marco normativo de información financiera aplicable a la Sociedad.

Otra información: Informe de gestión

La otra información comprende exclusivamente el informe de gestión del ejercicio 2025, cuya formulación es responsabilidad de los administradores de la Sociedad y no forma parte integrante de las cuentas anuales.

Nuestra opinión de auditoría sobre las cuentas anuales no cubre el informe de gestión. Nuestra responsabilidad sobre el informe de gestión, de conformidad con lo exigido por la normativa reguladora de la actividad de auditoría de cuentas, consiste en evaluar e informar sobre la concordancia del informe de gestión con las cuentas anuales, a partir del conocimiento de la entidad obtenido en la realización de la auditoría de las citadas cuentas, así como evaluar e informar de si el contenido y presentación del informe de gestión son conformes a la normativa que resulta de aplicación. Si, basándonos en el trabajo que hemos realizado, concluimos que existen incorrecciones materiales, estamos obligados a informar de ello.

Sobre la base del trabajo realizado, según lo descrito en el párrafo anterior, la información que contiene el informe de gestión concuerda con la de las cuentas anuales del ejercicio 2025 y su contenido y presentación son conformes a la normativa que resulta de aplicación.

Responsabilidad de los administradores en relación con las cuentas anuales

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

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

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

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

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

- Identificamos y valoramos los riesgos de incorrección material en las cuentas anuales, debida a fraude o error, diseñamos y aplicamos procedimientos de auditoría para responder a dichos riesgos y obtenemos evidencia de auditoría suficiente y adecuada para proporcionar una base para nuestra opinión. El riesgo de no detectar una incorrección material debida a fraude es más elevado que en el caso de una incorrección material debida a error, ya que el fraude puede implicar colusión, falsificación, omisiones deliberadas, manifestaciones intencionadamente erróneas, o la elusión del control interno.
- Obtenemos conocimiento del control interno relevante para la auditoría con el fin de diseñar procedimientos de auditoría que sean adecuados en función de las circunstancias, y no con la finalidad de expresar una opinión sobre la eficacia del control interno de la entidad.
- Evaluamos si las políticas contables aplicadas son adecuadas y la razonabilidad de las estimaciones contables y la correspondiente información revelada por los administradores.

- Concluimos sobre si es adecuada la utilización, por los administradores, del principio contable de empresa en funcionamiento y, basándonos en la evidencia de auditoría obtenida, concluimos sobre si existe o no una incertidumbre material relacionada con hechos o con condiciones que pueden generar dudas significativas sobre la capacidad de la Sociedad para continuar como empresa en funcionamiento. Si concluimos que existe una incertidumbre material, se requiere que llamemos la atención en nuestro informe de auditoría sobre la correspondiente información revelada en las cuentas anuales o, si dichas revelaciones no son adecuadas, que expresemos una opinión modificada. Nuestras conclusiones se basan en la evidencia de auditoría obtenida hasta la fecha de nuestro informe de auditoría. Sin embargo, los hechos o condiciones futuros pueden ser la causa de que la Sociedad deje de ser una empresa en funcionamiento.
- Evaluamos la presentación global, la estructura y el contenido de las cuentas anuales, incluida la información revelada, y si las cuentas anuales representan las transacciones y hechos subyacentes de un modo que logran expresar la imagen fiel.

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

Entre los riesgos significativos que han sido objeto de comunicación a los administradores de Aena, Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia, S.M.E., S.A.U., determinamos los que han sido de la mayor significatividad en la auditoría de las cuentas anuales del periodo actual y que son, en consecuencia, los riesgos considerados más significativos.

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

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



Luis María Llorente Benito
Inscrito en el R.O.A.C. nº 23568

20 de febrero de 2026



**Aena, Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional
de la Región de Murcia, S.M.E., S.A. (Unipersonal)**

Cuentas Anuales e Informe de Gestión
correspondientes al ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2025

**Aena, Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia, S.M.E., S.A.
(Unipersonal)**
Cuentas Anuales del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2025

(Importes en euros salvo otra indicación)

Estados Financieros

Balance a 31 de diciembre de 2025	1
Cuenta de Pérdidas y ganancias correspondiente al ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2025	3
Estado de Cambios en el Patrimonio Neto correspondiente al ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2025	4
Estado de flujos de efectivo correspondiente al ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2025	5

Notas de las Cuentas Anuales del ejercicio 2025

1. INFORMACIÓN GENERAL	6
2. BASES DE PRESENTACIÓN DE LAS CUENTAS ANUALES	14
3. APLICACIÓN DEL RESULTADO	17
4. NORMAS DE REGISTRO Y VALORACIÓN	17
5. INMOVILIZADO INTANGIBLE	28
6. INMOVILIZADO MATERIAL	30
7. ARRENDAMIENTOS	30
8. INSTRUMENTOS FINANCIEROS	31
9. EFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFECTIVO	35
10. PATRIMONIO NETO	35
11. PROVISIONES, ACTIVOS Y PASIVOS CONTINGENTES	36
12. GESTIÓN DE LOS RIESGOS OPERATIVOS Y FINANCIEROS	39
13. SITUACIÓN FISCAL	44
14. INGRESOS Y GASTOS	47
15. OPERACIONES Y SALDOS CON PARTES VINCULADAS	49
16. INFORMACIÓN SOBRE MEDIO AMBIENTE	54
17. INFORMACIÓN SOBRE EMPLEADOS	55
18. HONORARIOS DE AUDITORÍA	56
19. INFORMACIÓN SOBRE EL EJERCICIO MEDIO DE PAGO A PROVEEDORES. DISPOSICIÓN ADICIONAL TERCERA. "DEBER DE INFORMACIÓN" DE LA LEY 15/2010, DE 5 DE JULIO	56
20. HECHOS POSTERIORES	57

Aena, Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia, S.M.E., S.A.
(Unipersonal)

Cuentas Anuales del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2025

(Importes en euros salvo otra indicación)

Balance a 31 de diciembre de 2025

	Euros	Notas	2025	2024
ACTIVO NO CORRIENTE				
Inmovilizado intangible	5		11.196.044	10.558.711
Acuerdo de concesión, activo regulado			11.196.044	10.558.575
Aplicaciones informáticas			-	136
Inmovilizado material	6		193.481	224.235
Instalaciones técnicas y otro inmovilizado material			193.481	224.235
Inversiones financieras a largo plazo	8.1		86.997	100.288
Otros activos financieros			86.997	100.288
Deudas comerciales no corrientes	8.1		999.206	585.740
Activos por impuesto diferido	13.1		6.656	13.407
TOTAL ACTIVO NO CORRIENTE			12.482.384	11.482.381
ACTIVO CORRIENTE				
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar			1.665.124	2.189.856
Clientes por ventas y prestación de servicios	8.1		1.395.826	1.590.788
Clientes, empresas del grupo, y asociadas	15.1		218	5
Personal	8.1		7.544	8.136
Otros créditos con las Administraciones Públicas	13.1		261.536	590.927
Inv. en emp. grupo y asociadas a corto plazo	8.1, 15.1		925.340	496.085
Créditos a empresas			925.340	496.085
Inversiones financieras a corto plazo	8.1		8.874	7.620
Otros activos financieros			8.874	7.620
Periodificaciones a corto plazo			50.849	44.952
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	9		3.312.161	3.243.561
TOTAL ACTIVO CORRIENTE			5.962.348	5.982.074
TOTAL ACTIVO			18.444.732	17.464.455

Las Notas del 1 al 20 descritas en la memoria adjunta forman parte integrante de las presentes cuentas anuales.

Aena, Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia, S.M.E., S.A.
(Unipersonal)
Cuentas Anuales del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2025

(Importes en euros salvo otra indicación)

	Euros	Notas	2025	2024
PATRIMONIO NETO				
Fondos propios	10		(211.669)	1.026.382
Capital			8.500.000	8.500.000
Reserva Legal			1.700.000	1.700.000
Otras Reservas			(2.439)	(2.961)
Resultados negativos de ejercicios anteriores			(16.862.716)	(15.433.014)
Aportaciones de socios			7.692.059	7.692.059
Resultado del ejercicio			(1.238.573)	(1.429.702)
TOTAL PATRIMONIO NETO			(211.669)	1.026.382
PASIVO NO CORRIENTE				
Provisiones a largo plazo	11		3.343.679	3.048.504
Deudas a largo plazo	8.2		1.195.951	1.275.701
Otros pasivos financieros			1.195.951	1.275.701
Deudas con empresas del grupo y asociadas a largo plazo.	8.2, 15.1		11.000.000	7.000.000
Pasivos por impuesto diferido	13.1		131.225	131.225
TOTAL PASIVO NO CORRIENTE			15.670.855	11.455.430
PASIVO CORRIENTE				
Provisiones a corto plazo	11		105.373	101.425
Deudas a corto plazo	8.2		462.319	662.905
Otros pasivos financieros			462.319	662.905
Deudas con empresas del grupo y asociadas a corto plazo	8.2, 15.1		498.704	1.316.440
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar			1.919.150	2.901.873
Acreedores empresas del grupo y asociadas	8.2, 15.1		204.902	577.915
Acreedores varios	8.2		755.399	772.602
Personal	8.2		415.280	528.288
Otras deudas con Administraciones Públicas	13.1		364.139	329.712
Anticipos de clientes	8.2		179.430	693.356
TOTAL PASIVO CORRIENTE			2.985.546	4.982.643
TOTAL PATRIMONIO NETO Y PASIVO			18.444.732	17.464.455

Las Notas del 1 al 20 descritas en la memoria adjunta forman parte integrante de las presentes cuentas anuales.

**Aena, Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia, S.M.E., S.A.
(Unipersonal)**

Cuentas Anuales del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2025

(Importes en euros salvo otra indicación)

Cuenta de Pérdidas y ganancias correspondiente al ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2025

	Euros	Notas	2025	2024
OPERACIONES CONTINUADAS				
Importe neto de la cifra de negocios	14.1		13.227.081	12.699.456
Aprovisionamientos	14.2		(1.433.536)	(1.412.046)
Consumo de materias primas y otras materias consumibles			(11.671)	(7.041)
Trabajos realizados por otras empresas			(1.421.865)	(1.405.005)
Otros ingresos de explotación			74.464	82.854
Ingresos accesorios y otros de gestión corriente			74.464	82.854
Gastos de personal	14.3		(5.317.543)	(5.112.601)
Sueldos, salarios y asimilados			(3.811.510)	(3.621.492)
Cargas sociales			(1.581.537)	(1.544.843)
Provisiones			75.504	53.734
Otros gastos de explotación			(7.784.447)	(7.539.857)
Servicios exteriores	14.4		(6.134.653)	(5.868.762)
Tributos			(970.416)	(948.173)
Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales	8.1.3		(157)	(19.583)
Otros gastos de gestión corriente	11		(679.221)	(703.339)
Amortización del inmovilizado	5,6		(691.782)	(593.418)
Exceso de provisiones	11		398.200	-
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN			(1.527.563)	(1.875.612)
Ingresos financieros	14.5		45.812	92.176
De valores negociables y otros instrumentos financieros			45.812	92.176
De terceros			45.812	92.176
Gastos financieros	14.5		(170.180)	(123.748)
Por deudas con empresas del grupo	15.2		(106.810)	(71.921)
Por deudas con terceros			-	-
Por actualización de provisiones			(63.370)	(51.827)
RESULTADO FINANCIERO			(124.368)	(31.572)
RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS			(1.651.931)	(1.907.184)
Impuesto sobre beneficios	13.2		413.358	477.482
RESULTADO DEL EJERCICIO PROCEDENTE DE OPERACIONES CONTINUADAS			(1.238.573)	(1.429.702)
RESULTADO DEL EJERCICIO			(1.238.573)	(1.429.702)

Las Notas del 1 al 20 descritas en la memoria adjunta forman parte integrante de las presentes cuentas anuales.

Estado de Cambios en el Patrimonio Neto correspondiente al ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2025

1. Estado de ingresos y gastos reconocidos correspondiente al ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2025

Euros	Nota	2025	2024
Resultado de la cuenta de pérdidas y ganancias		(1.238.573)	(1.429.702)
Ingresos y gastos imputados directamente al patrimonio neto			
Por ganancias y pérdidas actuariales		696	306
Efecto impositivo		(174)	(76)
Total ingresos y gastos imputados directamente al patrimonio neto		522	230
Transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias			
Total transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias		-	-
TOTAL DE INGRESOS Y GASTOS RECONOCIDOS		(1.238.051)	(1.429.472)

2. Estado total de cambios en el patrimonio neto correspondiente al ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2025

Euros	Capital escriturado (Nota 9.a)	Reserva Legal	Otras reservas	Resultados de ejercicios anteriores	Aportación de socios (Nota 10)	Resultado del ejercicio	Total
Saldo a 31 de diciembre de 2023	8.500.000	1.700.000	(3.191)	(14.159.551)	7.692.059	(1.273.463)	2.455.854
Total ingresos y gastos reconocidos	-	-	230	-	-	(1.429.702)	(1.429.472)
Aplicación del resultado del ejercicio anterior	-	-	-	(1.273.463)	-	1.273.463	-
Saldo a 31 de diciembre de 2024	8.500.000	1.700.000	(2.961)	(15.433.014)	7.692.059	(1.429.702)	1.026.382
Total ingresos y gastos reconocidos	-	-	522	-	-	(1.238.573)	(1.238.051)
Aplicación del resultado del ejercicio anterior	-	-	-	(1.429.702)	-	1.429.702	-
Saldo a 31 de diciembre de 2025	8.500.000	1.700.000	(2.439)	(16.862.716)	7.692.059	(1.238.573)	(211.669)

Las Notas del 1 al 20 descritas en la memoria adjunta forman parte integrante de las presentes cuentas anuales.

Estado de flujos de efectivo correspondiente al ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2025

	Euros	Notas	2025	2024
FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE EXPLOTACIÓN				
RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS			(1.651.931)	(1.907.184)
Ajustes del resultado			614.082	819.097
Amortización del inmovilizado	5.6		691.782	593.418
Correcciones valorativas por deterioro de créditos comerciales	8.1.3		157	19.583
Variación de provisiones relacionadas con la infraestructura	11		679.018	702.659
Variación de otras provisiones			(478.697)	(62.291)
Otros ingresos financieros	14.5		(45.812)	(92.176)
Gastos financieros	14.5		170.180	123.748
Otros ajustes al resultado	14.1		(402.546)	(465.844)
Cambios en el capital corriente			(490.169)	857.212
Deudores y otras cuentas a cobrar			507.758	716.634
Acreedores y otras cuentas a pagar			(995.781)	140.578
Otros pasivos no corrientes			(2.146)	-
Otros flujos de efectivo de las actividades de explotación			(63.976)	21.923
Pagos de intereses			(103.707)	(72.656)
Cobros de intereses			49.051	94.579
(Pagos)/cobros por impuesto de beneficios			(9.320)	-
Flujos de efectivo de las actividades de explotación			(1.591.994)	(208.952)
FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE INVERSIÓN				
Pagos por inversiones			(1.432.036)	(1.908.046)
Inmovilizado intangible			(1.416.702)	(1.889.194)
Inmovilizado material			(15.334)	(18.852)
Cobros por desinversiones			8.798	139.774
Otros activos financieros			8.798	139.774
Flujos de efectivo de las actividades de inversión			(1.423.238)	(1.768.272)
FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE FINANCIACIÓN				
Cobros y pagos por instrumentos de pasivo financiero			3.083.832	108.245
Emisión de deudas con empresa del Grupo				
a) Emisión.			4.024.729	131.429
Deudas con empresas del grupo y asociadas (+)	15		4.000.000	-
Otros(+).			24.729	131.429
b) Devolución y amortización de			(940.897)	(23.184)
Deudas con empresas del grupo y asociadas (-)	15		(820.839)	-
Otras deudas			(120.058)	(23.184)
Flujos de efectivo de las actividades de financiación			3.083.832	108.245
EFFECTO DE LAS VARIACIONES DE LOS TIPOS DE CAMBIO			-	-
AUMENTO / DISMINUCIÓN NETA DEL EFECTIVO O EQUIVALENTES			68.600	(1.868.979)
Efectivo o equivalentes al comienzo del ejercicio			3.243.561	5.112.540
Efectivo o equivalentes al final del ejercicio			3.312.161	3.243.561

Las Notas del 1 al 20 descritas en la memoria adjunta forman parte integrante de las presentes cuentas anuales.

Memoria de las Cuentas Anuales correspondiente al ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2025

1. INFORMACIÓN GENERAL

1.1. Antecedentes, constitución y actividad de la Sociedad

Aena, Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia, S.M.E., S.A.U. (en adelante, la "Sociedad", "la Sociedad concesionaria" o la "Concesionaria" o "SCAIRM") se constituyó en España el día 25 de enero de 2018 como sociedad anónima con un capital social de 8,5 millones de euros, titularidad al 100% de Aena S.M.E., S.A. (en adelante AENA) y, por tanto, Sociedad Mercantil Estatal. Fue autorizada por el Consejo de Ministros en fecha 29 de diciembre de 2017. Su domicilio social y fiscal se encuentra situado en la calle Avenida España número 101, 30154, Valladolides y Lo Jurado (Murcia). La duración de la Sociedad es indefinida y todas sus actividades se realizan únicamente en España.

Como resultado de la tramitación del oportuno expediente de contratación, por Orden de la Consejería de Presidencia y Fomento de la Región de Murcia de fecha 15 de enero de 2018, se procedió a la adjudicación del contrato para la operación, mantenimiento y la explotación del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia ("AIRM") a AENA, con un plazo de duración de la concesión de 25 años.

La Sociedad se constituyó con el objeto de cumplir con la cláusula 33 del Pliego de Cláusulas Particulares de la licitación de la mencionada concesión, que fue objeto de licitación pública, publicándose en 2017 los Pliegos de la licitación relativa a la "Gestión, Explotación, Mantenimiento y Conservación del Aeropuerto Internacional Región de Murcia".

La Sociedad tiene por objeto exclusivo el ejercicio de los derechos y el cumplimiento de las obligaciones derivadas de la Concesión Administrativa para la Gestión, Explotación y Mantenimiento del Aeropuerto de la Región de Murcia, esto es, de acuerdo con lo estipulado en la cláusula 2ª del Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares (el "PCAP") en el que se detalla:

1. Explotación y conservación de las infraestructuras aeroportuarias.

- 1) El mantenimiento preventivo y correctivo del aeropuerto en las condiciones requeridas para un aeropuerto clase 4E y para el mantenimiento de su certificación como infraestructura aeroportuaria de interés general.
- 2) La obligación de equipar las instalaciones aeroportuarias de acuerdo con lo previsto en este Pliego y el Pliego de Prescripciones Técnicas Particulares.
- 3) La conservación y mantenimiento de las instalaciones aeroportuarias, así como del equipamiento y material, según lo requerido para un aeropuerto clase 4E y la certificación de la infraestructura aeroportuaria de interés general.
- 4) Tal y como establecen los artículos 279 y 280 del Texto Refundido de la Ley de Contratos del Sector Público (el "TRCSP"), el Concesionario deberá mantener y explotar las infraestructuras según el progreso que la ciencia demande, así como las requeridas por la legislación vigente en cada momento, ya sea esta normativa técnica, medioambiental, de accesibilidad y eliminación de barreras y de seguridad de los usuarios que resulte de aplicación en los términos y con el alcance previsto en el presente pliego.
- 5) La adecuación, reforma y modernización de las instalaciones aeroportuarias para adaptarlas a las características técnicas y funcionales requeridas para la correcta prestación de los servicios o la realización de las actividades económicas a las que aquellas sirvan de soporte material.
- 6) El Concesionario vendrá obligado a aplicar una determinada medida cuando sea aprobada por la normativa correspondiente. En este caso, el Concesionario no tendrá derecho a exigir indemnización alguna, por parte de la Administración, derivada de las cargas económicas inherentes a los trabajos para poner en práctica la citada medida, salvo que a la misma le sea de aplicación alguno de los apartados del artículo 282 del Texto Refundido de la Ley de

**Aena, Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia, S.M.E., S.A.
(Unipersonal)
Cuentas Anuales del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2025**

(Importes en euros salvo otra indicación)

Contratos del Sector Público (en adelante, TRLCSP). En todo caso, para la explotación, conservación y mantenimiento se estará a lo establecido en el PCAP y Pliego de Prescripciones Técnicas Particulares.

2. Explotación de las actividades comerciales.

El concesionario realizará asimismo la explotación y comercialización por sí o por terceros, de las actividades comerciales que puedan desarrollarse dentro de las instalaciones aeroportuarias. Por otro lado, en caso de que fuera necesario realizar inversiones para la explotación efectiva de las actividades comerciales, éstas serán realizadas por el concesionario.

