ΔΙΕΘΝΗΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΑΘΗΝΩΝ Α.Ε.

Βασικά Οικονομικά Μεγέθη Εννεαμήνου 2026

➢ Ισχυρή θερινή περίοδος και σταθερή κερδοφορία εναρμονισμένη με το ρυθμιστικό πλαίσιο

Αθήνα, Ελλάδα: 27 Οκτωβρίου 2026 – Η εταιρεία «ΔΙΕΘΝΗΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΑΘΗΝΩΝ Α.Ε.» (RIC: AIAr.AT, Bloomberg: AIA.GA, ATHEX: ΔΑΑ), εφεξής «Εταιρεία» ή «ΔΑΑ», ανακοινώνει σήμερα τα επιλεγμένα οικονομικά μεγέθη για την εννεάμηνη περίοδο που έληξε στις 30 Σεπτεμβρίου 2026, τα οποία καταρτίστηκαν σύμφωνα με τα Διεθνή Πρότυπα Χρηματοοικονομικής Αναφοράς.

Κύρια Σημεία

- Η **επιβατική κίνηση** το εννεάμηνο του 2026 ανήλθε σε 27,3 εκατ. επιβάτες, αυξημένη 4,3% σε σχέση με το εννεάμηνο του 2025.
- Τα **Συνολικά έσοδα και λοιπά εισοδήματα**[1] αυξήθηκαν κατά 0,6% σε €530,0 εκατ. το εννεάμηνο του 2026, ενισχυμένα από την αύξηση της επιβατικής κίνησης και τη σημαντική επίδοση των Μη Αεροπορικών Δραστηριοτήτων, με την επίδραση αυτή να αντισταθμίζεται μερικώς από τις προσαρμογές των Αεροπορικών Χρεώσεων σύμφωνα με το ρυθμιστικό πλαίσιο.
- Το **Προσαρμοσμένο EBITDA**[2,3] διαμορφώθηκε σε €331,2 εκατ., μειωμένο κατά 1,3% σε σχέση με το εννεάμηνο του 2025, σύμφωνα με τους βραχυπρόθεσμους στόχους της Εταιρείας.
- Τα **Κέρδη μετά από Φόρους** διαμορφώθηκαν σε €173,5 εκατ., μειωμένα κατά 6,6% σε σχέση με το εννεάμηνο του 2025 σύμφωνα με τους στόχους της Εταιρείας, αντανακλώντας την επίδραση της εξάντλησης του Μεταφερόμενου Ποσού[4], η οποία αντισταθμίστηκε εν μέρει από την αύξηση Κεφαλαίου Αεροπορικών Δραστηριοτήτων.
- Το **Πρόγραμμα Επέκτασης του Αεροδρομίου** προχωρά απρόσκοπτα, με τις κατασκευαστικές εργασίες στον Πολυώροφο Χώρο Στάθμευσης Οχημάτων (MSP) και στον Βορειοδυτικό Χώρο Στάθμευσης Αεροσκαφών (NWA) να βρίσκονται σε εξέλιξη. Η διαγωνιστική διαδικασία για την επέκταση της Νότιας Πτέρυγας του Κυρίου Αεροσταθμού (South Pier) ξεκίνησε τον Οκτώβριο του 2026, ενώ συνεχίζονται οι προετοιμασίες για τις επόμενες φάσεις ανάπτυξης, σύμφωνα με την αναθεωρημένη, τμηματική και ευέλικτη στρατηγική επέκτασης της Εταιρείας.

---

[1] *Τα συνολικά έσοδα και λοιπά εισοδήματα, καθώς και τα λειτουργικά έξοδα δεν περιλαμβάνουν το κόστος σχεδιασμού και κατασκευής του Προγράμματος Επέκτασης του Αεροδρομίου (Airport Expansion Program – AEP) συνολικού ποσού €42,2 εκατ. για κάθε λογαριασμό. Σύμφωνα με το IFRIC 12, το κόστος της επέκτασης του αεροδρομίου λογιστικοποιείται βάσει του μοντέλου του άυλου περιουσιακού στοιχείου, το οποίο απαιτεί από την Εταιρεία να αναγνωρίζει τα έσοδα και τα έξοδα από τις παρεχόμενες κατασκευαστικές υπηρεσίες, καθώς ο κύριος της παραχώρησης διατηρεί τον έλεγχο των περιουσιακών στοιχείων των υποδομών. Η αποτίμηση γίνεται στην εύλογη αξία, χωρίς κάποιο περιθώριο κέρδους, με αποτέλεσμα να μην υπάρχει επίπτωση στην κερδοφορία (βλ. σημείωση 2.4.1 των Ετήσιων Οικονομικών Καταστάσεων 2025 για περισσότερες πληροφορίες).*

[2] *Κέρδη Προ Φόρων, Τόκων και Αποσβέσεων.*

[3] *Υπολογίζεται συμπεριλαμβάνοντας την αρνητική επίπτωση του σταθερού ετήσιου ποσού της Αμοιβής για τη χορήγηση Δικαιωμάτων (15 εκατ. ευρώ ετησίως).*