3. Servicio de Torre de Control.

La prestación del servicio de tránsito aéreo (ATS), que se prestará a través del proveedor civil designado, de conformidad con lo establecido en la Ley 9/2010 de 14 de abril, sobre la prestación de servicios de tránsito aéreo, y establecimiento de las obligaciones de los proveedores civiles de dichos servicios y fijación de determinadas condiciones laborales para los controladores civiles de tránsito aéreo (en adelante, la Ley 9/2010). Sin perjuicio de ello, la prestación de este servicio se regirá por lo dispuesto en el presente PCAP, así como en el PPTP.

4. Explotación de la Zona de Actividades Complementarias.

Consistirá en la explotación, por sí o por terceros, de la Zona de Actividades Complementarias que, de acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, modificado por el Real Decreto 297/2013, de 26 de abril, y lo previsto en este Pliego, es susceptible de aprovechamiento económico diferenciado del correspondiente a las instalaciones aeroportuarias entendidas en sentido estricto, sujetándose a los usos permitidos por la Administración competente de acuerdo con el Plan Director y el Plan Especial del Sistema General Aeroportuario.

Con fecha 15 de enero de 2019 se inauguró el Aeropuerto Internacional Región de Murcia (AIRM), habiendo comenzado el inicio de sus operaciones y, por lo tanto, a partir de dicho momento el Aeropuerto de Murcia San Javier queda destinado exclusivamente a la aviación militar.

De acuerdo con el art. 13.1 del Texto Refundido de la Ley de Sociedades de Capital, la Sociedad se ha inscrito en el Registro Mercantil como sociedad unipersonal. La Sociedad está integrada en el Grupo Aena, cuya sociedad dominante es Aena S.M.E., S.A., con domicilio social en Madrid, Calle Peonías, número 12, la cual formula cuentas anuales consolidadas. Las cuentas anuales consolidadas del Grupo Aena correspondientes al ejercicio 2025 serán depositadas en el Registro Mercantil de Madrid en los plazos establecidos por la normativa en vigor.

Los Administradores del Grupo Aena S.M.E. S.A. formularon el 25 de febrero de 2025 las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2024 bajo NIIF-UE que muestran unos beneficios consolidados de 1.972.028 miles de euros y un patrimonio neto consolidado de 8.208.200 miles de euros.

1.2. Segregación de rama de actividad

El 7 de diciembre de 2011, el Ministerio de Fomento y la Consejería de Obras Públicas y Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia firmaron un Protocolo “para establecer las bases del desarrollo de la aviación civil en la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia” (publicado en el Boletín Oficial de la Región de Murcia nº 281, de 7 de diciembre de 2011), por el que ambas partes ponían de manifiesto la necesidad de que el tráfico civil en la Región de Murcia se realizase únicamente a través del AIRM, a tan sólo 30 kilómetros (aproximadamente) del Aeropuerto de Murcia San Javier, el cual quedaría destinado, una vez se llevara a cabo la apertura del AIRM, exclusivamente a la aviación militar (salvo casos de emergencia). A tal efecto, en la oferta presentada por Aena en la licitación pública de la gestión y explotación del AIRM, se contemplaba expresamente el cierre del tráfico civil en la base aérea de San Javier de forma

Aena, Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia, S.M.E., S.A. (Unipersonal)

Cuentas Anuales del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2025

(Importes en euros salvo otra indicación)

coordinada con la entrada en funcionamiento del AIRM, evitando cualquier tipo de duplicidad de funciones aeroportuarias en la Comunidad Autónoma Región de Murcia.

Con la apertura del nuevo AIRM, la Base Aérea de San Javier queda destinada exclusivamente a la aviación militar. Por ello, Aena S.M.E., S.A. aprobó segregarse y aportar la rama de actividad consistente en la gestión y explotación de la aviación civil del Aeropuerto de San Javier a la Sociedad, actual gestora del AIRM, a través del mecanismo de sucesión universal.

AENA era la gestora del Aeropuerto de Murcia San Javier, mientras que la Sociedad Concesionaria del AIRM es una empresa 100 % titularidad de AENA, por lo que no sólo se trata de empresas del mismo grupo (en los términos del artículo 42 del Código de Comercio) sino que Aena S.M.E., S.A. es su Accionista Único.

La segregación está contemplada en los Artículos 71 y siguientes de la Ley 3/2009, de 3 de abril, sobre Modificaciones Estructurales de las Sociedades Mercantiles, en los siguientes términos: “traspaso en bloque por sucesión universal de una o varias partes del patrimonio de una sociedad, cada una de las cuales forme una unidad económica, a una o varias sociedades”. AENA S.M.E., S.A. (matriz) utilizó dicho mecanismo de segregación con el fin de aportar a la Sociedad la rama de actividad correspondiente a Murcia San Javier, a través del mecanismo de sucesión universal.

Dicha sucesión universal permitió que todo el personal, así como los proveedores/clientes (fuente de los ingresos comerciales) de San Javier pudieran continuar normalmente con sus actividades en el nuevo AIRM, sin necesidad de sacar a concurso las plazas del personal ni los servicios del aeropuerto. Asimismo, la aplicación del principio de la sucesión universal permitió que la Sociedad continuase con todos los contratos que adjudicó AENA para el Aeropuerto de Murcia San Javier, con los consiguientes beneficios que ello conllevaba, tanto desde el punto de vista de una transición lo más eficiente y ordenada posible de la operativa del Aeropuerto de Murcia San Javier al AIRM, como desde el punto de vista del mantenimiento del empleo y la paz social.

La segregación fue autorizada por el Consejo de Ministros, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 169.f) de la Ley 33/2003 del Patrimonio de las Administraciones Públicas con fecha 3 de agosto de 2018. Asimismo, el proyecto de segregación fue aprobado por la Sociedad Segregada y la Sociedad Beneficiaria con fecha 30 de octubre de 2018.

De acuerdo al proyecto de segregación aprobado, el valor total de la rama de actividad segregada de Aena y aportada a la Sociedad el 1 de enero de 2018, fecha de efectos contables de la segregación, fue de 1.191 miles de euros, que se correspondía con el valor neto contable de la misma, según resulta de los estados financieros consolidados del Grupo Aena a dicha fecha. El tratamiento contable de la segregación supuso un incremento del Patrimonio Neto, como aportaciones no dinerarias de los socios.

1.3 Acuerdo de concesión

a) Descripción del acuerdo y calificación contable de la contraprestación recibida

Con fecha 24 de febrero de 2018 se formalizó el contrato de gestión de servicios públicos con modalidad de concesión entre la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, titular de las instalaciones del AIRM y la Sociedad cuyo objeto comprende toda actuación relativa a la gestión, explotación, mantenimiento y conservación del Aeropuerto Internacional de Murcia. La duración de la concesión será de 25 años desde la formalización del contrato.

La Sociedad evaluó y concluyó que, en función de las características contractuales y legales, el acuerdo de concesión se encuentra en el alcance de la Orden EHA/3362/2010, de 23 de diciembre, por la que se aprueban las normas de adaptación del Plan General de Contabilidad a las empresas concesionarias de infraestructuras públicas.

Dado que en el Acuerdo de concesión formalizado inicialmente la contraprestación recibida consistía únicamente en el derecho a cobrar las correspondientes tarifas en función del grado de utilización del servicio público prestado y, por tanto, la Sociedad concesionaria asumía, en los términos propios de este tipo de acuerdos, el riesgo de demanda, la Sociedad calificó dicha contraprestación como inmovilizado intangible.

**Aena, Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia, S.M.E., S.A.
(Unipersonal)**

Cuentas Anuales del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2025

(Importes en euros salvo otra indicación)

Como consecuencia del desequilibrio originado por la situación sociosanitaria ocasionada por la pandemia del COVID-19, con fecha 29 de diciembre de 2020 se publicó en el Boletín Oficial de la Región de Murcia el Decreto 224/2020, de 23 de diciembre, por el que se establecían las normas especiales reguladoras de la concesión directa de subvención a SCAIRM. Este hecho supuso una modificación del acuerdo de concesión suscrito inicialmente entre la Sociedad y la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, y establecía una aportación a favor de la Sociedad de 2.592 miles de euros, como parte de la contraprestación a recibir como concesionaria, mediante un derecho incondicional a recibir efectivo de la entidad concedente para garantizar la recuperación de parte del coste de la infraestructura. Esta subvención se hizo efectiva el 1 de febrero de 2021.

A pesar de la compensación, en 2021 la situación de desequilibrio de la concesión como consecuencia de la situación originada por la pandemia, no desapareció. Por ello, el Consejo de Gobierno de la Región de Murcia, por medio de la Disposición Adicional Tercera del Decreto-Ley 1/2021, de 6 de mayo, de reactivación económica y social tras el impacto del COVID-19 en el área de vivienda e infraestructuras, acordó autorizar la adaptación del contrato de gestión de servicios públicos del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia a las nuevas circunstancias derivadas de la pandemia. Esta iniciativa se perfeccionó el 17 de noviembre de 2021 con la Orden por la que se resuelven las solicitudes de reequilibrio del Contrato de Concesión para la “Gestión, explotación, Mantenimiento y conservación del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia”, en la que se modificaron parte de los términos relevantes del acuerdo, estableciéndose mecanismos de compensación basados en una reducción de los cánones a pagar, que serán revisables anualmente en función de la evolución de las circunstancias determinadas en cada una de las cláusulas modificadas del Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares que rige el contrato de concesión.

b) Términos relevantes del acuerdo de concesión

La Sociedad tiene la obligación de explotar, mantener y conservar el Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia y el derecho a percibir una retribución en concepto de precio por la utilización de las instalaciones y por la prestación de servicios y actividades de tráfico y transportes aéreos (tarifas de aterrizaje, explotación económica de la terminal y servicios de pasajeros, mercancías y empresas de transportes aéreo) o vinculadas con la gestión del AIRM, que pudiera desarrollar de acuerdo con lo previsto en el contrato de concesión.

El contrato confiere a la Sociedad el derecho a percibir las contraprestaciones que se deriven de la explotación de las instalaciones que se entregan en concesión, ya sean éstas consecuencia de las Actividades Aeroportuarias o de las actividades relacionadas con la Zona de Actividades Complementarias ("ZAC").

Los ingresos que perciba la Sociedad Concesionaria por los servicios aeroportuarios prestados en el ejercicio de la actividad aeroportuaria tendrán la naturaleza de precios privados de conformidad con el artículo 71 de la Ley 21/2003. La concesionaria podrá percibir ingresos por la prestación de los servicios enumerados en el artículo 68. 2 de la citada Ley 21/2003, cuyo contenido y características se desarrollan en artículos posteriores del mismo texto, por el servicio de carga o descarga de mercancías, así como por cualquier otro servicio y actividad que desarrolle en el Aeropuerto y que no esté incluido entre los relacionados en el artículo anteriormente citado.

Antes de la puesta en servicio del Aeropuerto, la Concesionaria propuso a la Administración concedente para su aprobación las tarifas máximas a aplicar por los servicios aeroportuarios enumerados en el citado artículo 68, así como por cualquier otro servicio y actividad que desarrolle en el Aeropuerto. Igualmente, antes del inicio de cada año natural deberá proponer para su aprobación la actualización de las mismas. Tanto la propuesta como la aprobación de las mismas deberán ajustarse a la legislación que sea de aplicación en cada momento.

En la aplicación de las tarifas a aplicar por los servicios y actividades que la Sociedad Concesionaria desarrolle en el Aeropuerto, la misma deberá evitar discriminaciones entre los usuarios de las instalaciones. Ello no obstará a la posible modulación de las mismas por motivos de interés público y general. Los criterios aplicados para esta modulación deberán ser pertinentes, objetivos y transparentes.

La fijación de los precios por parte de la Sociedad debe tener en consideración el escenario financiero de tarifas máximas determinadas en el Plan Económico Financiero aprobado por la Administración.

Con fecha 27 de diciembre de 2021 se formalizó la adenda al contrato de concesión conforme a lo establecido en la Orden de la Consejería de Fomento e Infraestructuras de la Región de Murcia, de 17 de noviembre de 2021, por la que se resuelven las solicitudes de reequilibrio del Contrato de Concesión para la "Gestión, explotación, Mantenimiento y conservación del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia". Como consecuencia, se modificaron las obligaciones de la Concesionaria frente a la Administración en los siguientes términos:

1. Se establece una compensación a la Sociedad Concesionaria por la reducción de ingresos y aumento de gastos que tengan su origen en la situación de hecho producida por la pandemia COVID-19, a partir de 1 de julio de 2020, que dejaría de aplicarse en el momento que el tráfico aéreo anual iguale o supere el del año 2019. La cuantía se calcula anualmente aplicando un coeficiente corrector del 50% en función de la diferencia entre los ingresos y gastos reales y previstos de cada ejercicio, añadiendo aquellos adicionales en los que fuera preciso incurrir como consecuencia de la pandemia. El resultado se aplicará contra cánones futuros capitalizado al 3%.

En las Cuentas Anuales correspondientes al ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2025, se desglosa un activo contingente por importe de 10.669.501 euros (8.492.030 euros en 2024) por el derecho a compensar esta cantidad contra cánones futuros, en el caso de que se produzcan (Nota 11). Dado el carácter contingente de este derecho, dependiente de hechos futuros que no están bajo el control de la Sociedad y que no son virtualmente ciertos, no se cumplen los criterios para su reconocimiento contable al cierre del ejercicio 2025.

2. Se suspendió la aplicación del canon mínimo garantizado hasta que el escenario económico financiero sea favorable, esto es, se obtenga un VAN superior a 0 y una TIR del accionista igual a la de la oferta.

**Aena, Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia, S.M.E., S.A.
(Unipersonal)
Cuentas Anuales del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2025**

(Importes en euros salvo otra indicación)

Tras la modificación del contrato de concesión, se procedió a registrar en el ejercicio 2021 la cancelación del pasivo concesional registrado inicialmente, generando un resultado positivo por importe de 50.146 miles de euros en dicho ejercicio.

3. Se modificó el canon variable anual para adaptarlo a la realidad del tráfico de pasajeros y a las condiciones más actuales del mercado aplicando un factor de corrección igual a la variación del tráfico aéreo real del año 2024 con respecto al establecido en la oferta.
4. Por último, se adaptó el plan de inversiones a la nueva situación, con una reducción en la inversión cuantificada en aproximadamente un 40% para todo el periodo concesional frente a la inicialmente prevista.

Con fecha 28 de enero de 2025 se firmó el Acta Anual de Tráfico de 2024. Este documento es el paso previo necesario para que la Administración concedente pase al cobro el canon correspondiente en el caso de haber superado el umbral del millón de pasajeros en 2024 y de la existencia de carga. Al no haber superado el millón de pasajeros en 2024 y al no haberse operado carga en el AIRM, la liquidación final es 0 euros.

Con fecha 14 de enero de 2026 se ha recibido firmada el Acta Anual de Tráfico de 2025 por la Consejería de Fomento e Infraestructuras de la Región de Murcia, conforme al cual el tráfico del AIRM durante 2025 no ha superado el millón de pasajeros y no se ha operado carga, por lo que, al igual que en el ejercicio anterior, la liquidación final del canon es de cero euros (Nota 20).

Conforme a la adenda al contrato de concesión, la procedencia de la aplicación de estos mecanismos de reequilibrio es revisable anualmente, en función de la evolución de las circunstancias determinadas en cada una de las cláusulas modificadas del Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares que rige el contrato de concesión y que se han detallado anteriormente.

Una vez finalizado el plazo total de la concesión, la plena e ilimitada posesión de los terrenos y la totalidad de las instalaciones existentes (incluidos los gastos útiles realizados por el concesionario y las mejoras que hayan podido ser incorporadas por éste) revertirán a la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, sin que exista derecho a indemnización alguna a favor del Concesionario, de acuerdo con lo previsto en el artículo 283 del TRLCSP, debiendo formalizarse la correspondiente Acta de Recepción en el mismo día en el que concluya el plazo concesional, y si éste fuese inhábil, en el primer día hábil inmediatamente siguiente. La Sociedad no está limitada al periodo de la Concesión, por lo que al final de dicho período la Sociedad no tiene la obligación de ser disuelta y liquidada.

**Aena, Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia, S.M.E., S.A.
(Unipersonal)**

Cuentas Anuales del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2025

(Importes en euros salvo otra indicación)

c) Naturaleza y alcance

La ejecución del contrato en todas sus fases se desarrollará a riesgo y ventura del concesionario, que no tendrá derecho a indemnización o compensación alguna por los daños y perjuicios que se le hubieran producido distintos de los enumerados en la Orden de 17 de noviembre de 2021, salvo por causa de fuerza mayor y siempre que no exista actuación imprudente por parte del mismo.

c.1) Actuaciones significativas sobre la infraestructura.

Las inversiones de establecimiento comenzaron en 2018 y terminaron en 2020.

Asimismo, existe una previsión de las inversiones en reposición hasta el fin de la concesión.

Dentro de las Inversiones de Reposición se distinguen dos tipos:

1. Sistemas e instalaciones: las inversiones anuales de reposición han sido calculadas de acuerdo a un plan de inversión para los diferentes elementos del inmovilizado conforme a las necesidades previstas de mantenimiento de la infraestructura aeroportuaria durante todo el plazo contractual.
2. Inversiones de reposición correspondientes al recrecido de la pista: deberán acometerse conforme exija el mantenimiento de los requisitos de seguridad, calidad y capacidad exigidos en los pliegos y demás normativa de obligado cumplimiento.

c.2) Obligaciones y derechos al término del periodo de Concesión.

Concluido el plazo concesional, la Sociedad Concesionaria está obligada a entregar a la Administración la plena e ilimitada posesión de los terrenos y el conjunto de las instalaciones afectas a la concesión del Aeropuerto Internacional Región de Murcia, incluyendo los bienes muebles y bienes intangibles afectos a la misma.

c.3) Opciones de renovación y de rescisión.

El Contrato de Concesión no contempla ninguna opción de renovación.

El Contrato de Concesión contempla las siguientes opciones de rescisión:

- Por el transcurso del plazo.
- Resolución del contrato:
 1. Son causas de resolución del contrato las establecidas en las letras a), b) c), f), g) y h) del artículo 223 del TRLCSP.
 2. También son causas de resolución del contrato las establecidas en las letras a), b), c) y d) del artículo 286 del TRLCSP.

**Aena, Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia, S.M.E., S.A.
(Unipersonal)**

Cuentas Anuales del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2025

(Importes en euros salvo otra indicación)

d) Magnitudes relevantes del Plan Económico Financiero

El Plan Económico Financiero presentado en la oferta por la Sociedad Concesionaria se correspondía con el documento de la Oferta Económica del Contrato de Concesión y contempla la recuperación total de la inversión del proyecto y la amortización de la deuda en el periodo de la Concesión, garantizando una adecuada remuneración de los fondos propios.

Como consecuencia de las adendas al contrato de concesión formalizadas con fecha 27 de diciembre de 2021, se actualizó el modelo económico financiero, revisándose las hipótesis del negocio y las proyecciones de tráfico estimadas para el medio y largo plazo hasta el último año del periodo concesional, conforme al nuevo escenario planteado como consecuencia de las circunstancias derivadas de la pandemia.

En el nuevo modelo económico financiero se ha adaptado el plan de inversiones a la nueva situación, teniendo en cuenta las nuevas hipótesis del negocio y la proyección de tráfico estimada para el medio y largo plazo durante el periodo concesional.

En la actualización del modelo económico financiero se ha considerado la suspensión de todos los cánones mínimos garantizados. Conforme a las medidas de reequilibrio establecidas en la citada Orden de la Consejería de Fomento e Infraestructuras de la Región de Murcia, de 17 de noviembre de 2021, la Sociedad Concesionaria debe analizar las principales magnitudes de rentabilidad y recuperación de la inversión y compararlas con las de la oferta para, en su caso, modificar en el modelo la suspensión del canon mínimo garantizado.

2. BASES DE PRESENTACIÓN DE LAS CUENTAS ANUALES

2.1 Marco normativo

El marco normativo relacionado con la información financiera que resulta de aplicación a la Sociedad es:

1. Código de Comercio y la restante legislación mercantil.
2. Plan General de Contabilidad en vigor y sus adaptaciones sectoriales.
3. Las Normas de obligado cumplimiento aprobadas por el Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas en desarrollo del Plan General de Contabilidad y sus normas complementarias.
4. Orden EHA/3362/2010, de 23 de diciembre, por la que se aprueban las normas de adaptación del Plan General de Contabilidad a las empresas concesionarias de infraestructuras públicas.
5. El resto de la normativa contable española que resulte aplicable.

2.2 Imagen fiel

Las cuentas anuales adjuntas han sido obtenidas de los registros contables de la Sociedad y se presentan de acuerdo con la legislación mercantil vigente y con las normas establecidas en el Plan General de Contabilidad, así como las normas de adaptación del Plan General de Contabilidad de las empresas concesionarias de infraestructuras públicas, aprobadas por la Orden EHA/3362/2010, de 23 de diciembre, de forma que muestran la imagen fiel del patrimonio, de la situación financiera y de los resultados de la Sociedad, así como de los cambios en su patrimonio neto y de los flujos de efectivo habidos durante el correspondiente ejercicio.

Estas cuentas anuales, que han sido formuladas por los Administradores de la Sociedad, se someterán a la aprobación por parte del Accionista Único, estimándose que serán aprobadas sin modificación alguna.

2.3 Comparación de información

En cumplimiento con la normativa vigente, se presentan a efectos comparativos, además de las cifras del ejercicio terminado a 31 de diciembre de 2025, las correspondientes al ejercicio terminado a 31 de diciembre de 2024.

2.4 Moneda funcional y moneda de presentación

Las cifras incluidas en las cuentas anuales están expresadas en euros, salvo que se indique lo contrario, que es la moneda funcional y de presentación de la Sociedad.

2.5 Principios contables no obligatorios aplicados

No se han aplicado principios contables no obligatorios. Adicionalmente, los Administradores han formulado estas cuentas anuales teniendo en consideración la totalidad de los principios y normas contables de aplicación obligatoria que tienen un efecto significativo en dichas cuentas anuales. No existe ningún principio contable que, siendo obligatorio, haya dejado de aplicarse.

2.6 Aspectos críticos de la valoración y estimación de la incertidumbre

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

Aena, Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia, S.M.E., S.A.
(Unipersonal)
Cuentas Anuales del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2025

(Importes en euros salvo otra indicación)

Algunas de estas políticas contables requieren la aplicación de juicio significativo por parte de la dirección y los administradores para la selección de las asunciones adecuadas para determinar estas estimaciones. Estas asunciones y estimaciones se basan en su experiencia histórica, el asesoramiento de consultores expertos, previsiones y otras circunstancias y expectativas al cierre del ejercicio. La evaluación de la dirección y los administradores se considera en relación con la situación económica global de la industria donde opera la Sociedad, teniendo en cuenta el desarrollo futuro del negocio. Por su naturaleza, estos juicios están sujetos a un grado inherente de incertidumbre y, por tanto, los resultados reales podrían diferir materialmente de las estimaciones y asunciones utilizadas. En tal caso, los valores de los activos y pasivos se ajustarían.

En este sentido, se resume a continuación un detalle de los aspectos que han implicado un mayor grado de juicio, complejidad o en los que las hipótesis y estimaciones son significativas para la preparación de las cuentas anuales.

- **Deterioro del valor de los activos no corrientes**

La valoración de los activos no corrientes, distintos de los financieros, requiere la realización de estimaciones con el fin de determinar su importe recuperable, a los efectos de evaluar un posible deterioro. En este sentido, como punto de partida relevante, al menos al cierre del ejercicio, la Sociedad evalúa si existen indicios de que algún activo no corriente pueda estar deteriorado. En caso afirmativo, se estima el importe recuperable. Para determinar dicho importe recuperable, los Administradores de la Sociedad estiman los flujos de efectivo futuros esperados de los activos o de las unidades generadoras de efectivo de las que forman parte y utilizan una tasa de descuento apropiada para calcular el valor actual de esos flujos de efectivo. Los flujos de efectivo futuros dependen de que se cumplan los presupuestos de los próximos ejercicios, mientras que las tasas de descuento dependen del tipo de interés y de la prima de riesgo asociada a cada unidad generadora de efectivo.

En el cierre de cada ejercicio, la Sociedad concesionaria procede a realizar una revisión pormenorizada sobre los potenciales indicadores de deterioro a fin de determinar si, a esa fecha, existe algún indicio que justifique la necesidad de realizar un análisis de deterioro específico del inmovilizado, tanto intangible como material.

Durante 2025, el tráfico del aeropuerto se ha incrementado un 5% con respecto al ejercicio 2024 (3,4 % de aumento en el ejercicio anterior) y se espera mantener la senda de recuperación del mismo y alcanzar niveles prepandemia en el ejercicio 2026. Adicionalmente, en el cierre del ejercicio 2025, la evolución de los tipos de interés y demás variables que pudieran afectar a la tasa de descuento no han experimentado variaciones desfavorables relevantes con respecto al ejercicio anterior. Tampoco ha habido variaciones significativas en el resto de hipótesis y asunciones que sirvieron de base para el cálculo del importe recuperable realizado en el cierre del año 2024, cuando se obtuvo un margen amplio entre dicho valor recuperable y el valor neto contable de los activos no corrientes no financieros. En consecuencia, no se han identificado indicadores de deterioro en el ejercicio 2025.

La razonabilidad en el análisis de los indicadores de deterioro y las conclusiones alcanzadas, han sido revisadas favorablemente por expertos profesionales independientes de la firma Deloitte en el cierre del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2025 y a 31 de diciembre de 2024, sin existir en ningún caso discrepancias significativas entre las hipótesis consideradas por la Sociedad y las hipótesis o estimaciones de los expertos independientes.

- **Actuaciones de reposición**

La estimación de la cuantía y de los periodos relativos a las actuaciones de reposición, cuando se realicen respecto a periodos de utilización superiores al año, que sean exigibles en relación con las características que ha de reunir la infraestructura al objeto de que los servicios y actividades que se prestan y realizan puedan ser desarrollados adecuadamente, está sometida a un alto grado de juicio debido a su complejidad.

2.7 Principio de empresa en funcionamiento

La significativa caída de ingresos y rentabilidad del negocio consecuencia de la pandemia, supuso que en el ejercicio 2020 la Sociedad concesionaria registrara pérdidas significativas, quedando su patrimonio neto negativo a dicha fecha. Durante el ejercicio 2021 estas circunstancias se vieron parcialmente compensadas como consecuencia de la adenda al contrato de concesión formalizada el 27 de diciembre de 2021 y detallada en la Nota 1.3 , la cual, entre otros aspectos, supuso la suspensión de los cánones mínimos garantizados y, como consecuencia, el registro de un ingreso financiero por la cancelación del pasivo concesional . Asimismo, la Sociedad concesionaria ha tenido pérdidas durante los últimos tres ejercicios. Esta situación ha dado lugar a que, desde el cierre del ejercicio 2020, el patrimonio neto sea inferior a la mitad del capital social (Nota 10).

No obstante, conforme a lo establecido al Real Decreto-Ley 27/2021 que modifica el artículo 13.1 de la Ley 3/2020, de 18 de septiembre, de medidas procesales y organizativas para hacer frente al COVID-19 en el ámbito de la Administración de Justicia, se extendió hasta el cierre del ejercicio 2022 la exclusión de las pérdidas económicas de los ejercicios 2020 y 2021 a efectos del cómputo de la causa legal de disolución del artículo 363.1.e) del texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital y, adicionalmente, el Real Decreto-Ley 20/2022, de 27 de diciembre, el Real Decreto-Ley 4/2025, de 8 de abril y el Real Decreto-Ley 2/2026, de 3 de febrero, que extiende hasta el cierre del ejercicio 2026 la exclusión de las pérdidas económicas de los ejercicios 2020 y 2021 a efectos del cómputo de la causa legal de disolución del artículo 363.1.e) del texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital.

Adicionalmente, desde el ejercicio 2022, la Sociedad concesionaria ha venido tomando las medidas necesarias para restablecer el equilibrio patrimonial, habiendo recibido de su Accionista Único, Aena S.M.E., S.A., dos préstamos participativos por importe total de 7 millones de euros a 31 de diciembre de 2025 (5,5 millones a cierre del ejercicio 2024). El vencimiento de ambos préstamos ha sido prorrogado hasta el 15 de diciembre de 2027, conforme a lo indicado en la Nota 10 y Nota 15 de la presente memoria. Por tanto, considerando lo anterior, aun cuando el patrimonio neto ha estado por debajo de la mitad del capital social desde el ejercicio 2020, la Sociedad concesionaria no se ha encontrado en causa de disolución en ningún ejercicio.

Asimismo, el Accionista Único de la Sociedad concesionaria ha comprometido apoyo financiero en la Oferta Económica del Contrato de Concesión. Con fecha 10 de febrero de 2022, Aena S.M.E., S.A. formalizó con la Sociedad concesionaria un contrato de línea de crédito de 12 millones de euros, dispuesto por importe de 4 millones de euros a 31 de diciembre de 2025 (1,5 millones de euros a cierre de 2024) que, conforme a lo establecido en el contrato, fue prorrogada hasta el 15 de diciembre de 2027 (Nota 15).

Por lo tanto, en el escenario actual, donde los administradores de la Sociedad concesionaria prevén una recuperación de la generación de flujos de caja de explotación a partir de 2027, consideran que, si bien existe una situación de incertidumbre, en ningún caso se pondrá en riesgo la aplicación del principio de empresa en funcionamiento al considerar que la Sociedad concesionaria puede hacer frente a sus compromisos en el corto plazo y que cuenta con el apoyo de su Accionista Único, en caso de ser necesario, tal y como se establece en la Oferta Económica de Contrato de Concesión.

2.8 Agrupación de partidas

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

3. APLICACIÓN DEL RESULTADO

La propuesta de aplicación de los resultados del ejercicio 2025, formulada por los Administradores y pendiente de aprobación por el Accionista Único, ha sido la siguiente:

	Euros
Base de reparto	
Pérdidas del ejercicio 2025	(1.238.573)
Aplicación	
Resultados negativos de ejercicios anteriores	(1.238.573)

Los resultados generados en el ejercicio 2024, se distribuyeron de la siguiente forma:

	Euros
Base de reparto	
Beneficios del ejercicio 2024	(1.429.702)
Aplicación	
Resultados negativos de ejercicios anteriores	(1.429.702)

- Limitaciones para la distribución de dividendos

La política de dividendos de la Sociedad es atender primero con los ingresos generados por la concesión todos los gastos e inversiones de la Concesión, y con la caja sobrante, repartir dividendos al Accionista Único en función del beneficio y de las reservas distribuibles.

En su caso, las reservas de la Sociedad concesionaria que se designen como de libre distribución, así como el beneficio del ejercicio, están sujetas, no obstante, a las limitaciones para su distribución si por dicha distribución el patrimonio neto resulta ser inferior al capital social.

A 31 de diciembre de 2025 no existen reservas distribuibles.

4. NORMAS DE REGISTRO Y VALORACIÓN

Las principales normas de registro y valoración utilizadas por la Sociedad en la elaboración de las cuentas anuales del ejercicio 2025 han sido las siguientes:

4.1 Inmovilizado intangible

El inmovilizado intangible se valora inicialmente por su coste, ya sea éste su precio de adquisición o coste de producción. Posteriormente, se valora a su coste minorado por la correspondiente amortización acumulada y, en su caso, por las pérdidas por deterioro que haya experimentado.

Aena, Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia, S.M.E., S.A.
(Unipersonal)
Cuentas Anuales del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2025

(Importes en euros salvo otra indicación)

El coste de producción incluye los costes de materiales directos y, en su caso, los costes de mano de obra directa y la parte que razonablemente corresponda de los costes indirectamente imputables a los bienes por el período de construcción o fabricación, incluida la amortización de los gastos de investigación cuando hayan sido objeto de capitalización, los gastos específicos de administración o dirección relacionados, las mermas derivadas y las obligaciones por desmantelamiento surgidas de la producción de existencias.

Los activos intangibles se amortizan sistemáticamente en función de la vida útil estimada de los bienes y de su valor residual. Los métodos y períodos de amortización aplicados son revisados en cada cierre de ejercicio y, si procede, ajustados de forma prospectiva.

Respecto a los elementos de activo intangible distintos del acuerdo concesional, la amortización se calcula según el método lineal en función de la vida útil de los distintos bienes utilizando de los siguientes porcentajes:

	Años
Aplicaciones informáticas	4

Al menos al cierre del ejercicio se evalúa la existencia de indicios de deterioro, en cuyo caso se estiman los importes recuperables, efectuándose las correcciones valorativas que procedan.

- **Acuerdo de concesión, activo regulado y activación financiera**

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

Todo acuerdo de concesión deberá cumplir los siguientes requisitos:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Los costes incurridos para obtener la Concesión del Aeropuerto de Murcia se amortizan linealmente en el periodo de Concesión de 25 años. Dicha amortización se inició en el momento en que la infraestructura se encontraba en condiciones de explotación.

Dado que el acuerdo de concesión se valoró a la constitución por el valor actualizado de los cánones mínimos garantizados a pagar (sin considerar los pagos contingentes asociados a la operación), y que dichos cánones quedaron suspendidos por la entrada en vigor de la Adenda al contrato de concesión formalizada el 27 de diciembre de 2021 conforme a lo establecido en la Orden de la Consejería de Fomento e Infraestructuras de la Región de Murcia, de 17 de noviembre de 2021, se procedió a registrar la baja del activo intangible del acuerdo de concesión a cierre del ejercicio 2021. Adicionalmente, también se procedió en el ejercicio 2021 a registrar la baja de los gastos financieros activados vinculados al acuerdo concesional.

- **Inversiones de ampliación o mejora de la infraestructura**

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

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

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

4.2. Inmovilizado material

La Sociedad mantiene en el inmovilizado material aquellos elementos que no son explotados bajo los estrictos términos del acuerdo de concesión, conforme a su naturaleza, siguiendo el criterio contable general que establece el registro de los mismos conforme a su naturaleza.

El inmovilizado material se valora inicialmente por su coste, ya sea éste el precio de adquisición o el coste de producción.

Después del reconocimiento inicial, el inmovilizado material se valora por su coste, menos la amortización acumulada y, en su caso, el importe acumulado de las correcciones por deterioro registradas.

Aena, Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia, S.M.E., S.A.
(Unipersonal)

Cuentas Anuales del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2025

(Importes en euros salvo otra indicación)

En el coste de aquellos activos que necesitan más de un año para estar en condiciones de uso, se incluyen los gastos financieros devengados antes de la puesta en condiciones de funcionamiento del inmovilizado que cumplen con los requisitos para su capitalización.

Asimismo, forma parte del valor del inmovilizado material como un componente del mismo, la estimación inicial del valor actual de las obligaciones asumidas derivadas del desmantelamiento o retiro y otras asociadas al activo, tales como costes de rehabilitación, cuando estas obligaciones dan lugar al registro de provisiones.

Las reparaciones que no representan una ampliación de la vida útil y los costes de mantenimiento son cargados en la cuenta de pérdidas y ganancias en el ejercicio en que se producen. Los costes de renovación, ampliación o mejora que dan lugar a un aumento de la capacidad productiva o a un alargamiento de la vida útil de los bienes, son incorporados al activo como mayor valor del mismo, dándose de baja, en su caso, el valor contable de los elementos sustituidos.

La amortización de los elementos del inmovilizado material se realiza, desde el momento en el que están disponibles para su puesta en funcionamiento, de forma lineal durante su vida útil estimada.

Los años de vida útil estimada para los distintos elementos del inmovilizado material son los siguientes:

Instalaciones técnicas	4 - 22 años
Maquinaria	5 - 25 años
Otras instalaciones	5 - 30 años
Mobiliario	5 - 13 años
Otro inmovilizado	5 - 8 años

En cada cierre de ejercicio, la Sociedad revisa los valores residuales, las vidas útiles y los métodos de amortización del inmovilizado material y, si procede, se ajustan de forma prospectiva.

4.3 Deterioro del valor de los activos no financieros

Al menos al cierre del ejercicio, la Sociedad evalúa si existen indicios de que algún activo no corriente pueda estar deteriorado. Si existen indicios, se estiman sus importes recuperables mediante la realización de un test de deterioro.

El importe recuperable es el mayor entre el valor razonable menos los costes de venta y el valor en uso. Cuando el valor contable es mayor que el importe recuperable, se produce una pérdida por deterioro. El valor en uso es el valor actual de los flujos de efectivo futuros esperados, utilizando tipos de interés de mercado sin riesgo, ajustados por los riesgos específicos asociados al activo. Para aquellos activos que no generan flujos de efectivo, en buena medida, independientes de los derivados de otros activos o grupos de activos, el importe recuperable se determina para las unidades generadoras de efectivo (UGE) a las que pertenecen dichos activos.

La Sociedad concesionaria constituye en sí misma una única unidad generadora de efectivo dado que la totalidad de la actividad se encuentra dentro del marco de un contrato de concesión. En este sentido, dentro del aeropuerto se desarrollan la actividad aeroportuaria y la comercial, con una alta interdependencia de los ingresos existentes entre ambas actividades, y existe de un solo activo que comparten ambas actividades debido a la imposibilidad legal de disponer, vender o escindir los activos aeroportuarios.

El valor recuperable se calcula para un activo individual, a menos que el activo no genere entradas de efectivo que sean, en buena medida, independientes de las correspondientes a otros activos o grupos de activos. Si este es el caso, el importe recuperable se determina para la unidad generadora de efectivo (UGE) a la que pertenece.

Las correcciones valorativas por deterioro y su reversión se contabilizan en la cuenta de pérdidas y ganancias. Las correcciones valorativas por deterioro se revierten cuando las circunstancias que las motivaron dejan de existir. La reversión del deterioro tiene como límite el valor contable del activo que figuraría si no se hubiera reconocido previamente el correspondiente deterioro del valor.

4.4 Instrumentos financieros

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

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

1. Activos financieros

• Clasificación

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

Con carácter general, se incluyen en esta categoría:

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

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

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

En particular la Sociedad concesionaria reconoce un activo financiero a coste amortizado si se cumplen las siguientes condiciones:

- La retribución consiste en un derecho incondicional a recibir efectivo u otro activo financiero, bien porque la entidad concedente garantiza el pago de importes determinados, o bien porque garantiza la recuperación del déficit entre los importes recibidos de los usuarios del servicio público y los citados importes.
- Con carácter general, no se considerará que existe un derecho incondicional de cobro cuando el riesgo de demanda sea asumido por el concesionario.

Valoración inicial

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

Valoración posterior

Los activos financieros a coste amortizado se registrarán aplicando dicho criterio de valoración imputando a la cuenta de pérdidas y ganancias los intereses devengados aplicando el método del tipo de interés efectivo.

Deterioro

El valor en libros de los activos financieros se corrige por la Sociedad con cargo a la cuenta de pérdidas y ganancias cuando existe una evidencia objetiva de que se ha producido una pérdida por deterioro como resultado de uno o más eventos que han ocurrido después del reconocimiento inicial del activo y ese evento o eventos causantes de la pérdida tienen un impacto sobre los flujos de efectivo futuros estimados del activo o grupo de activos financieros, que puede ser estimado con fiabilidad.

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

Respecto a los créditos por operaciones comerciales y no comerciales, existe una evidencia objetiva de deterioro cuando, después de su reconocimiento inicial, ocurre un evento que supone un impacto negativo en sus flujos de efectivo estimados futuros.

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

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

La reversión del deterioro se reconoce como un ingreso en la cuenta de pérdidas y ganancias y tiene como límite el valor en libros del activo financiero que estaría registrado en la fecha de reversión si no se hubiese registrado el deterioro de valor.

Baja

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

2. Pasivos financieros

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

Estos pasivos se valoran inicialmente al valor razonable de la contraprestación recibida, ajustada por los costes de la transacción directamente atribuibles. Con posterioridad, dichos pasivos se valoran de acuerdo con su coste amortizado.

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

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

4.5. Arrendamientos

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

4.5.1 Arrendamiento operativo

i. La Sociedad concesionaria actúa como arrendatario.

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

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

ii. La Sociedad concesionaria actúa como arrendador.

Los ingresos y gastos correspondientes a los acuerdos de arrendamiento operativo se registran en la cuenta de pérdidas y ganancias en el ejercicio en que se devengan, conforme a los criterios detallados en la Nota 4.8.

4.6. Efectivo y otros activos líquidos equivalentes

Este epígrafe incluye el efectivo en caja, las cuentas corrientes bancarias y los depósitos y adquisiciones temporales de activos que cumplen con todos los siguientes requisitos:

- Son convertibles en efectivo.
- En el momento de su adquisición su vencimiento no era superior a tres meses.
- No están sujetos a un riesgo significativo de cambio de valor.
- Forman parte de la política de gestión normal de tesorería de la Sociedad.

A efectos del estado de flujos de efectivo se incluyen como menos efectivo y otros activos líquidos equivalentes los descubiertos ocasionales que forman parte de la gestión de efectivo de la Sociedad.

4.7 Impuesto sobre beneficios

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

El impuesto corriente es la cantidad que la Sociedad satisface como consecuencia de las liquidaciones fiscales del impuesto sobre el beneficio relativas a un ejercicio. Las deducciones y otras ventajas fiscales en la cuota del impuesto, excluidas las retenciones y pagos a cuenta, así como las pérdidas fiscales compensables de ejercicios anteriores y aplicadas efectivamente en éste, dan lugar a un menor importe del impuesto corriente.

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

Se reconocen pasivos por impuestos diferidos para todas las diferencias temporarias imponibles, excepto aquellas derivadas del reconocimiento inicial de fondos de comercio o de otros activos y pasivos en una operación que no afecta ni al resultado fiscal, ni al resultado contable, y no es una combinación de negocios, así como las asociadas a inversiones en empresas dependientes, asociadas y negocios conjuntos en las que la Sociedad puede controlar el momento de la reversión y es probable que no reviertan en un futuro previsible.

Aena, Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia, S.M.E., S.A.
(Unipersonal)
Cuentas Anuales del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2025

(Importes en euros salvo otra indicación)

La Sociedad reconoce los activos por impuesto diferido, siempre que resulte probable que existan ganancias fiscales futuras suficientes para su compensación o cuando la legislación fiscal contemple la posibilidad de conversión futura de activos por impuesto diferido en un crédito exigible frente a la Administración Pública.

Salvo prueba en contrario, no se considera probable que la Sociedad disponga de ganancias fiscales futuras cuando se prevea que su recuperación futura se va a producir en un plazo superior a los diez años contados desde la fecha de cierre del ejercicio, al margen de cuál sea la naturaleza del activo por impuesto diferido o en el caso de tratarse de créditos derivados de deducciones y otras ventajas fiscales pendientes de aplicar fiscalmente por insuficiencia de cuota, cuando habiéndose producido la actividad u obtenido el rendimiento que origine el derecho a la deducción o bonificación, existan dudas razonables sobre el cumplimiento de los requisitos para hacerlas efectivas.

La Sociedad sólo reconoce los activos por impuestos diferido derivados de pérdidas fiscales compensables, en la medida que sea probable que se vayan a obtener ganancias fiscales futuras que permitan compensarlos en un plazo no superior al establecido por la legislación fiscal aplicable, con el límite máximo de diez años, salvo prueba de que sea probable su recuperación en un plazo superior, cuando la legislación fiscal permita compensarlos en un plazo superior o no establezca límites temporales a su compensación.

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

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

Los activos y pasivos por impuesto diferido se valoran a los tipos de gravamen esperados en el momento de su reversión, según la normativa vigente aprobada, y de acuerdo con la forma en que racionalmente se espera recuperar o pagar el activo o pasivo por impuesto diferido.

Los activos y pasivos por impuesto diferido no se descuentan y se clasifican como activos y pasivos no corrientes.

La Sociedad tributa en régimen de consolidación fiscal formando parte del grupo Aena, del que Aena S.M.E., S.A., es la sociedad dominante. (Número de grupo fiscal 471/15, con fecha de creación 5 de Junio de 2015)

Debido a este régimen de tributación del Impuesto sobre Beneficios, la Sociedad registra los saldos del citado impuesto en cuentas con empresas del grupo y asociadas en el balance. El gasto o ingreso devengado por el impuesto, de las sociedades que se encuentran en régimen de declaración consolidado, se determina teniendo en cuenta, además de los parámetros a considerar en caso de tribulación individual expuestos anteriormente, los siguientes:

- Las diferencias temporarias y permanentes producidas como consecuencia de la eliminación de resultados por operaciones entre sociedades del Grupo, derivadas del proceso de determinación de la base imponible consolidada.
- Las deducciones y bonificaciones, así como las bases imponibles negativas que correspondan a cada sociedad del Grupo fiscal que tributan en el régimen de declaración consolidada se imputará a la sociedad que realizó la actividad u obtuvo el rendimiento necesario para obtener el derecho a la deducción o bonificación fiscal.
- Las diferencias temporarias que tengan su origen en la eliminación de resultados entre las empresas del grupo, se reconocen en la sociedad que ha generado el resultado y se valoran por el tipo impositivo aplicable a la misma.
- En el caso de que existan resultados fiscales negativos procedentes de algunas de las sociedades del Grupo que hayan sido compensados por el resto de sociedades del Grupo, se origina un crédito y débito recíproco entre las sociedades a las que les correspondan y aquellas que lo compensen. En el caso de que existiera un resultado fiscal negativo que no pueda ser compensado por el resto de las

sociedades del Grupo, estos créditos fiscales por pérdidas compensables son reconocidos como activos por impuesto diferido, considerando para su recuperación al Grupo fiscal como sujeto pasivo.

4.8 Ingresos por venta de bienes y prestación de servicios.

Reconocimiento de los ingresos procedentes de contratos con clientes

Tal y como se detalla en el apartado a) de la Nota 1.3, la Sociedad ha evaluado y concluido que, en función de las características contractuales y legales, el acuerdo de concesión se encuentra en el alcance de la Orden EHA/3362/2010, de 23 de diciembre, por la que se aprueban las normas de adaptación del Plan General de Contabilidad a las empresas concesionarias de infraestructuras públicas. Tal y como se establece en el apartado 1.b de la norma segunda la citada Orden, el reconocimiento de los ingresos por la explotación de la infraestructura aeroportuaria seguirá los criterios incluidos en la norma de registro y valoración 14ª Ingresos por ventas y prestación de servicios del Plan General de Contabilidad.

La Sociedad reconoce los ingresos por el desarrollo ordinario de su actividad cuando se produce la transferencia del control de los bienes o servicios comprometidos con los clientes. En ese momento, la Sociedad valora el ingreso por el importe que refleje la contraprestación a la que espere tener derecho a cambio de dichos bienes o servicios, y que salvo evidencia en contrario será el precio acordado deducido cualquier descuento, impuestos y los intereses incorporados al nominal de los créditos. Se incluirá en la valoración de los ingresos la mejor estimación de la contraprestación variable cuando no se considera altamente probable su reversión.

La determinación del momento en el que se transfiere dicho control (en un punto en el tiempo o a lo largo de un periodo de tiempo) requiere la realización de juicios por parte de la Sociedad. Para aplicar este criterio fundamental de registro contable de ingresos, AIRM sigue un proceso completo que consta de las siguientes etapas sucesivas:

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

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

Etapas 3: Determinar el precio de la transacción.

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

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

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

Los intereses recibidos de activos financieros se reconocen utilizando el método del tipo de interés efectivo y los dividendos, cuando se declara el derecho del accionista a recibirlos. En cualquier caso, los intereses y dividendos de activos financieros devengados con posterioridad al momento de la adquisición se reconocen como ingresos en la cuenta de pérdidas y ganancias.

La mayoría de los ingresos de la Sociedad provienen de los servicios aeroportuarios prestados, los cuales corresponden principalmente al uso de la infraestructura aeroportuaria correspondiente al AIRM por líneas aéreas y pasajeros cuyo régimen y naturaleza se describen en la Nota 1.3. b. Para este tipo de ingresos, se considera que los clientes son las aerolíneas, con las que no existen contratos a largo plazo, y a las que se aplican las tarifas reguladas de acuerdo con el marco regulatorio vigente a medida que se utiliza la infraestructura, por lo que los ingresos se reconocen en ese momento de prestación del servicio aeroportuario.

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

ingresos generados por los espacios comerciales, se reconoce como ingreso en el periodo en que se devenga. Conforme al artículo 13 de la Resolución del Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas, del 10 de febrero de 2021, por la que se dictan normas de registro, valoración y elaboración de las cuentas anuales para el reconocimiento de ingresos por la entrega de bienes y la prestación de servicios, el registro contable del ingreso de las rentas variables se produce de acuerdo a la situación económica del momento en que se procesan las transacciones y de acuerdo con los precios establecidos en el contrato (Nota 8.1 y 14.1).

Cuando se produce una modificación de la renta contractual, la Sociedad considera que el hecho económico desencadenante de la disminución en el precio de la cesión del derecho de uso no guarda relación con los ejercicios posteriores, sino con la situación económica actual, circunstancia que ha llevado a considerar los efectos de las adendas a dichos contratos como un ajuste temporal de la renta a la situación económica sobrevenida y otorgarle, en consecuencia, el tratamiento previsto para las rentas contingentes, imputándose pues sus efectos en el ejercicio en el que se formaliza la adenda al contrato, salvo aquella parte que se deba diferir como consecuencia de saldos preexistentes ocasionados por la linealización de rentas mínimas garantizadas.

La Sociedad también genera ingresos por aparcamientos que se reconocen a medida que los servicios son prestados.

4.9 Actividades con incidencia en medioambiente

Se considera actividad medioambiental cualquier operación cuyo propósito principal sea prevenir, reducir o reparar el daño sobre el medioambiente. En este sentido, las inversiones derivadas de actividades medioambientales se valoran a su coste de adquisición y se activan como mayor coste del inmovilizado en el ejercicio en el que se incurren. Los gastos derivados de la protección y mejora del medioambiente se imputan a resultados en el ejercicio en que se devenguen, con independencia del momento en el que se produzca la corriente monetaria o financiera derivada de ellos.

4.10 Transacciones con partes vinculadas

Las transacciones con partes vinculadas se realizan y registran por su valor razonable de acuerdo con los criterios y métodos establecidos en el apartado 6 del Marco Conceptual del Plan General de Contabilidad vigente y de las normas de valoración detalladas anteriormente.

Los precios de las operaciones realizadas con partes vinculadas se encuentran adecuadamente soportados, por lo que los Administradores de la Sociedad consideran que no existen riesgos que pudieran originar pasivos fiscales significativos.

4.11 Provisiones y contingencias

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

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

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

**Aena, Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia, S.M.E., S.A.
(Unipersonal)**

Cuentas Anuales del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2025

(Importes en euros salvo otra indicación)

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

Provisiones para compromisos laborales adquiridos

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

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

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

- **Premios de permanencia**

El artículo 160 del vigente Convenio Colectivo de Grupo de Empresas Aena (Entidad Pública Empresarial Enaire y AENA S.M.E., S.A.) establece unos premios de permanencia por los servicios efectivamente prestados durante un período de 25 y 30. La Sociedad provisiona el valor actual de la mejor estimación posible de las obligaciones comprometidas a futuro, basándose en un cálculo actuarial. Las hipótesis más relevantes tenidas en cuenta para la obtención del cálculo actuarial son las siguientes:

	2025	2024
Tipo de interés técnico:	4,19 %	3,43 %
Crecimiento salarial:	2%	2%
Tabla de mortalidad:	PERM/F 2020 NP	PERM/F 2020 NP
Sistema financiero utilizado:	Capitalización Individual	Capitalización Individual
Método de devengo:	Unidad de crédito proyectada	Unidad de crédito proyectada
Edad de jubilación:	65 años	65 años
Tablas de invalidez:	OM 1977	OM 1977

- **Premio de Jubilación Anticipada**

El artículo 177 del vigente Convenio Colectivo de Grupo de Empresas Aena (entidad pública empresarial ENAIRE y AENA S.M.E., S.A.) establece la jubilación voluntaria y anticipada.

La Sociedad provisiona el valor actual de la mejor estimación posible de las obligaciones comprometidas a futuro, basándose en el cálculo actuarial realizado por un actuario independiente.

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

	2025	2024
Tipo de interés técnico:	4,19 %	3,43 %
Crecimiento salarial:	2%	2,00%
Tabla de mortalidad:	PERM/F 2020 NP	PERM/F 2020 NP
Sistema financiero utilizado:	Capitalización Individual	Capitalización Individual
Método de devengo:	Unidad de crédito proyectada	Unidad de crédito proyectada
Edad de jubilación:	63 años	63 años
Tablas de invalidez:	OM 1977	OM 1977

Aena, Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia, S.M.E., S.A.
(Unipersonal)

Cuentas Anuales del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2025

(Importes en euros salvo otra indicación)

En relación a la valoración actuarial de los compromisos de la Sociedad por premios de permanencia y de jubilación anticipada, a 31 de diciembre de 2025 y 2024 el tipo de descuento utilizado se ha determinado en función de la duración financiera de los compromisos objeto de valoración (2025:12,2 años; 2024: 12,6 años) y de acuerdo a la curva IBOXX AA Corporate Bond Index con fecha 31 de diciembre 2025.

Provisiones para actuaciones relacionadas con la infraestructura

El acuerdo de concesión comprende durante su vigencia actuaciones de reposición sobre la infraestructura que se realizan respecto a periodos de utilización superior al año y son exigibles para mantener la infraestructura apta a fin de prestar los servicios adecuadamente.

Estas actuaciones, en la medida en que ponen de manifiesto un desgaste de parte de la infraestructura, traen consigo la dotación de una provisión sistemática y hasta el momento en que deban realizarse dichas actuaciones. La dotación de esta provisión origina el registro de un gasto en la cuenta de pérdidas y ganancias.

La provisión para reposición recoge la dotación por uso, calculada sobre el valor presente, de las reposiciones previstas para la concesión.

En relación al cumplimiento de la norma de adaptación sectorial, la Sociedad concesionaria realiza la dotación en cada ciclo de la provisión correspondiente a las reposiciones que se devengan dentro de cada periodo. Las diferencias interanuales de valores actuales se recogen en el epígrafe “Gastos financieros por actualización de provisiones” de la cuenta de pérdidas y ganancias adjunta.

5. INMOVILIZADO INTANGIBLE

El detalle y movimientos de este capítulo de los balances para los ejercicios finalizados el 31 de diciembre de 2025 y 2024 se muestran a continuación:

	2025			2024		
	Euros			Euros		
	Acuerdo de concesión: ampliaciones y mejoras en la infraestructura	Aplicaciones informáticas	Total	Acuerdo de concesión: ampliaciones y mejoras en la infraestructura	Aplicaciones informáticas	Total
Coste:						
Saldo inicial	12.292.164	816	12.292.980	10.192.506	816	10.193.322
Altas	1.284.459	-	1.284.459	2.099.658	-	2.099.658
Saldo final	13.576.623	816	13.577.439	12.292.164	816	12.292.980
Amortización:						
Saldo inicial	(1.733.589)	(680)	(1.734.269)	(1.186.602)	(476)	(1.187.078)
Dotación	(646.990)	(136)	(647.126)	(546.987)	(204)	(547.191)
Bajas	-	-	-	-	-	-
Saldo final	(2.380.579)	(816)	(2.381.395)	(1.733.589)	(680)	(1.734.269)
Neto:	11.196.044	-	11.196.044	10.558.575	136	10.558.711

a) Acuerdo de concesión

Las altas del ejercicio 2025 y 2024, registradas como ampliaciones y mejoras del activo concesional, se corresponden, principalmente, con inversiones en activos fijos sujetos a reversión para mejorar la infraestructura aeroportuaria.

**Aena, Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia, S.M.E., S.A.
(Unipersonal)**

Cuentas Anuales del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2025

(Importes en euros salvo otra indicación)

En 2025, destaca la adecuación de taludes y canales de drenaje en una primera fase, la adecuación de las instalaciones aeroportuarias a los diferentes requisitos en materia de prevención de riesgos laborales (1ª fase) y la instalación de una línea de iluminación más eficiente.

Respecto al ejercicio 2024, se corresponden, principalmente, con la adquisición de la instalación del Sistema de Inspección de equipajes SATE para adaptarlo a la norma europea EDS3, la adecuación del campo de vuelo y el equipo de detección automática de explosivos (EDS).

b) Bienes totalmente amortizados

El coste de los elementos del inmovilizado intangibles que están totalmente amortizados y que todavía están en uso a 31 de diciembre de 2025 y 2024 es de 642.261 euros correspondientes a activos recibidos de la aportación no dineraria de su matriz. Debido a que la segregación de la rama de actividad mencionada en la Nota 1.2. se efectuó a valor neto contable, el coste original de dicho inmovilizado es superior al coste de inmovilizado intangible que se muestra en el movimiento.

c) Seguros

La Sociedad tiene contratadas varias pólizas de seguro para cubrir los riesgos a que están sujetos los elementos del inmovilizado intangible. La cobertura de estas pólizas se considera suficiente.

d) Compromisos de inversión

Los compromisos por inversiones pendientes de ejecutar al 31 de diciembre de 2025 ascienden a 202.610 euros aproximadamente (2024: 803.246 euros), entre las que se encuentran las inversiones adjudicadas pendientes de formalizar contractualmente y las inversiones firmes pendientes de ejecutar.

(Importes en euros salvo otra indicación)

6. INMOVILIZADO MATERIAL

El detalle y movimientos de este capítulo de los balances para los ejercicios finalizados el 31 de diciembre de 2025 y 2024 se muestran a continuación:

	2025			2024		
	Euros			Euros		
	Instalaciones técnicas y maquinaria	Otras instalaciones, utillaje y mobiliario	Total	Instalaciones técnicas y maquinaria	Otras instalaciones, utillaje y mobiliario	Total
Coste:						
Saldo inicial	234.656	208.686	443.342	234.656	187.733	422.389
Altas	-	13.902	13.902	-	20.953	20.953
Saldo final	234.656	222.588	457.244	234.656	208.686	443.342
Amortización:						
Saldo inicial	(85.095)	(134.012)	(219.107)	(65.050)	(107.830)	(172.880)
Dotación a la amortización	(19.921)	(24.735)	(44.656)	(20.045)	(26.182)	(46.227)
Saldo final	(105.016)	(158.747)	(263.763)	(85.095)	(134.012)	(219.107)
Neto:	129.640	63.841	193.481	149.561	74.674	224.235

Las altas del ejercicio 2025 se corresponden, fundamentalmente, con la adquisición de mobiliario.

Las altas del ejercicio 2024 se correspondieron con la adquisición de equipos informáticos.

El coste de los elementos del inmovilizado material que están totalmente amortizados y que todavía están en uso al 31 de diciembre es como sigue:

	2025	2024
Maquinaria	33.445	33.533
Otras Instalaciones	17.767	17.719
Mobiliario	213.515	212.842
Equip.Proceso Inform	48.890	29.941
	313.617	294.035

Debido a que la segregación de la rama de actividad mencionada en la Nota 1.2. se efectuó a valor neto contable, en 2025 el coste original de dicho inmovilizado es superior al coste de inmovilizado material que se ha incorporado en el cuadro superior.

La Sociedad tiene contratadas varias pólizas de seguro para cubrir los riesgos a que están sujetos los elementos del inmovilizado material. La cobertura de estas pólizas se considera suficiente.

7. ARRENDAMIENTOS

7.1 Arrendador

Aena, Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia, S.M.E., S.A.
(Unipersonal)
Cuentas Anuales del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2025

(Importes en euros salvo otra indicación)

La Sociedad cede en alquiler varios espacios comerciales, superficies dentro y fuera de terminal, hangares y almacenes, entre otros, bajo contratos no cancelables de arrendamiento operativo, contabilizados conforme a lo indicado en la Nota 4.5.

Los cobros mínimos totales, por los arrendamientos operativos no cancelables, correspondientes a la Renta Mínima Anual Garantizada (RMGA) fijada en los contratos vigentes, son los siguientes para los plazos señalados (en euros):

	2025	2024
Menos de un año	3.640.775	3.590.755
Entre uno y cinco años	12.819.080	13.589.854
Más de cinco años	14.938.922	17.384.752
Total	31.398.777	34.565.361

8. INSTRUMENTOS FINANCIEROS

8.1. Activos Financieros

8.1. 1. Categorías de activos financieros

El valor en libros de los epígrafes “Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar”, “Inversiones financieras a largo plazo”, “Inversiones en empresas del grupo y asociadas a corto plazo” e “Inversiones financieras a corto plazo” se clasifica a efectos de valoración en las siguientes categorías al cierre del ejercicio 2025 y 2024:

	Activos financieros a largo plazo					
	Créditos a empresas		Otros activos financieros		Total	
	2025	2024	2025	2024	2025	2024
Activos Financieros a Coste Amortizado	-	-	86.997	100.288	86.997	100.288
Activos Financieros a Coste	-	-	999.206	585.740	999.206	585.740
Total	-	-	1.086.203	686.028	1.086.203	686.028

La partida “Otros activos financieros” a coste amortizado del activo no corriente, contiene, principalmente, depósitos consignados por mandato legal en la Dirección General de Vivienda de la C.A. de la Región de Murcia, correspondientes a fianzas previamente recibidas de arrendatarios de los espacios comerciales de AENA SCAIRM S.M.E., S.A.U., en cumplimiento de la Ley 29/1994, de 24 de noviembre, de Arrendamientos Urbanos.

La partida “Otros activos financieros” a coste del activo no corriente se refiere a los derechos de crédito a largo plazo por importe de 999.206 a 31 de diciembre de 2025 (585.740 euros a 31 de diciembre de 2024) y corresponden a la imputación de forma lineal, durante la vida de los contratos de arrendamiento comercial, de las Rentas Mínimas Garantizadas establecidas en los contratos formalizados, principalmente, desde finales 2023 en Retail, TLI y Rent A Car (Nota 4.8).

Aena, Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia, S.M.E., S.A.
(Unipersonal)
Cuentas Anuales del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2025

(Importes en euros salvo otra indicación)

	Activos financieros a corto plazo					
	Créditos y partidas a cobrar con empresas del grupo (Nota 15.1)		Otros activos financieros		Total	
	2025	2024	2025	2024	2025	2024
Activos Financieros a Coste Amortizado	925.558	496.090	1.411.655	1.595.035	2.337.213	2.091.125
Activos Financieros a Coste			589	11.509	589	11.509
Total	925.558	496.090	1.412.244	1.606.544	2.337.802	2.102.634

La partida “Otros activos financieros” a coste amortizado del activo corriente contiene los epígrafes “Inversiones financieras a corto plazo”, “Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar” y “Clientes empresas del Grupo”, excluidos “Otros créditos con Administraciones Públicas” y “Activos por impuesto corriente”.

La partida “Otros activos financieros” a coste del activo corriente se refiere a los derechos de crédito a corto plazo mencionados anteriormente.

A 31 de diciembre de 2025 y 2024, el valor razonable de los activos financieros de la Sociedad no difiere significativamente de su valor contable.

8.1. 2. Análisis por vencimientos

A 31 de diciembre de 2025, los importes de los activos financieros a largo plazo con un vencimiento determinado o determinable clasificados por año de vencimiento son los siguientes (en euros):

Activos financieros	2027	2028	2029	2030	2031 y siguientes	Total
Activos financieros a coste amortizado	12.986	67.549	-	1.262	5.200	86.997
Activos financieros a coste	52.350	-	-	895.420	51.436	999.206
Total	65.336	67.549	-	896.682	56.636	1.086.203

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

Activos financieros	2026	2027	2028	2029	2030 y siguientes	Total
Activos financieros a coste amortizado	16.154	10.122	67.549	-	6.463	100.288
Activos financieros a coste	-	3.923	2.401	-	579.416	585.740
Total	16.154	14.045	69.950	-	585.879	686.028

8.1. 3. Correcciones por deterioro del valor originados por riesgo de crédito

Durante el ejercicio 2025 las pérdidas por deterioro y variación de las provisiones por operaciones comerciales registradas ascienden a 157 euros (2024: 19.583 euros):

- Dotación por deterioro por un importe de 1.931 euros (2024: 59.143 euros).
- Reversión de deterioro de ejercicios anteriores por un importe 1.774 euros (2024: 39.560 euros).
- Aplicación provisión por incobrables por importe de 59.449 euros a cierre del 2025 (2024: 706 euros).

La Sociedad al cierre del ejercicio ha deteriorado íntegramente todo el crédito que se encuentra impagado o incumpliendo condiciones contractuales de pago.

La exposición al riesgo de crédito de la Sociedad al final del ejercicio se ve atenuada considerablemente gracias a los avales bancarios aportados por los clientes, que cubren un 64,54% del mismo (60,63 % a cierre del ejercicio 2024).

(Importes en euros salvo otra indicación)

8.2. Pasivos Financieros

8.2. 1. Categorías de pasivos financieros

La composición de los pasivos financieros no corrientes a 31 de diciembre de 2025 y 2024 es la siguiente:

	Pasivos financieros no corrientes	
	<i>Pasivos Financieros a Coste Amortizado</i>	
	2025	2024
Deudas con empresas del grupo y asociadas a largo plazo (Nota 15)	11.000.000	7.000.000
Fianzas	1.195.951	1.275.701
Total	12.195.951	8.275.701

Las deudas con empresas del grupo a largo plazo reflejan dos préstamos participativos, así como el saldo disponible de la póliza de crédito, concedidos por el Accionista Único, Aena, S.M.E., S.A. (ver Nota 15).

Las fianzas se han constituido por los arrendatarios de los espacios comerciales y en este epígrafe también se registran depósitos constituidos por compañías aéreas y agentes de handling.

El detalle de los pasivos financieros corrientes al 31 de diciembre de 2025 y 2024 es como sigue:

	Pasivos financieros corrientes	
	<i>Pasivos Financieros a Coste Amortizado</i>	
	2025	2024
Deudas con empresas del grupo y asociadas a largo plazo (Nota 15)	498.704	1.316.440
Acreedores empresas del Grupo y asociadas (Nota 15.1)	204.902	577.915
Acreedores comerciales	755.399	772.602
Fianzas	351.999	367.578
Anticipos de clientes	179.430	693.356
Otros pasivos financieros	525.600	823.615
Total	2.516.034	4.551.506

El saldo del epígrafe *Acreedores empresas del Grupo y asociadas* representa el saldo acreedor con la matriz, en 2025 y 2024, derivado del Acuerdo de prestación de servicios firmado con la misma (ver Nota 15.1).

8.2. 2. Análisis por vencimientos

Los importes de los pasivos financieros de largo plazo con un vencimiento determinado o determinable clasificados por año de vencimiento son los siguientes (en euros):

Pasivos financieros	2025					2031 y siguientes	Total
	2027	2028	2029	2030			
Deudas con empresas del grupo y asociadas a largo plazo (Nota 15.1)	11.000.000	-	-	-	-	-	11.000.000
Fianzas	81.504	23.236	73.250	-	-	1.017.961	1.195.951
Total	11.081.504	23.236	73.250	-	-	1.017.961	12.195.951

**Aena, Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia, S.M.E., S.A.
(Unipersonal)**

Cuentas Anuales del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2025

(Importes en euros salvo otra indicación)

Pasivos financieros	2024					2030 y siguientes	Total
	2026	2027	2028	2029			
Deudas con empresas del grupo y asociadas a largo plazo (Nota 15.1)	-	7.000.000	-	-	-	-	7.000.000
Fianzas	108.777	76.956	9.431	70.399	1.010.138		1.275.701
Total	108.777	7.076.956	9.431	70.399	1.010.138		8.275.701

8.3. Otra Información

La Sociedad al cierre del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2025 y 2024 no tiene ningún compromiso firme de compra o venta de activos o pasivos financieros.

Al cierre del ejercicio 2025 y 2024, la Sociedad concesionaria tiene presentado un aval bancario por importe de 9.917.752 euros ante la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia (Conserjería de Fomento e Infraestructuras) para responder de las obligaciones derivadas del contrato de gestión de servicios bajo la modalidad de concesión para la gestión, explotación, mantenimiento y conservación del Aeropuerto Internacional Región de Murcia. Los administradores de la Sociedad no esperan que genere pasivos de consideración.

El valor en libros de los pasivos financieros no difiere sustancialmente de su valor razonable.

9. EFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFECTIVO

El detalle de esta rúbrica a cierre del ejercicio 2025 y 2024 es el siguiente:

	31 de diciembre de 2025	31 de diciembre de 2024
Caja y bancos	3.312.161	3.243.561

El saldo de efectivo se encuentra íntegramente disponible para ser utilizado.

10. PATRIMONIO NETO

El detalle y movimiento de los fondos propios durante los ejercicios finalizados al 31 de diciembre de 2025 y 2024 se muestra en el estado de cambios en el patrimonio neto, el cual forma parte integrante de las cuentas anuales.

Tal y como se indica la en la Nota 2.7, al cierre del ejercicio 2025 y 2024 el patrimonio neto contable resulta inferior a la mitad del capital social. No obstante, la Sociedad no se ha encontrado en causa de disolución en ningún ejercicio puesto que cuenta con dos préstamos participativos concedidos por su Accionista Único (Nota 2.7 y 15).

Capital suscrito

Al cierre del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2025 y 2024, el capital social de la Sociedad asciende a 8.500.000 euros, representado por 8.500 acciones de 1.000 euros de valor nominal cada una, todas ellas de la misma clase, totalmente suscritas y desembolsadas. No existen derechos de fundador.

Las acciones de la Sociedad no cotizan en Bolsa.

Aena S.M.E., S.A., cuyas acciones se encuentran admitidas a cotización en las cuatro bolsas españolas y que forma del Ibex 35, tiene el 100% de las acciones de la Sociedad al cierre del ejercicio 2025 y 2024.

Aena, Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia, S.M.E., S.A.
(Unipersonal)
Cuentas Anuales del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2025

(Importes en euros salvo otra indicación)

Aportaciones de Socios

En los ejercicios 2025 y 2024, Aena S.M.E., S.A. no ha realizado ninguna aportación a la cuenta de los fondos propios de la Sociedad concesionaria.

Al 31 de diciembre de 2025, las aportaciones de socios, por importe de 7.692.059 euros, no son distribuibles.

Reservas de la Sociedad

La Sociedad está obligada a destinar un mínimo del 10% de los beneficios de cada ejercicio a la constitución de un fondo de reserva hasta que éste alcance, al menos, el 20% del capital social. Esta reserva no es distribuible al Accionista Único y sólo podrá ser utilizada para cubrir, en el caso de no tener otras reservas disponibles, el saldo deudor de la cuenta de pérdidas y ganancias.

A 31 de diciembre de 2025 y 2024, la reserva legal de la Sociedad se encuentra dotada conforme al importe mínimo establecido legalmente.

11. PROVISIONES, ACTIVOS Y PASIVOS CONTINGENTES

11.1 Provisiones

El detalle de las provisiones a largo y corto plazo del balance al cierre del ejercicio 2025 y 2024, es el siguiente:

	31 de diciembre de 2025		
	A largo plazo	A corto plazo	Total
Obligaciones por prestaciones a largo plazo al personal	73.824	-	73.824
Otras provisiones de explotación	-	105.373	105.373
Provisiones relacionadas con la infraestructura	3.269.855	-	3.269.855
Total	3.343.679	105.373	3.449.052

	31 de diciembre de 2024		
	A largo plazo	A corto plazo	Total
Obligaciones por prestaciones a largo plazo al personal	79.054	-	79.054
Provisión por responsabilidades	398.200	3.318	401.518
Otras provisiones de explotación	-	98.107	98.107
Provisiones relacionadas con la infraestructura	2.571.250	-	2.571.250
Total	3.048.504	101.425	3.149.929

El movimiento habido en el ejercicio 2025 y 2024 en las cuentas incluidas bajo este epígrafe ha sido el siguiente:

Aena, Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia, S.M.E., S.A.
(Unipersonal)
Cuentas Anuales del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2025

(Importes en euros salvo otra indicación)

2025					
	Provisión para Compromisos Laborales	Responsabilidades	Otras provisiones de explotación	Provisiones relacionadas con la infraestructura	Total
Saldo a 1 de enero de 2025	79.054	401.518	98.107	2.571.250	3.149.929
Dotaciones	7.668	3.318	421.192	739.713	1.171.891
Reversiones/Excesos	(10.752)	(404.836)	-	-	(415.588)
Aplicaciones	(2.146)	-	(413.926)	(41.108)	(457.180)
A 31 de diciembre de 2025	73.824	-	105.373	3.269.855	3.449.052
Parte corriente	-	-	105.373	-	105.373
Parte no corriente	73.824	-	-	3.269.855	3.343.679

2024					
	Provisión para Compromisos Laborales	Responsabilidades	Otras provisiones de explotación	Provisiones relacionadas con la infraestructura	Total
Saldo a 1 de enero de 2024	69.729	401.518	16.755	1.824.972	2.312.974
Dotaciones	10.494	-	214.154	752.242	976.890
Reversiones/Excesos	(1.153)	-	-	-	(1.153)
Aplicaciones	(16)	-	(132.802)	(5.964)	(138.782)
A 31 de diciembre de 2024	79.054	401.518	98.107	2.571.250	3.149.929
Parte corriente	-	3.318	98.107	-	101.425
Parte no corriente	79.054	398.200	-	2.571.250	3.048.504

Provisiones relacionadas con la infraestructura

Las provisiones relacionadas con la infraestructura se corresponden con la provisión por reposición para la que se han dotado en este ejercicio 679.018 euros (702.659 euros en el ejercicio 2024) que aparecen incluidos en el epígrafe "Otros gastos de gestión corriente" de la Cuenta de Pérdidas y Ganancias adjunta, junto con el efecto financiero por importe de 60.695 euros (49.583 en el ejercicio 2024 euros) (Nota 14.5). En el ejercicio 2025, el impacto de las reestimaciones ha supuesto un aumento de la dotación por importe de 90.750 euros (2024: 158.331 euros).

Provisiones para responsabilidades

Durante el ejercicio 2025 las reversiones han ascendido a un importe total de 404.836 euros, como consecuencia, principalmente, del cambio en la calificación del riesgo de una pérdida patrimonial para la Sociedad, de probable a posible, en los procedimientos judiciales relacionados con reclamaciones de operadores de espacios comerciales por las condiciones contractuales de aplicación durante el periodo afectado por la caída de tráfico derivada de la pandemia (Nota 11.2).

A la fecha de formulación de las presentes cuentas anuales, la Sociedad concesionaria ha revertido la provisión dotada a cierre del ejercicio anterior registrando un ingreso por importe de 398.200 euros en el epígrafe "Exceso de provisiones" de la cuenta de pérdidas y ganancias adjunta, siendo esta la cuantificación de la citada contingencia que ya no procede reflejar en los estados por ser considerada posible una salida de recursos para la Sociedad concesionaria (Nota 11.2).

Aena, Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia, S.M.E., S.A.
(Unipersonal)
Cuentas Anuales del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2025

(Importes en euros salvo otra indicación)

Otras provisiones de explotación

En este epígrafe recoge, principalmente, la provisión por bonificaciones aplicables a las tarifas de las compañías áreas que operan en el Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia, por incremento de pasajeros (2025: 92.444 euros; 2024: 16.574 euros e incentivos por los vuelos de entrenamiento (2025: 12.929 euros; 2024: 81.533 euros)

11.2 Pasivos contingentes

No existen otras contingencias que deban ser desglosadas en las presentes cuentas anuales, salvo lo mencionado en la nota 11.1 en relación con las reclamaciones judiciales de los operadores comerciales por las rentas del periodo afectado por pandemia.

11.3 Activos contingentes

Tal y como se detalla en la Nota 1.3. b, en la adenda al contrato de concesión formalizada el pasado 27 de diciembre de 2021, se establece que la Sociedad concesionaria tendrá derecho a una compensación a la Sociedad por la reducción de ingresos y aumento de gastos que tengan su origen en la situación de hecho producida por la pandemia COVID-19, a partir de 1 de julio de 2020, que dejaría de aplicarse en el momento que el tráfico anual iguale o supere el del año 2019. El importe de la compensación ha de calcularse por ejercicios vencidos, una vez aprobadas las cuentas, contra el canon de explotación devengado, aplicando un coeficiente corrector del 50% en función de la diferencia entre los ingresos y gastos reales y previstos de cada ejercicio, añadiendo aquellos adicionales en los que fuera preciso incurrir como consecuencia de la pandemia. El resultado se aplicará contra cánones futuros, en el caso de que se produzcan, capitalizado al 3%.

la Sociedad ha presentado solicitud de compensación a la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia por los siguientes periodos, de los cuales, a la fecha de formulación de las presentes Cuentas Anuales, únicamente se encuentra pendiente de aprobación formal la solicitud de los ejercicios 2023 y 2024 por parte del organismo competente:

Periodo	Importe (Euros)	Fecha de presentación
2º semestre 2020	338.912	Mayo - 2022
Ejercicio 2021	4.042.779	Mayo - 2022
Ejercicio 2022	2.242.146	Septiembre - 2023
Ejercicio 2023	1.868.193	Mayo - 2024
Ejercicio 2024	2.177.471	Junio - 2025
Total	10.669.501	

Por tanto, en las Cuentas Anuales correspondientes al ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2025, existe un activo contingente por importe de 10.669.501 euros (8.492.030 euros a cierre del 2024) por el derecho a compensar esta cantidad contra cánones futuros, en el caso de que se produzcan. Dado el carácter contingente de este derecho, dependiente de hechos futuros que no están bajo el control de la Sociedad y que no son virtualmente ciertos, no se cumplen los criterios para su reconocimiento contable al cierre del ejercicio 2025.

12. GESTIÓN DE LOS RIESGOS OPERATIVOS Y FINANCIEROS

12.1. Descripción de los principales riesgos operativos

a) Riesgos regulatorios

La Sociedad concesionaria está sujeta al régimen de autorización de actividades por la entidad concedente fijado en el acuerdo de concesiones, conforme a lo descrito en la Nota 1.3.

En particular, la Administración concedente deberá autorizar los precios aeronáuticos máximos que podrá aplicar la Sociedad concesionaria por los servicios aeroportuarios regulados en la Ley 21/2003 de Seguridad Aérea.

Adicionalmente, la actividad de la Sociedad 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 la sociedad, y/o requerir importantes desembolsos.

b) Riesgos derivados del entorno macroeconómico, geopolítico y otros

La situación de hecho creada por el COVID-19 en 2020, que supuso un impacto sin precedentes en el sector aeronáutico global, se ha ido recuperando progresivamente a nivel sectorial, alcanzando y superando en España (red nacional de Aena) los niveles de tráfico de pasajeros anteriores a la pandemia, si bien algunos mercados internacionales (fundamentalmente el más importante, el británico, y el alemán) están yendo por detrás en dicha recuperación (no fue hasta 2024 cuando recuperaron los niveles de 2019, creciendo tan solo un 3% el británico y un 1% el alemán).

El hecho de que el AIRM sea con diferencia el más expuesto al mercado británico en la red nacional de Aena, y su volumen global de tráfico (menos de un millón de pasajeros al año) hace que dicho impacto de la pandemia sea más fuerte y más prolongado en el tiempo, conduciendo a una menor capacidad de recuperación de los niveles anteriores a 2019, por lo que se mantiene la necesidad que condujo en su momento a adaptar la infraestructura, las condiciones de prestación de los servicios, y sus procedimientos de operación, al impacto de la reducción de la demanda. Todo lo cual motivó la puesta en marcha de planes específicos para una gestión eficiente del OPEX y CAPEX que permitan afrontar futuras tensiones de tesorería.

La progresiva mejora y consolidación observada del tráfico aéreo que se ha venido produciendo en los últimos años puede verse afectada como consecuencia de la incertidumbre actual del entorno macroeconómico y los riesgos geopolíticos.

El contexto internacional actual presenta una situación geopolítica global altamente tensionada y está experimentando cambios muy significativos que llevan a un aumento de la competencia y el proteccionismo por las materias primas críticas, la tecnología o el talento. Todo ello implica también más volatilidad y, por tanto, un mayor riesgo de desestabilización, que pudiera impactar en la economía mundial y en el turismo.

La integración progresiva de tecnologías como la inteligencia artificial en los procesos de las compañías es un factor determinante para su competitividad, pero que, junto con las crecientes tensiones geopolíticas, trae consigo nuevos riesgos relacionados con la ciberseguridad que aumentan la incertidumbre y generan desconfianza entre los grupos de interés.

La coyuntura económica sigue sujeta a riesgos como la inflación persistente, la incertidumbre respecto a la política monetaria sobre los tipos de interés o las políticas arancelarias impulsadas por la administración estadounidense, que, aunque se han reducido frente a las anunciadas inicialmente en abril del pasado año, siguen siendo significativas y afectan a los precios, la inversión y el consumo. Todo ello pudiera hacer prever que el crecimiento económico se vea moderado y haya una menor renta disponible de las familias que implicaría una contención de gastos no esenciales, como el turismo, lo que podría suponer una desaceleración de su crecimiento.

El FMI en su World Economic Outlook (WEO) de octubre de 2025 ha revisado al alza las previsiones de crecimiento para de la economía mundial (2026: 3,1%) con respecto a su anterior WEO. Las previsiones para la zona euro sin embargo son más pesimistas, si bien se refleja una mejora en 2025 (1,2%), para 2026 comienzan a apreciarse señales de una desaceleración (1,1%).

En el caso de España, las previsiones para 2026 son más favorables que las de la media europea (2%), aunque también reflejan una pérdida gradual de dinamismo en los próximos años.

En la actualidad la situación geopolítica global es compleja, inestable y multipolar, marcada por la transición de a un mundo con múltiples centros de poder (EE.UU., China, Rusia, etc.), lo que aumenta la competencia y los conflictos (Oriente Medio, Ucrania, Asia Oriental), cuyo impacto en la economía mundial y en el turismo pudiera llegar a ser significativo, tanto a corto como a medio plazo y llegar a mermar aún más el crecimiento económico mundial, ralentizando la recuperación.

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

- Se mantiene la incertidumbre respecto a la renovación de flota de algunas compañías, al persistir el riesgo de retrasos en las entregas de flota por parte de los principales fabricantes, tanto por problemas en las cadenas de suministro como por la aparición de fallos en piezas que obligan a revisar aeronaves que están en servicio. Todo ello, podría tener repercusión en la oferta de asientos.
- La competencia con otros modos de transporte, en especial, la progresiva liberalización del sector ferroviario.
- Otras medidas que se están planteando en varios países europeos, también en España, sería la aplicación de nuevos impuestos a los billetes de avión. Asimismo, la aplicación de nueva legislación como la Ley 9/2025 de Movilidad Sostenible podría tener impacto en el tráfico aéreo doméstico.
- Cambios de hábito estructurales, como el avance tecnológico, las videoconferencias, o el teletrabajo afectan directamente a los viajes de negocio, reduciéndolos, e impactando por tanto en el tráfico aéreo.
- La aparición de nuevas pandemias podría afectar negativamente al tráfico aéreo.

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

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

c) Riesgos de explotación

La actividad de la Sociedad está directamente relacionada con los niveles de tráfico de pasajeros y de operaciones aéreas en su aeropuerto, por lo que puede verse afectada por los siguientes factores:

- La Sociedad concesionaria está expuesta a riesgos relacionados con la operación en los aeropuertos (seguridad operacional y física). Los impactos negativos en la seguridad de las personas o bienes, por accidentes, actividades de interferencia ilícita (incluidas las terroristas o de cualquier otra índole) y otros incidentes derivados de las operaciones (impactos derivados del control de fauna, drones no autorizados, continuidad del suministro eléctrico, etc.), podrían exponer a la Sociedad a potenciales responsabilidades que pudieran suponer indemnizaciones y compensaciones, así como la pérdida de reputación o la interrupción de las operaciones.
- La Sociedad concesionaria depende de las tecnologías de la información y comunicaciones, y los sistemas e infraestructuras se enfrentan a ciertos riesgos, incluidos los derivados de los riesgos propios de la ciberseguridad, resultado de amenazas y explotación de vulnerabilidades tanto internas como externas, como consecuencia de ciberataques y otras amenazas a la confidencialidad,

integridad, disponibilidad, trazabilidad y autenticidad de la información almacenada en los sistemas, así como a la capacidad de los mismos.

- Los ingresos de la actividad comercial están vinculados a las ventas de las empresas arrendatarias de los espacios comerciales, que pueden verse afectadas tanto por el volumen de pasajeros como por la mayor o menor capacidad de gasto de éstos.
- La sociedad concesionaria depende de los servicios prestados por terceros en su aeropuerto (compañías de handling, seguridad, controladores aéreos, etc.). Aspectos tales como conflictos laborales e incumplimientos en los niveles de servicio pudieran tener impacto en las operaciones, en un escenario de incrementos de costes generalizado, dificultad de captación de personal cualificado, dependencia de tecnologías, etc.
- Impactos en la calidad del servicio percibida por los pasajeros y en relación con otros gestores aeroportuarios, que afecten a la reputación de la Sociedad concesionaria o pudieran suponer incumplimientos.
- Riesgo de perder competitividad por no desarrollar políticas de innovación y desarrollo tecnológico adecuadas a las necesidades del negocio, encaminadas a mejorar la experiencia de los pasajeros, fortalecer la seguridad del aeropuerto y mejorar la eficiencia operativa. Se incluyen en este riesgo los potenciales impactos derivados de restricciones normativas o de otra índole, que pueden originar retrasos o limitaciones en la ejecución de proyectos de innovación o en la implementación y despliegue de las innovaciones, incluyendo las derivadas de nuevas formas de movilidad urbana, así como las soluciones y funcionalidades basadas en Inteligencia Artificial.
- Riesgo de que la Sociedad concesionaria sufra sanciones, pérdidas financieras o menoscabo de su reputación, o de que sea hallada responsable a causa del incumplimiento o cumplimiento defectuoso de normas legales, reglas de conducta, vulneraciones de derechos humanos y demás estándares exigibles en su funcionamiento.
- Alta concentración del tráfico procedente del Reino Unido.
- La Sociedad concesionaria está expuesta a riesgos relacionados específicamente con la evolución de la actividad comercial, estando vinculados los ingresos del negocio comercial tanto al volumen de pasajeros como a la capacidad de gasto de estos.

En un contexto de crecimiento del tráfico aéreo, la evolución de la actividad comercial puede verse afectada por cambios de tendencia en el sector y en el mix de pasajeros, así como por aspectos regulatorios que pudieran afectar a determinados productos del ámbito del duty-free o limitar actividades comerciales ligadas a la movilidad en destinos tensionados. La evolución de los factores macroeconómicos y los cambios de tendencia en el sector también afectan al negocio inmobiliario, planteando retos adicionales ligados a la estrategia de desarrollo de las ciudades aeroportuarias.

- Cambios en la legislación fiscal podrían dar lugar a impuestos adicionales u otros perjuicios para la situación fiscal de Aena.
- La Sociedad concesionaria está, y podrá continuar estando en el futuro, expuesta a un riesgo de pérdida en los procedimientos judiciales o administrativos en los que está incurso.
- La cobertura de los seguros podría ser insuficiente.
- Los eventos meteorológicos extremos no previstos, desastres naturales y las condiciones meteorológicas podrían afectar de forma adversa al negocio.

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

d) Descripción de los principales riesgos derivados del cambio climático

SCAIRM está expuesta a los efectos del cambio climático, configurándose el ámbito de la sostenibilidad medioambiental como un eje estratégico de la compañía.

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

Los riesgos físicos derivan de precipitaciones y temperaturas extremas, olas de calor, el estrés hídrico o sequías, el aumento del nivel del mar y el riesgo de inundaciones, entre otros. Estos riesgos pueden tener afectación directa sobre la resiliencia de las infraestructuras aeroportuarias y su operativa, tales como daños en infraestructuras que pudieran limitar la capacidad aeroportuaria, disminución de disponibilidad de agua, incremento de gastos de climatización o energéticos, o limitación de peso de aeronaves de despegue que establecen la necesidad de acometer actuaciones de adaptación en el aeropuerto en el medio-largo plazo, cambios en la demanda del tráfico derivados de la menor atracción de ciertos destinos turísticos como consecuencia de temperaturas extremas y fenómenos climáticos adversos.

Respecto a los riesgos de transición detectados, los efectos del cambio climático conllevan impactos a nivel económico, operativo y reputacional derivados de los siguientes aspectos:

- Regulatorios: derivados de normativas actuales y emergentes, especialmente en Europa (Fit for 55, Green Deal 2040, Clean Industrial Deal) y, en España, por la posible prohibición de vuelos con alternativa AVE.
- Tecnológicos: vinculados a la transición hacia nuevas tecnologías aeroportuarias, combustibles sostenibles, y al posible déficit de capacidad de la red eléctrica para atender futuras necesidades.
- De mercado: relacionados con la evolución del turismo y la pérdida potencial de atractivo de determinados destinos debido al cambio climático
- Reputacionales: asociados al incumplimiento de los compromisos de cero emisiones netas de Aena y su cadena de valor.

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

12.2. Descripción de los principales riesgos financieros

Las actividades de la Sociedad están expuestas a diversos riesgos financieros: riesgo de mercado, riesgo de crédito y riesgo de liquidez. El programa de gestión del riesgo global de la Sociedad se centra en la incertidumbre de los mercados financieros y trata de minimizar los efectos potenciales adversos sobre su rentabilidad financiera.

1- Riesgo de mercado

Respecto al tipo de cambio, la Sociedad no realiza habitualmente transacciones comerciales significativas en divisa distinta del euro.

Relativo al riesgo de tipo de interés en los flujos de efectivo y en el valor razonable, la Sociedad no tiene actualmente deuda financiera.

2- Riesgo de crédito

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

El riesgo de crédito relativo a las cuentas comerciales es reducido, puesto que los principales clientes son las compañías aéreas, y se suele cobrar al contado o por anticipado. En cuanto a los clientes comerciales, que mantienen arrendados locales en el aeropuerto, se gestiona el riesgo a través de la obtención de avales y fianzas. La Sociedad tiene, a 31 de diciembre de 2025, adicionalmente a las fianzas y otras garantías impuestas en metálico que figuran en el Balance, avales y otras garantías relacionadas con el curso normal del negocio aeronáutico por importe 215 miles de euros (215 miles de euros al cierre del ejercicio anterior), así como 3.004 miles euros de garantías relacionadas con operaciones comerciales y de handling (3.101 miles de euros al cierre del ejercicio 2024).

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

3- Riesgo de liquidez

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

La política de riesgo de crédito descrita en el apartado anterior conduce a períodos medios de cobro reducidos. No obstante, como consecuencia de la excepcional situación provocada por la pandemia y la tardía recuperación de los niveles de tráfico aéreo en el AIRM previos a la mencionada pandemia, los flujos de caja de la Sociedad se han visto reducidos. Sin embargo, el Accionista Único ha comprometido apoyo financiero en la Oferta Económica del Contrato de Concesión y aportado financiación a la sociedad cuando ha sido considerado necesario.

(Importes en euros salvo otra indicación)

13. SITUACIÓN FISCAL

13.1.. Saldos con las Administraciones Públicas

El detalle de los saldos relativos a activos fiscales y pasivos fiscales del balance al cierre de los ejercicios 2025 y 2024 es el siguiente:

	2025	2024
Activos por impuesto diferido (Nota 13.3)	6.656	13.407
Hacienda pública deudora por IVA	261.536	590.927
Total	268.192	604.334
Pasivos por impuesto diferido (Nota 13.3)	131.225	131.225
IRPF	131.085	90.203
Seguridad Social	232.043	238.498
Otras	1.011	1.011
Total	495.364	460.937

13.2.. Conciliación saldo contable y fiscal

	2025			2024		
	Cuenta de pérdidas y ganancias			Ingresos y gastos imputados directamente al patrimonio neto		
Saldo ingresos y gastos del ejercicio	(1.238.573)			522		
	Aumentos	Disminuciones	Total	Aumentos	Disminuciones	Total
Impuesto sobre Sociedades	(413.358)			(174)		
Resultado antes de impuestos	(1.651.931)			696		
Diferencias permanentes	4.176	-	4.176			
Diferencias temporarias:						
- Amortización	16.190	(7.886)	8.304			
- Pérdidas por deterioro créditos comerciales	4.050	(20.592)	(16.542)			
- Planes de pensiones	26.981	(32.210)	(5.229)		(696)	(696)
- Provisiones			-			-
	47.221	(60.688)	(13.467)			(696)
Base imponible (resultado fiscal)	(1.661.222)					
Cuota íntegra	(415.305)					
Deducciones	-					
Cuota líquida	(415.305)					
Retenciones y pagos a cuenta	(9.320)					
Cuota a pagar/ (a devolver)	(424.625)					

Aena, Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia, S.M.E., S.A.
(Unipersonal)
Cuentas Anuales del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2025

(Importes en euros salvo otra indicación)

	2024					
	Cuenta de pérdidas y ganancias			Ingresos y gastos imputados directamente al patrimonio neto		
	Aumentos	Disminuciones	Total	Aumentos	Disminuciones	Total
Saldo ingresos y gastos del ejercicio			(1.429.702)			230
Impuesto sobre Sociedades		(477.482)	(477.482)		(76)	(76)
Resultado antes de impuestos			(1.907.184)			306
Diferencias permanentes	2.795	-	2.795			
Diferencias temporarias:						
- Amortización	16.029	(14.249)	1.780			
- Pérdidas por deterioro créditos comerciales	21.310	(39.242)	(17.932)			
- Planes de pensiones	30.114	(20.898)	9.216		(306)	(306)
- Provisiones			-			-
	67.453	(74.389)	(6.936)	-	(306)	(306)
Base imponible (resultado fiscal)			(1.911.325)			
Cuota íntegra			(477.832)			
Deducciones			-			
Cuota líquida			(477.832)			
Retenciones y pagos a cuenta			-			
Cuota a pagar/ (a devolver)			(477.832)			

Tal como se ha mencionado anteriormente, la Sociedad tributa en régimen de consolidación fiscal, formando parte del grupo Aena, del que Aena S.M.E., S.A., es la sociedad dominante. A 31 de diciembre de 2025, la Sociedad presenta un saldo deudor con la matriz por importe de 925.340 euros (saldo deudor 496.085 euros a cierre del ejercicio 2024), correspondiente a la provisión por el impuesto de sociedades de 2025 por importe de 424.625 euros y al importe correspondiente al impuesto de 2024 tras la liquidación definitiva por importe de 500.715 euros (Nota 15.1).

El ingreso/(gasto) por el Impuesto sobre Sociedades al cierre del ejercicio 2025 y 2024 es el siguiente:

	Euros	
	2025	2024
Impuesto corriente	(416.725)	(479.454)
Impuesto diferido	3.367	1.972
	(413.358)	(477.482)

Los Administradores de la Sociedad consideran que se han practicado adecuadamente las liquidaciones de los impuestos, por lo que, aún en caso de que surgieran discrepancias en la interpretación normativa vigente por el tratamiento fiscal otorgado a las operaciones, los eventuales pasivos resultantes, en caso de materializarse, no afectarían de manera significativa a las Cuentas anuales adjuntas.

La Sociedad tiene pendientes de inspección por las autoridades fiscales todos los ejercicios desde 2021 a la actualidad.

Aena, Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia, S.M.E., S.A.
(Unipersonal)
Cuentas Anuales del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2025

(Importes en euros salvo otra indicación)

13.3.. Impuestos diferidos

	2025				
	Amortización	Deterioros	Provisiones	Otros	Total
Activos por impuestos diferidos					
Saldo al inicio	2.160	4.653	-	6.594	13.407
Cargo a Pérdidas y Ganancias	2.075	(4.135)	-	(1.307)	(3.367)
Otros	-	-	-	(3.384)	(3.384)
Saldo a 31 de diciembre de 2025	4.235	518	-	1.903	6.656
Pasivos por impuestos diferidos					
Saldo al inicio	(130.107)	-	(1.118)	-	(131.225)
Cargo a Pérdidas y Ganancias	-	-	-	-	-
Otros	-	-	-	-	-
Saldo a 31 de diciembre de 2025	(130.107)	-	(1.118)	-	(131.225)

	2024				
	Amortización	Deterioros	Provisiones	Otros	Total
Activos por impuestos diferidos					
Saldo al inicio	1.715	9.374	-	4.886	15.975
Otros movimientos	445	(4.721)	-	2.304	(1.972)
Otros	-	-	-	(596)	(596)
Saldo a 31 de diciembre de 2024	2.160	4.653	-	6.594	13.407
Pasivos por impuestos diferidos					
Saldo al inicio	(130.107)	-	(1.118)	-	(131.225)
Cargo a Pérdidas y Ganancias	-	-	-	-	-
Otros	-	-	-	-	-
Saldo a 31 de diciembre de 2024	(130.107)	-	(1.118)	-	(131.225)

(Importes en euros salvo otra indicación)

14. INGRESOS Y GASTOS

14.1. Distribución del importe neto de la cifra de negocios

El desglose de los ingresos ordinarios por tipología de servicios prestados para los ejercicios 2025 y 2024 es como sigue:

	2025	2024
Servicios Aeroportuarios	13.028.163	12.506.130
Servicios aeronáuticos	6.548.871	6.356.048
Aterrizajes/Servicio Tránsito Aéreo/Servicio Meteorología	2.517.719	2.347.661
Estacionamientos	14.977	13.998
Pasajeros	1.814.714	1.849.931
Seguridad	1.637.509	1.595.837
Handling	364.419	355.142
Carburante	74.196	67.701
Catering	283	295
Resto servicios aeronáuticos	125.054	125.483
Servicios Comerciales	6.479.292	6.150.082
Arrendamientos	143.964	135.434
Tiendas	340.294	248.754
Tiendas Duty Free	3.422.664	3.057.052
Restauración	531.391	561.091
Rent a car	1.260.933	1.487.821
Aparcamiento	451.095	425.475
Publicidad	7.574	5.160
Resto ingresos comerciales	321.377	229.295
Servicios Inmobiliarios	198.918	193.326
Arrendamientos	198.918	193.326
Total	13.227.081	12.699.456

Los servicios aeroportuarios prestados corresponden, principalmente, a la operación y mantenimiento de la infraestructura aeroportuaria por líneas aéreas y pasajeros en el marco del “Acuerdo de Concesión” (véase Nota 1) firmado el 25 de enero de 2018 entre la Sociedad y la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia por un periodo de 25 años.

Los ingresos comerciales se corresponden con la explotación de la infraestructura a partir del alquiler del espacio en la terminal aeroportuaria para tiendas, restauración y publicidad.

Durante el ejercicio 2025 se han registrado ingresos por importe de 402.546 euros correspondientes a la imputación de forma lineal, durante la vida de los contratos de arrendamiento comercial, de las Rentas Mínimas Garantizadas contractualmente que se han venido formalizando, principalmente, desde finales de 2023 en Retail, TLI y Rent A Car (Nota 4.8) (465.844 euros durante el ejercicio 2024).

Aena, Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia, S.M.E., S.A.
(Unipersonal)
Cuentas Anuales del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2025

(Importes en euros salvo otra indicación)

14.2 Aprovisionamientos

El desglose de aprovisionamientos para los ejercicios 2025 y 2024 es como sigue:

	2025	2024
Consumo de materias primas y otras materias consumibles	11.671	7.041
Trabajos realizados por otras empresas	1.421.865	1.405.005
Total	1.433.536	1.412.046

Dentro del epígrafe “Trabajos realizados por otras empresas” se registran los servicios de comunicaciones, navegación y vigilancia (CNS), servicios de tránsito aéreo (ATM), y servicios de información aeronáutica (AIS) prestados por ENAIRE en virtud de los acuerdos suscritos con Aena, que ascienden a 219.768 euros (228.832 euros en el ejercicio 2024) (Nota 15.2). En este epígrafe también se incluyen los gastos derivados del convenio firmado con la Agencia Española de Meteorología (AEMET) para la prestación de servicios meteorológicos a la red de aeropuertos gestionados por Aena por importe de 195.567 euros (Nota 15.2) (189.300 euros en el ejercicio 2024).

14.3. Gastos de personal

El detalle de la partida gastos de personal de la cuenta de pérdidas y ganancias para los ejercicios 2025 y 2024 es el siguiente:

	2025	2024
<i>Gastos de personal</i>		
Sueldos y salarios	3.811.510	3.621.491
<i>Cargas sociales</i>		
Seguridad social	1.399.822	1.375.065
Pensiones devengadas - Planes de pensiones de aportación definida	19.496	20.361
Otros gastos sociales	86.715	95.684
Total	5.317.543	5.112.601

14.4. Servicios exteriores

El detalle de la partida servicios exteriores de la cuenta de pérdidas y ganancias para los ejercicios 2025 y 2024 es el siguiente:

	2025	2024
Otros arrendamientos	29.908	27.619
Reparaciones y conservación	1.565.375	1.519.625
Servicios profesionales independientes	117.613	133.692
Primas de seguros	111.695	118.626
Servicios bancarios	27.920	27.501
Publicidad, propaganda y relaciones públicas	2.291	3.994
Suministros	851.316	810.958
Seguridad	1.534.869	1.473.220
Otros servicios	1.893.666	1.753.527
Total	6.134.653	5.868.762

**Aena, Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia, S.M.E., S.A.
(Unipersonal)**
Cuentas Anuales del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2025

(Importes en euros salvo otra indicación)

El apartado de “Otros servicios”, incluye en 2025 un importe de 999.904 euros correspondientes al acuerdo de servicios suscrito con la matriz Aena S.M.E., S.A. (2024: 979.674 euros) (ver Nota 15.2).

14.5. Resultado financiero

El desglose de los ingresos financieros durante los ejercicios 2025 y 2024 es como sigue:

	2025	2024
Intereses bancarios	45.812	92.176
Total	45.812	92.176

El desglose de los gastos financieros durante los ejercicios 2025 y 2024 es como sigue:

	2025	2024
Gastos financieros por deudas con empresas del grupo	106.810	71.921
Gastos financieros por actualización de provisión reposición (ver Nota 11)	60.695	49.583
Gastos financieros por actualización de otras provisiones	2.675	2.244
Total	170.180	123.748

15. OPERACIONES Y SALDOS CON PARTES VINCULADAS

Principales contratos

A continuación, se enumeran los contratos formalizados por la Sociedad con Aena S.M.E., S.A., la Entidad Pública Empresarial “ENAIRE”, y AEMET para el ejercicio 2025 y 2024:

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

El 20 de octubre de 2025 se ha formalizado un acuerdo de prestación de servicios, que reemplaza el anterior formalizado en 2021, con una duración de 3 años y dos posibles prórrogas de 1 año cada una de ellas, y cuyos principales servicios establecidos dentro del mismo son los siguientes:

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

El 20 de octubre de 2025 se ha formalizado un nuevo contrato que cubre, sustancialmente, los mismos servicios que existían en el anterior acuerdo, con una duración de 3 años y dos posibles prórrogas de 1 año cada una de ellas.

Por otro lado, con la finalidad de fortalecer los fondos propios de la Sociedad y dotarla de los recursos financieros que le permitan llevar a cabo su actividad, AENA ha otorgado, en los términos del artículo 20

**Aena, Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia, S.M.E., S.A.
(Unipersonal)
Cuentas Anuales del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2025**

(Importes en euros salvo otra indicación)

del Real Decreto-Ley 7/1996, de 7 de junio, sobre Medidas Urgentes de carácter Fiscal y de Fomento y Liberalización de la Actividad Económica, los siguientes préstamos participativos en los últimos ejercicios:

- Con fecha 10 de febrero de 2022 un préstamo participativo de 3.000.000 euros (Nota 2.7 y Nota 8.2.) cuyo principal devengará un interés variable de Euribor incrementado en un diferencial del 1%, siempre que en alguno de los ejercicios que transcurran hasta la fecha de vencimiento, AIRM obtenga un EBITDA de los últimos 12 meses cerrados y auditados a la fecha de pago de Intereses que sea superior al interés variable devengado sobre el Principal. En 2024, el vencimiento inicial fue prorrogado hasta el día 15 de diciembre de 2025 y, en dicha fecha, ha sido ejercida una prórroga de dos años siendo, por tanto, el vencimiento el 15 de diciembre de 2027.
- Préstamo participativo por importe de 2.500.000 euros formalizado el 15 de diciembre de 2023 con vencimiento el 15 de diciembre de 2025 y posibilidad de prórroga por 2 años adicionales. El principal devenga un interés variable de Euribor 12 meses + 100 puntos básicos, siempre que, en la fecha de inicio del periodo de interés, AIRM haya obtenido un EBITDA positivo en el último ejercicio cerrado anual. Durante el ejercicio 2024 se ejerció la prórroga de ampliación del vencimiento hasta el 15 de diciembre del 2027. Asimismo, el préstamo fue novado el 17 de diciembre de 2025 modificando el importe del mismo a 4.000.000 de euros.
- Adicionalmente, el 10 de febrero de 2022, Aena concedió una línea de crédito de 12.000 miles de euros a AIRM a un interés variable de Euribor incrementado en un diferencial del 1% cuyo vencimiento actual es el 15 de diciembre de 2027 y que, a 31 de diciembre de 2025 presenta un saldo de 4.000.000 euros (1.500.000 en el ejercicio 2024). Asociada a la misma existe una cuenta a pagar por intereses a corto plazo por importe de 5.856 euros (2.753 euros a cierre del ejercicio 2024) y ha devengado en el ejercicio unos gastos financieros de 106.810 euros (71.921 euros a cierre del ejercicio 2024).

ENAIRE

Con motivo de la puesta en marcha del Aeropuerto Internacional Región de Murcia, el 21 de noviembre de 2018 se firma una Adenda al Acuerdo de Prestación de Servicios de Navegación Aérea entre Enaire y AENA. La finalización del mismo era el 31 de diciembre de 2024. Se firmó un nuevo contrato con entrada en vigor el 1 de enero de 2022 y finalización el 31 de diciembre de 2026. Los servicios que ofrece son los siguientes:

- Gestión de Tránsito Aéreo (ATM)
- Comunicación, Navegación y Vigilancia (CNS)
- Dirección en Plataforma (SDP)
- Información Aeronáutica (AIS)

AEMET

Con fecha 19 de octubre de 2018 se firmó un contrato entre la Sociedad y la Agencia Estatal de Meteorología, con comienzo el 8 de enero de 2019, para la prestación de los servicios meteorológicos en el Aeropuerto Internacional Región de Murcia. La duración era de 1 año, más dos prórrogas de un año de duración cada una. La prestación de servicios de información meteorológica aeronáutica por parte de AEMET se concreta en:

- Observación continua de las condiciones meteorológicas del aeródromo.
- Predicción y vigilancia tanto de aeródromo como de área (FIR/UIR de España).
- Atención a los usuarios aeronáuticos, ya sean tripulaciones, responsables del control del tráfico aéreo o gestores del aeropuerto.

Durante el ejercicio 2022, se firmó un nuevo contrato con AEMET en base a los mismos términos y condiciones del contrato anteriormente mencionado, con una duración de tres años sin posibilidad de prórrogas. A su finalización, se ha firmado en 2025 un nuevo contrato por un periodo de cinco años.

**Aena, Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia, S.M.E., S.A.
(Unipersonal)**

Cuentas Anuales del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2025

(Importes en euros salvo otra indicación)

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

15.1. Saldos con partes vinculadas

El detalle de saldos de partes vinculadas en el balance al 31 de diciembre de 2025 y 2024 es el siguiente:

2025						
	Clientes	Crédito c/p grupo fiscal (Nota 13.2)	Deuda l/p (Nota 8.2.1)	Deuda c/p (Nota 8.2.1)	Otros pasivos financieros c/p (Nota 8.2.1)	Acreedores
Empresas del grupo:						
Aena SME, SA	213	925.340	(11.000.000)	(5.856)	(492.848)	(204.902)
Entidad pública empresarial "ENAIRES"	5	-	-	-	-	-
Empresas vinculadas:						
AEMET	-	-	-	-	-	(17.049)
Otras empresas vinculadas	-	-	-	-	-	(211)
Total saldos con partes vinculadas	218	925.340	(11.000.000)	(5.856)	(492.848)	(222.162)

2024						
	Clientes	Crédito c/p grupo fiscal (Nota 13.2)	Deuda l/p (Nota 8.2.1)	Deuda c/p (Nota 8.2.1)	Otros pasivos financieros c/p (Nota 8.2.1)	Acreedores
Empresas del grupo:						
Aena SME, SA	-	496.085	(7.000.000)	(2.753)	(1.313.687)	(577.915)
Entidad pública empresarial "ENAIRES"	5	-	-	-	-	-
Empresas vinculadas:						
AEMET	-	-	-	-	-	(38.141)
Otras empresas vinculadas	-	-	-	-	-	(211)
Total saldos con partes vinculadas	5	496.085	(7.000.000)	(2.753)	(1.313.687)	(616.267)

**Aena, Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia, S.M.E., S.A.
(Unipersonal)**

Cuentas Anuales del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2025

(Importes en euros salvo otra indicación)

15.2. Transacciones con vinculadas

El detalle de transacciones con partes vinculadas durante el ejercicio 2025 y 2024 es el siguiente:

2025			
	Servicios recibidos (Nota 14.4)	Aprovisionamientos: Trabajos realizados por otras empresas (Nota 14.2)	Ingresos por prestación de servicios
Empresas del grupo:			
Aena SME, SA	999.904	-	(176)
Entidad pública empresarial "ENAIRES"	-	219.768	-
Empresas vinculadas:			
AEMET	-	195.567	-
Otras empresas vinculadas	-	-	(11)
Total	999.904	415.335	(187)

2024			
	Servicios recibidos (Nota 14.4)	Aprovisionamientos: Trabajos realizados por otras empresas (Nota 14.2)	Ingresos por prestación de servicios
Empresas del grupo:			
Aena SME, SA	979.674	-	-
Entidad pública empresarial "ENAIRES"	-	228.832	(4)
Empresas vinculadas:			
AEMET	-	189.300	-
Otras empresas vinculadas	174	-	-
Total	979.848	418.132	(4)

Los gastos financieros reconocidos por deudas con la matriz Aena se detallan en la Nota 14.5.

(Importes en euros salvo otra indicación)

15.3. Retribuciones al Consejo de Administración y a la Alta Dirección

El detalle de las remuneraciones devengadas por los miembros del Consejo de Administración y de la Alta Dirección de la Sociedad en los ejercicios 2025 y 2024 es el siguiente:

Concepto	2025			
	Alta Dirección	Consejo de Administración		Total
		Alta Dirección	Resto	
Sueldos	112.929	-	-	112.929
Dietas asistencia	-	-	46.732	46.732
Dietas viajes	1.272	-	-	1.272
Planes de pensiones	432	-	-	432
Primas de Seguros	611	-	-	611
Total	115.244	-	46.732	161.976

Concepto	2024			
	Alta Dirección	Consejo de Administración		Total
		Alta Dirección	Resto	
Sueldos	109.884	-	-	109.884
Dietas asistencia	-	-	47.354	47.354
Dietas viajes	876	-	-	876
Planes de pensiones	423	-	-	423
Primas de Seguros	598	-	-	598
Total	111.781	-	47.354	159.135

Al 31 de diciembre de 2025, el Consejo de Administración de Aena Sociedad concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia, S.M.E., S.A.U. está formado por 6 miembros (4 hombres y 2 mujeres). Al cierre del ejercicio anterior estaba compuesto por 6 miembros (5 hombres y 1 mujer).

Los Administradores y el miembro de la Alta Dirección de la Sociedad no tienen concedidos anticipos o créditos, no se han asumido obligaciones por cuenta de ellos a título de garantía, ni se han pagado primas de seguro de responsabilidad civil por daños ocasionados por actos u omisiones en el ejercicio del cargo. Asimismo, la Sociedad no tiene contraídas obligaciones en materia de pensiones y de seguros de vida con respecto a antiguos o actuales Administradores de la Sociedad.

Asimismo, durante el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2025 y 2024, los Administradores de la Sociedad y las personas vinculadas a los mismos, así como el miembro de la alta dirección, no han realizado con la Sociedad ni con sociedades del Grupo operaciones ajenas al tráfico ordinario o en condiciones distintas a las de mercado.

Los Administradores de la Sociedad y las personas vinculadas a los mismos, no han incurrido en ninguna situación de conflicto de interés que haya tenido que ser objeto de comunicación de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 229 del Texto Refundido de la Ley de Sociedades de Capital.

16. INFORMACIÓN SOBRE MEDIO AMBIENTE

Durante el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2025 se ha incurrido en gastos cuyo fin fue la protección y mejora del medio ambiente por un importe de 272.558 de euros (2024: 278.981 euros).

Por otra parte, no se han producido gastos o riesgos que hayan sido necesario cubrir con previsiones por actuaciones medioambientales, ni contingencias relacionadas con la protección y mejora del medio ambiente.

- **Sostenibilidad medioambiental**

El pilar de la sostenibilidad medioambiental se configura como un eje estratégico para todas las empresas del Grupo Aena, entre las que se incluye SCAIRM. En este sentido, la sostenibilidad, se configura por tanto como un eje estratégico del actualizado Plan Estratégico 22-26 de Aena a través de su Estrategia de Sostenibilidad y su Plan de Acción Climática. En este sentido, estos documentos fijan las condiciones para el desarrollo sostenible de la red de aeropuertos de Aena estableciendo unos estándares en materia medioambiental que se articulan a través de objetivos, indicadores y líneas de acción, cuyo Seguimiento analiza la evolución del desempeño medioambiental de los aeropuertos de la red.

Estructura de la Estrategia de Sostenibilidad de Aena



Programas

Líneas de Acción

Neutralidad del carbono



Energías renovables



Eficiencia energética



Flota propia sostenible



Compensación de emisiones

Aviación sostenible



Propulsión limpia para aviones



Eficiencia en operaciones aeronáuticas



Flota ground handling sostenible

Uso responsable de recursos



Huella hídrica eficiente



Economía circular

Comunidad y cadena de valor sostenible



Movilidad sostenible



Cooperación y concienciación



Calidad del aire



Gestión del ruido



Preservación de la biodiversidad

Compromiso social



Relación con la comunidad



Gestión de Personas

(Importes en euros salvo otra indicación)

17. INFORMACIÓN SOBRE EMPLEADOS

El número de empleados de la Sociedad, al cierre de los ejercicios 2025 y 2024, por categoría y sexo, ha sido el siguiente:

Categoría profesional	31 de diciembre de 2025		
	Hombres	Mujeres	TOTAL
Alta Dirección	1	-	1
Directivos y Titulados	13	6	19
Coordinadores	8	-	8
Técnicos	36	20	56
Personal de apoyo	3	1	4
Total	61	27	88

Categoría profesional	31 de diciembre de 2024		
	Hombres	Mujeres	TOTAL
Alta Dirección	1	-	1
Directivos y Titulados	12	5	17
Coordinadores	7	-	7
Técnicos	39	16	55
Personal de apoyo	3	1	4
Total	62	22	84

(*) En las cifras anteriores se incluyen los empleados temporales que, al cierre del ejercicio 2025, ascendieron a 12 empleados (2024: 8 empleados).

El número medio de empleados de la Sociedad, durante los ejercicios 2025 y 2024, por categoría y sexo, ha sido el siguiente:

Categoría profesional	Plantilla media 2025		
	Hombres	Mujeres	TOTAL
Alta Dirección	1	-	1
Directivos y Titulados	12	6	18
Coordinadores	8	-	8
Técnicos	38	19	57
Personal de apoyo	3	1	4
Total	62	26	88

Categoría profesional	Plantilla media 2024		
	Hombres	Mujeres	TOTAL
Alta Dirección	1	-	1
Directivos y Titulados	11	5	16
Coordinadores	8	-	8
Técnicos	42	17	59
Personal de apoyo	3	1	4
Total	65	23	88

(*) En las cifras anteriores se incluyen los empleados temporales, cuyo número medio en el ejercicio 2025 ascendió a 12 empleados. (2024: 12 empleados).

A 31 de diciembre de 2025 la Sociedad cuenta con 4 empleados con discapacidad (4 empleados en 2024).

18. HONORARIOS DE AUDITORÍA

Los honorarios y gastos profesionales prestados por KPMG Auditores, S.L., auditor de las cuentas anuales de la Sociedad, durante el ejercicio 2025 y 2024, son los siguientes:

	2025	2024
Servicios de auditoría	32.675	31.300
Otros servicios de verificación exigidos por la legislación vigente	16.652	15.874
Otros servicios	4.674	4.455
Total	54.001	51.629

Otros servicios de verificación se corresponden con servicios de aseguramiento sobre cumplimiento regulatorio prestados por KPMG Auditores, S.L. a la Sociedad durante el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2025. Ninguna empresa del mismo grupo o vinculada con el auditor ha facturado importe alguno a la Sociedad adicional a los indicados.

Los importes detallados anteriormente incluyen la totalidad de los honorarios relativos a los servicios realizados durante los ejercicios 2025 y 2024, con independencia del momento de su facturación.

19. INFORMACIÓN SOBRE EL EJERCICIO MEDIO DE PAGO A PROVEEDORES. DISPOSICIÓN ADICIONAL TERCERA. “DEBER DE INFORMACIÓN” DE LA LEY 15/2010, DE 5 DE JULIO

La información relativa al ejercicio medio de pago a proveedores es la siguiente:

	31 de diciembre de 2025	31 de diciembre de 2024
	Nº de días	
Periodo medio de pago a proveedores	29,63	29,61
Ratio de operaciones pagadas	31,54	31,99
Ratio de operaciones pendientes de pago	4,4	5,84
	Miles de euros	
Total pagos realizados	7.998	7.756
Total pagos pendientes	606	778

Con fecha 29 de septiembre de 2022 se ha publicado en el Boletín Oficial del Estado la nueva Ley 18/2022, de 28 de septiembre, de creación y crecimiento de empresas. Esta nueva norma establece nuevos requerimientos de transparencia vinculados al aplazamiento de los pagos a proveedores, imponiendo a las sociedades mercantiles cotizadas y a las no cotizadas que no presenten cuentas anuales abreviadas un requisito adicional consistente en el desglose en la memoria de las cuentas anuales de nueva información, en concreto del volumen monetario y número de facturas pagadas en un periodo inferior al máximo establecido en la normativa de morosidad, y el porcentaje que suponen sobre el número total de facturas y sobre el total monetario de los pagos a sus proveedores.

**Aena, Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia, S.M.E., S.A.
(Unipersonal)**

Cuentas Anuales del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2025

(Importes en euros salvo otra indicación)

En este sentido, el detalle del volumen monetario y el número de facturas pagadas en un periodo inferior al máximo establecido para el ejercicio 2025 y 2024 es el siguiente:

	Miles de euros	%	Número de facturas	%
31 de diciembre de 2025	7.833	97,90 %	558	95,70 %
31 de diciembre de 2024	7.616	98,20 %	540	92,70 %

20. HECHOS POSTERIORES

Tal y como se indica en la Nota 1.3. b, con fecha 14 de enero de 2026 se ha recibido firmada el Acta Anual de Tráfico de 2025 por la Consejería de Fomento e Infraestructuras de la Región de Murcia, conforme al cual el tráfico del AIRM durante 2025 no ha superado el millón de pasajeros y no se ha operado carga, por lo que, al igual que en el ejercicio anterior, la liquidación final del canon es de cero euros.

**AENA Sociedad Concesionaria del
Aeropuerto Internacional Región de Murcia,
S.M.E., S.A.**

Informe de Gestión 2025

1. RESUMEN EJECUTIVO

A partir de abril de 2022, se revisaron las medidas de prevención y control hasta ese momento en aplicación en el contexto de la pandemia COVID-19, conduciendo a una progresiva normalización de la actividad, todo lo cual contribuyó a una paulatina recuperación del tráfico.

En el año 2025 se ha mantenido y consolidado esa tendencia de crecimiento (desde 2022) y recuperación progresiva, si bien todavía incompleta, del tráfico del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia (AIRM) anterior a la pandemia. Así, el pasado año 2025 se ha cerrado con 949.007 pasajeros y 7.639 movimientos de aeronaves, incrementando, respectivamente en un 5% (pasajeros) y un 7% (aeronaves) los tráficos totales anuales de 2025, y alcanzando unas recuperaciones del 85% (pasajeros) y 93% (aeronaves) de los niveles de tráfico de (2019¹).

2. INGRESOS Y GASTOS

2.1. Análisis de la actividad

En 2025 se ha consolidado la recuperación del sector a nivel nacional, cerrando el conjunto de los aeropuertos de la red de Aena en España con un tráfico de pasajeros un 4% más que en 2024, y acumulando un 14% más que en 2023, año en el que se recuperó por primera vez el tráfico de antes de la pandemia (en ese año el tráfico fue un 3% superior al de 2019). En este sentido, el tráfico total de pasajeros en España de 2025 ha sido un 22% superior al de 2019.

Esta recuperación a nivel nacional ha venido impulsada en primera instancia por el mercado doméstico (primer mercado del conjunto de la red de Aena), recuperando éste en 2025 hasta un 114% del tráfico con origen/destino en España de 2019. Otros mercados internacionales (Italia, Francia, Holanda, Suiza, Portugal, ...) asimismo han impulsado esta recuperación, superando ya en 2023 los niveles de tráfico de 2019. Destacan los mercados de Italia y Portugal, que superaron en 2025 en respectivamente un 39% y un 31% el tráfico de 2019.

Por su parte, el Reino Unido, el principal internacional de la red de Aena, es uno de los que se está recuperando más lentamente, no alcanzando hasta 2024 los niveles de 2019 (un 3% superior) y manteniendo en 2025 una recuperación de tan solo un 7% más, siendo afectada la oferta y demanda de los destinos británicos por circunstancias adicionales a las generales y a las asociadas a la pandemia (Brexit).

En este sentido, la recuperación de la pandemia se está produciendo a diferentes ritmos, de manera que hay aeropuertos que, como el AIRM no han llegado a recuperar el tráfico de 2019 (p.e. A Coruña, Almería, Jerez, Santander,...). Así, una conjunción de factores, incluyendo el volumen total de tráfico y la exposición a mercados de más débil recuperación (Reino Unido, Alemania) hacen, en la línea de lo que viene ocurriendo a nivel europeo, que el impacto de la pandemia COVID-19 sea más fuerte y extendido en el tiempo, o, lo que es lo mismo, contribuyan a una menor capacidad de recuperación, en virtud de una mayor exposición de las decisiones de las compañías que prioricen la asignación de rutas (en un contexto de escasez de aeronaves y tripulaciones) en aeropuertos y mercados de mayor potencial de rentabilidad.

En lo que se refiere al AIRM, el año 2025 se ha cerrado con 949.007 pasajeros, lo que supone un 5% más que el año anterior, y una recuperación todavía incompleta (85%) del tráfico de pasajeros de 2019. Al no superarse el umbral del millón de pasajeros no es aplicable el pago del canon por pasajero a la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, conforme a lo establecido en los pliegos de la concesión y en la oferta adjudicada.

Por países, el Reino Unido ha supuesto en 2025 hasta el 72% del total anual del tráfico regular de pasajeros, manteniéndose todos los años de actividad del AIRM como primer mercado de manera muy destacada sobre el resto, aunque perdiendo peso relativo con respecto a 2019 por crecimientos en otros. En este sentido, el tráfico doméstico con rutas nacionales se consolida como segundo mercado, con el 11%, superando a Irlanda (con un 10%), Marruecos (5%) y, por último, Bélgica (2%).

Este peso tan relevante del mercado del Reino Unido en el AIRM (82% en 2019 y 72% en 2024) supone que este aeropuerto es, con diferencia, el de la red nacional de Aena más expuesto al mismo (media de la red del 16% en 2019 y del 15% en 2025, y hasta 11 puntos porcentuales más que el segundo de la red más expuesto, Reus, con un 61% de su tráfico de pasajeros con

¹ Puesto que la actividad del AIRM se inició con fecha 15/01/2019, la comparativa de los tráficos con respecto a 2019 se lleva a cabo sumando los tráficos de Murcia-San Javier en el periodo del 01/01/2019 al 14/01/2019.

origen/destino en aeropuertos británicos). En consecuencia, esta singular circunstancia profundiza y extiende los efectos de la pandemia en la menor capacidad de recuperación de tráficos con la Región de Murcia.

Por compañías aéreas, Ryanair sigue manteniéndose todos los años de actividad del AIRM como el principal operador con más de la mitad (62%) del total anual del tráfico regular de pasajeros, seguida por easyJet con un 21% del tráfico. El resto de compañías, alcanzan porcentajes similares mucho más reducidos: 2% (Tui Fly), 4% (Air Arabia), 5% (Binter) y 7% (Volotea).

En lo que se refiere al número de operaciones aeronáuticas, 2025 se ha cerrado con 7.639 aterrizajes y despegues, lo que supone un incremento del 7% respecto a 2024, y una recuperación del 93% del volumen de operaciones de 2019. Este mejor comportamiento del movimiento de aeronaves respecto al movimiento de pasajeros ha venido dado, en primera instancia, por el inicio en el mes de noviembre de 2024 de la operativa de vuelos de entrenamiento (por la compañía Ryanair, junto a otras que, como Jet2 o Iberia han llevado a cabo tales operaciones en el AIRM), aportando a la estadística de tráfico aeronáutico un relevante volumen operativo que no se ve reflejado en la estadística de pasajeros. Al inicio de esta operativa contribuyó el incentivo que se aprobó para el periodo desde el 1 de noviembre de 2024 hasta el 30 de octubre de 2026, que mejora sustancialmente las condiciones económicas para las compañías aéreas de este tipo de vuelos.

En cuanto a la posible evolución de la actividad para 2026, se mantiene la incertidumbre respecto a la evolución del entorno macroeconómico, potencialmente afectado por los riesgos geopolíticos y conflictos con capacidad para afectar éste. Asimismo, por lo indicado con anterioridad, el comportamiento de la demanda británica de la Región de Murcia como destino de viaje, y de manera muy específica el dimensionamiento de la oferta por parte del principal operador del aeropuerto y de ese mercado (Ryanair), seguirán influyendo de manera muy concreta y directa a los resultados de actividad del AIRM.

En cualquier caso, atendiendo a la evolución de la programación por parte de las compañías aéreas, con la confirmación de los destinos que se han venido operando de manera más constante a lo largo de todo el año, sin desprogramarse en la temporada de invierno (mantenimiento de las rutas a Bristol, Londres/Luton y Londres/Stansted en el mercado británico y a Tenerife Norte en el mercado doméstico), contribuyendo a una desestacionalización del tráfico, se cuenta con que se produzca una estabilización y consolidación de la oferta aérea.

Con arreglo a los resultados de ocupación que se obtengan de las rutas actualmente programadas, y a la prospección de nuevos mercados que condujeran al establecimiento de nuevas rutas, se podrán obtener en 2025 tasas similares o superiores de recuperación de los niveles de tráfico de 2019 respecto a las obtenidas en 2025.

2.2. Análisis de riesgos

Descripción de los principales riesgos operativos

Riesgos regulatorios

La Sociedad concesionaria está sujeta al régimen de autorización de actividades por la entidad concedente fijado en el acuerdo de concesiones. En particular, la Administración concedente deberá autorizar los precios aeronáuticos máximos que podrá aplicar la Sociedad concesionaria por los servicios aeroportuarios regulados en la Ley 21/2003 de Seguridad Aérea. Adicionalmente, la actividad de la Sociedad 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 la sociedad, y/o requerir importantes desembolsos.

Riesgos derivados del entorno macroeconómico, geopolítico y otros

La progresiva mejora y consolidación observada del tráfico aéreo que se ha venido produciendo en los últimos años puede verse afectada como consecuencia de la incertidumbre actual del entorno macroeconómico y los riesgos geopolíticos.

El contexto internacional actual presenta una situación geopolítica global altamente tensionada y está experimentando cambios muy significativos que llevan a un aumento de la competencia y el proteccionismo por las materias primas críticas, la tecnología o el talento. Todo ello implica también más volatilidad y, por tanto, un mayor riesgo de desestabilización, que pudiera impactar en la economía mundial y en el turismo.

La integración progresiva de tecnologías como la inteligencia artificial en los procesos de las compañías es un factor determinante para su competitividad, pero que, junto con las crecientes tensiones geopolíticas, trae consigo nuevos riesgos relacionados con la ciberseguridad que aumentan la incertidumbre y generan desconfianza entre los grupos de interés.

La coyuntura económica sigue sujeta a riesgos como la inflación persistente, la incertidumbre respecto a la política monetaria sobre los tipos de interés o las políticas arancelarias impulsadas por la administración estadounidense, que, aunque se han reducido frente a las anunciadas inicialmente en abril del pasado año, siguen siendo significativas y afectan a los precios, la inversión y el consumo. Todo ello pudiera hacer prever que el crecimiento económico se vea moderado y haya una menor renta disponible de las familias que implicaría una contención de gastos no esenciales, como el turismo, lo que podría suponer una desaceleración de su crecimiento.

El FMI en su World Economic Outlook (WEO) de octubre de 2025 ha revisado al alza las previsiones de crecimiento para de la economía mundial (2026: 3,1%) con respecto a su anterior WEO. Las previsiones para la zona euro sin embargo son más pesimistas, si bien se refleja una mejora en 2025 (1,2%), para 2026 comienzan a apreciarse señales de una desaceleración (1,1%).

En el caso de España, las previsiones para 2026 son más favorables que las de la media europea (2%), aunque también reflejan una pérdida gradual de dinamismo en los próximos años.

En la actualidad la situación geopolítica global es compleja, inestable y multipolar, marcada por la transición de a un mundo con múltiples centros de poder (EE.UU., China, Rusia, etc.), lo que aumenta la competencia y los conflictos (Oriente Medio, Ucrania, Asia Oriental), cuyo impacto en la economía mundial y en el turismo pudiera llegar a ser significativo, tanto a corto como a medio plazo y llegar a mermar aún más el crecimiento económico mundial, ralentizando la recuperación.

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

- Se mantiene la incertidumbre respecto a la renovación de flota de algunas compañías, al persistir el riesgo de retrasos en las entregas de flota por parte de los principales fabricantes, tanto por problemas en las cadenas de suministro como por la aparición de fallos en piezas que obligan a revisar aeronaves que están en servicio. Todo ello, podría tener repercusión en la oferta de asientos.
- La competencia con otros modos de transporte, con la entrada en servicio de nuevos corredores AVE en España ha afectado negativamente al tráfico aéreo de esos mismos corredores. Del mismo modo, la liberalización del sector ferroviario con la entrada en servicio de nuevos operadores ha supuesto una guerra de precios entre las nuevas compañías por los principales corredores ferroviarios.
- Por otra parte, se están planteando una serie de medidas medioambientales que podrían tener impacto en la aviación, entre las que destaca la Iniciativa de la UE “Fit for 55” que contempla, entre otros aspectos: una revisión del régimen de comercio de derechos de emisión de la UE; una revisión Directiva sobre fiscalidad de la energía; o la iniciativa ReFuelEU Aviation.
- Otras medidas que se están planteando en varios países europeos, también en España, sería la aplicación de nuevos impuestos a los billetes de avión. Asimismo, la aplicación de nueva legislación como la Ley 9/2025 de Movilidad Sostenible podría tener impacto en el tráfico aéreo doméstico.
- Finalmente, cambios de hábito estructurales, como el avance tecnológico, las videoconferencias, o el teletrabajo afectan directamente a los viajes de negocio, reduciéndolos, e impactando por tanto en el tráfico aéreo.
- La aparición de nuevas pandemias podría afectar negativamente al tráfico aéreo.

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

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

Riesgos de explotación

La actividad de la Sociedad está directamente relacionada con los niveles de tráfico de pasajeros y de operaciones aéreas en su aeropuerto, por lo que puede verse afectada por los siguientes factores:

- La Sociedad concesionaria está expuesta a riesgos relacionados con la operación en los aeropuertos (seguridad operacional y física). Los impactos negativos en la seguridad de las personas o bienes, por accidentes, actividades de interferencia ilícita (incluidas las terroristas o de cualquier otra índole) y otros incidentes derivados de las operaciones (impactos derivados del control de fauna, drones no autorizados, continuidad del suministro eléctrico, etc.), podrían exponer a la Sociedad a potenciales responsabilidades que pudieran suponer indemnizaciones y compensaciones, así como la pérdida de reputación o la interrupción de las operaciones.
- La Sociedad concesionaria depende de las tecnologías de la información y comunicaciones, y los sistemas e infraestructuras se enfrentan a ciertos riesgos, incluidos los derivados de los riesgos propios de la ciberseguridad, resultado de amenazas y explotación de vulnerabilidades tanto internas como externas, como consecuencia de ciberataques y otras amenazas a la confidencialidad, integridad, disponibilidad, trazabilidad y autenticidad de la información almacenada en los sistemas, así como a la capacidad de los mismos.
- Los ingresos de la actividad comercial están vinculados a las ventas de las empresas arrendatarias de los espacios comerciales, que pueden verse afectadas tanto por el volumen de pasajeros como por la mayor o menor capacidad de gasto de éstos.
- En las operaciones del aeropuerto, la Sociedad depende de los servicios prestados por terceros, que pueden tener un impacto en su actividad.
- La sociedad concesionaria depende de los servicios prestados por terceros en su aeropuerto (compañías de handling, seguridad, controladores aéreos, etc.). Aspectos tales como conflictos laborales e incumplimientos en los niveles de servicio pudieran tener impacto en las operaciones, en un escenario de incrementos de costes generalizado, dificultad de captación de personal cualificado, dependencia de tecnologías, etc.
- Impactos en la calidad del servicio percibida por los pasajeros y en relación con otros gestores aeroportuarios, que afecten a la reputación de la Sociedad concesionaria o pudieran suponer incumplimientos.
- Riesgo de perder competitividad por no desarrollar políticas de innovación y desarrollo tecnológico adecuadas a las necesidades del negocio, encaminadas a mejorar la experiencia de los pasajeros, fortalecer la seguridad del aeropuerto y mejorar la eficiencia operativa. Se incluyen en este riesgo los potenciales impactos derivados de restricciones normativas o de otra índole, que pueden originar retrasos o limitaciones en la ejecución de proyectos de innovación o en la implementación y despliegue de las innovaciones, incluyendo las derivadas de nuevas formas de movilidad urbana, así como las soluciones y funcionalidades basadas en Inteligencia Artificial.
- Riesgo de que la Sociedad concesionaria sufra sanciones, pérdidas financieras o menoscabo de su reputación, o de que sea hallada responsable a causa del incumplimiento o cumplimiento defectuoso de normas legales, reglas de conducta, vulneraciones de derechos humanos y demás estándares exigibles en su funcionamiento.
- La Sociedad concesionaria está expuesta a riesgos relacionados específicamente con la evolución de la actividad comercial, estando vinculados los ingresos del negocio comercial tanto al volumen de pasajeros como a la capacidad de gasto de éstos.

En un contexto de crecimiento del tráfico aéreo, la evolución de la actividad comercial puede verse afectada por cambios de tendencia en el sector y en el mix de pasajeros, así como por aspectos regulatorios que pudieran afectar a determinados productos del ámbito del duty-free o limitar actividades comerciales ligadas a la movilidad en destinos tensionados. La evolución de los factores macroeconómicos y los cambios de tendencia en el sector también afectan al negocio inmobiliario, planteando retos adicionales ligados a la estrategia de desarrollo de las ciudades aeroportuarias.

- Cambios en la legislación fiscal podrían dar lugar a impuestos adicionales u otros perjuicios para la situación fiscal de Aena.
- La Sociedad concesionaria está, y podrá continuar estando en el futuro, expuesta a un riesgo de pérdida en los procedimientos judiciales o administrativos en los que está incurso.
- La cobertura de los seguros podría ser insuficiente.
- Los eventos meteorológicos extremos no previstos, desastres naturales y las condiciones meteorológicas podrían afectar de forma adversa al negocio.

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

Riesgos derivados del cambio climático

SCAIRM está expuesta a los efectos del cambio climático, configurándose el ámbito de la sostenibilidad medioambiental como un eje estratégico de la compañía.

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

Respecto a los riesgos de transición detectados, los efectos del cambio climático conllevan impactos a nivel económico, operativo y reputacional derivados de los siguientes aspectos:

-Regulatorios:

Derivados de normativas actuales y emergentes, especialmente en Europa (Fit for 55, Green Deal 2040, Clean Industrial Deal) y, en España, por la posible prohibición de vuelos con alternativa AVE.

-Tecnológicos:

Vinculados a la transición hacia nuevas tecnologías aeroportuarias, combustibles sostenibles, y al posible déficit de capacidad de la red eléctrica para atender futuras necesidades.

-De mercado:

Relacionados con la evolución del turismo y la pérdida potencial de atractivo de determinados destinos debido al cambio climático

Reputacionales:

Asociados al incumplimiento de los compromisos de cero emisiones netas de Aena y su cadena de valor.

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

Descripción de los principales riesgos financieros: riesgo de mercado, crédito y liquidez

Las actividades de la Sociedad están expuestas a diversos riesgos financieros: riesgo de mercado y riesgo de liquidez. El programa de gestión del riesgo global de la Sociedad se centra en la incertidumbre de los mercados financieros y trata de minimizar los efectos potenciales adversos sobre su rentabilidad financiera.

- **Riesgo de mercado**

Respecto al tipo de cambio, la Sociedad no realiza habitualmente transacciones comerciales significativas en divisa distinta del euro.

Relativo al riesgo de tipo de interés en los flujos de efectivo y en el valor razonable, la Sociedad no tiene actualmente deuda financiera.

- **Riesgo de crédito**

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

El riesgo de crédito relativo a las cuentas comerciales es reducido, puesto que los principales clientes son las compañías aéreas, y se suele cobrar al contado o por anticipado. En cuanto a los clientes comerciales, que mantienen arrendados locales en el aeropuerto, se gestiona el riesgo a través de la obtención de avales y fianzas. La Sociedad tiene, a 31 de diciembre de 2025, adicionalmente a las fianzas y otras garantías impuestas en metálico que figuran en el Balance, avales y otras garantías relacionadas con el curso normal del negocio aeronáutico por importe 215 miles de euros (215 miles de euros al cierre del ejercicio anterior), así como 3.004 miles de euros de garantías relacionadas con operaciones comerciales y de handling (3.101 miles de euros al cierre del ejercicio 2024).

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

- **Riesgo de liquidez**

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

La política de riesgo de crédito descrita en el apartado anterior conduce a períodos medios de cobro reducidos. No obstante, como consecuencia de la excepcional situación provocada por la pandemia y la tardía recuperación de los niveles de tráfico aéreo en el AIRM previos a la mencionada pandemia, los flujos de caja de la Sociedad se han visto reducidos. Sin embargo, el accionista único ha comprometido apoyo financiero en la Oferta Económica del Contrato de Concesión y aportado financiación a la sociedad cuando ha sido considerado necesario.

3. OTRAS CONSIDERACIONES

Cabe señalar las siguientes consideraciones:

- No se han producido actividades en materia de investigación y desarrollo a lo largo del ejercicio.

- No se han producido tampoco adquisiciones de acciones propias en los términos establecidos en la Ley. No se han producido operaciones con instrumentos financieros derivados durante el ejercicio 2025.

- Como consecuencia de la situación de hecho que se creó por la pandemia COVID-19, se presentaron ante la administración concedente dos solicitudes de reequilibrio del contrato de concesión. Una el 17 de julio de 2020 y otra el 21 de mayo de 2021. La primera solicitud de reequilibrio, 17 de julio de 2020, sobre la que ya se informó en anteriores formulaciones de cuentas, se vinculó al art. 34.4 del RDL 8/2020. Su alcance temporal fue desde el 2 de marzo hasta 30 de junio de 2020.

La administración concedente aceptó todos los términos de esta primera solicitud a excepción del período de aplicación. El resultado final fue la firma de una primera adenda al contrato de concesión el 30 de diciembre de 2020, en la que la administración concedente compensaba a Aena SCAIRM con la cantidad 2.592.123,72 euros, por el período comprendido entre el 14 de marzo de 2020 y el 30 de junio de 2020, ambos inclusive, en aplicación del artículo 34.4 el Real Decreto Ley 8/2020, de 17 de marzo, de medidas urgentes extraordinarias para hacer frente al impacto económico y social del COVID-19. El 1 de febrero de 2021 se recibió una transferencia a favor de Aena SCAIRM, por importe de 2.592.123,72 € por este motivo.

El 21 de mayo de 2021 se presentó ante la administración concedente una nueva solicitud en la que pedía el reequilibrio del contrato porque la situación derivada de la pandemia no amenazaba únicamente a la correcta ejecución del Contrato de concesión, sino que, en caso de no adoptar medidas de reequilibrio, comprometía incluso la propia viabilidad de la Concesionaria.

El 17 de noviembre de 2021, el Consejero de Fomento e Infraestructuras, en su calidad de órgano de contratación, dictó una Orden por que se estimaba la solicitud de reequilibrio económico del contrato de Gestión, Explotación, Mantenimiento y Conservación del AIRM efectuada por la concesionaria.

En la misma Orden se autorizaba a la concesionaria a adaptar el plan de inversiones de la Oferta a la nueva situación. También se autorizaba a adecuar el servicio de asistencia sanitaria y a modificar sustancialmente las cláusulas de carácter económico del Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares.

Las modificaciones más significativas de las cláusulas del Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares fueron las siguientes:

- Desde el 1 de julio de 2020 se aplicará un factor de corrección al importe total del canon de explotación devengado cada año en función de la recuperación del tráfico.

- Se estableció una compensación por la reducción de ingresos y aumento de gastos que tengan su origen en la situación de hecho producida por la pandemia COVID-19. Esta compensación tendrá un alcance temporal que va desde el 1 de julio de 2020 hasta el año anterior a aquel en el que el tráfico anual iguale o supere el del año 2019. El importe de la compensación habrá de calcularse por ejercicios vencidos, contra el canon de explotación devengado una vez aprobadas las cuentas.

- Se suspenderá la aplicación del canon mínimo garantizado, hasta que el escenario económico financiero sea favorable, esto es, se obtenga un VAN superior a 0 y una TIR del accionista igual a la de la oferta.

Este proceso de reequilibrio finalizó con la firma de una segunda adenda al contrato de concesión el 27 de diciembre de 2021 en la que se recogen las modificaciones anteriormente relacionadas.

4. INFORMACIÓN SOBRE EL EJERCICIO MEDIO DE PAGO A PROVEEDORES. DISPOSICIÓN ADICIONAL TERCERA. “DEBER DE INFORMACIÓN” DE LA LEY 15/2010, DE 5 DE JULIO

La información relativa al ejercicio medio de pago a proveedores es la siguiente:

	31 de diciembre de 2025	31 de diciembre de 2024
	Nº de días	
Periodo medio de pago a proveedores	29,63	29,61
Ratio de operaciones pagadas	31,54	31,99
Ratio de operaciones pendientes de pago	4,40	5,84
	Miles de euros	
Total pagos realizados	7.998	7.756
Total pagos pendientes	606	778

5. HECHOS POSTERIORES

Con fecha 14 de enero de 2026 se firmó el Acta Anual de Tráfico. Este documento es el paso previo necesario para que la Administración concedente pase al cobro el canon correspondiente en el caso de haber superado el umbral del millón de pasajeros en 2025 y de la existencia de carga. Al no haber superado el millón de pasajeros en 2025 y al no haberse operado carga en el AIRM, la liquidación final es 0 €.

Desde la fecha de cierre del ejercicio y hasta la fecha de formulación de las presentes cuentas anuales, no se han producido hechos significativos que puedan afectar a las presentes cuentas anuales distintos de los comentados a lo largo de la misma y mencionados anteriormente.

FORMULACIÓN DE LAS CUENTAS ANUALES INDIVIDUALES E INFORME DE GESTIÓN INDIVIDUAL DEL EJERCICIO 2025

El Consejo de Administración de la sociedad Aena Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia, S.M.E, S.A, en fecha 17 de febrero de 2026, y en cumplimiento de los requisitos establecidos en el artículo 253 de la Ley de Sociedades de Capital y del artículo 37 del Código de Comercio, procede a formular las Cuentas Anuales Individuales e Informe de Gestión individual del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2025, los cuales vienen constituidos por los documentos anexos que preceden a este escrito y, constan extendidas: las primeras en cincuenta y siete páginas en papel común, sin incluir portada e índice y el segundo en siete páginas en papel común, sin incluir portada.

Cargo	Nombre	Firma
Presidente:	D. Rafael Fernández Villasante	
Consejero:	D ^a . Ana Alonso Farto	
Consejero:	D. José Antonio Álvarez Fernández	
Consejero:	D ^a . Elena Gil Valentín	
Consejero:	D. David Ramón Gutiérrez Caballero	
Consejero:	D. Mariano Menor Muñoz	
Secretario no consejero:	D ^a . Gloria Ávila Alonso	