[4] *Σύμφωνα με τη Σύμβαση Ανάπτυξης Αεροδρομίου (ΣΑΑ), το Μεταφερόμενο Ποσό Αεροπορικών Δραστηριοτήτων προκύπτει από κέρδη μη πραγματοποιηθέντα σε μια περίοδο, που μεταφέρονται αναπροσαρμοσμένα με τον πληθωρισμό ΕΕ προς ανάκτηση σε επόμενες περιόδους.*

Σύνοψη[5]				
ποσά σε εκατομμύρια ευρώ	**9Μ 2026**	**9Μ 2025**	**Μεταβολή**	**Δ%**
Επιβατική κίνηση (σε εκατ. επιβάτες)	**27,3**	**26,2**	***1,1***	***4,3%***
Συνολικά έσοδα και λοιπά εισοδήματα	**530,0**	**526,9**	***3,1***	***0,6%***
Λειτουργικά έξοδα	187,6	180,1	*7,5*	*4,2%*
EBITDA	**342,5**	**346,9**	***(4,4)***	***(1,3%)***
Προσαρμοσμένο EBITDA	**331,2**	**335,6**	***(4,4)***	***(1,3%)***
Κέρδη προ φόρων	**231,8**	**241,0**	***(9,2)***	***(3,8%)***
Κέρδη μετά από φόρους	**173,5**	**185,8**	***(12,3)***	***(6,6%)***

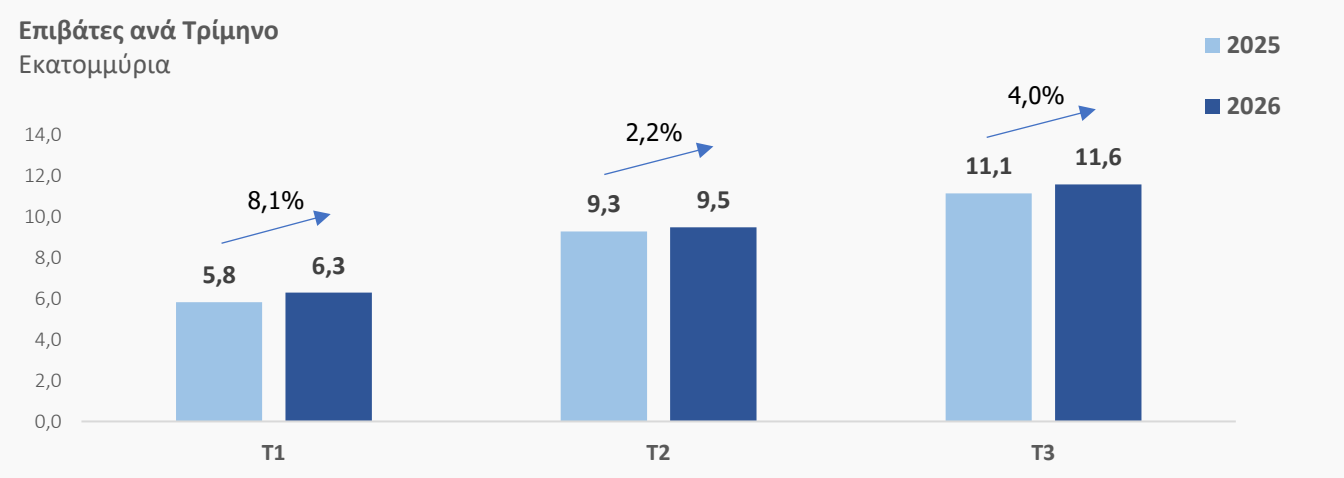
[5] *Τα συνολικά έσοδα και λοιπά εισοδήματα, καθώς και τα λειτουργικά έξοδα δεν περιλαμβάνουν το κόστος σχεδιασμού και κατασκευής του Προγράμματος Επέκτασης του Αεροδρομίου (Airport Expansion Program – AEP) συνολικού ποσού €42,2 εκατ. για κάθε λογαριασμό. Σύμφωνα με το IFRIC 12, το κόστος της επέκτασης του αεροδρομίου λογιστικοποιείται βάσει του μοντέλου του άυλου περιουσιακού στοιχείου, το οποίο απαιτεί από την Εταιρεία να αναγνωρίζει τα έσοδα και τα έξοδα από τις παρεχόμενες κατασκευαστικές υπηρεσίες, καθώς ο κύριος της παραχώρησης διατηρεί τον έλεγχο των περιουσιακών στοιχείων των υποδομών. Η αποτίμηση γίνεται στην εύλογη αξία, χωρίς κάποιο περιθώριο κέρδους, με αποτέλεσμα να μην υπάρχει επίπτωση στην κερδοφορία (βλ. σημείωση 2.4.1 των Ετήσιων Οικονομικών Καταστάσεων 2025 για περισσότερες πληροφορίες).*

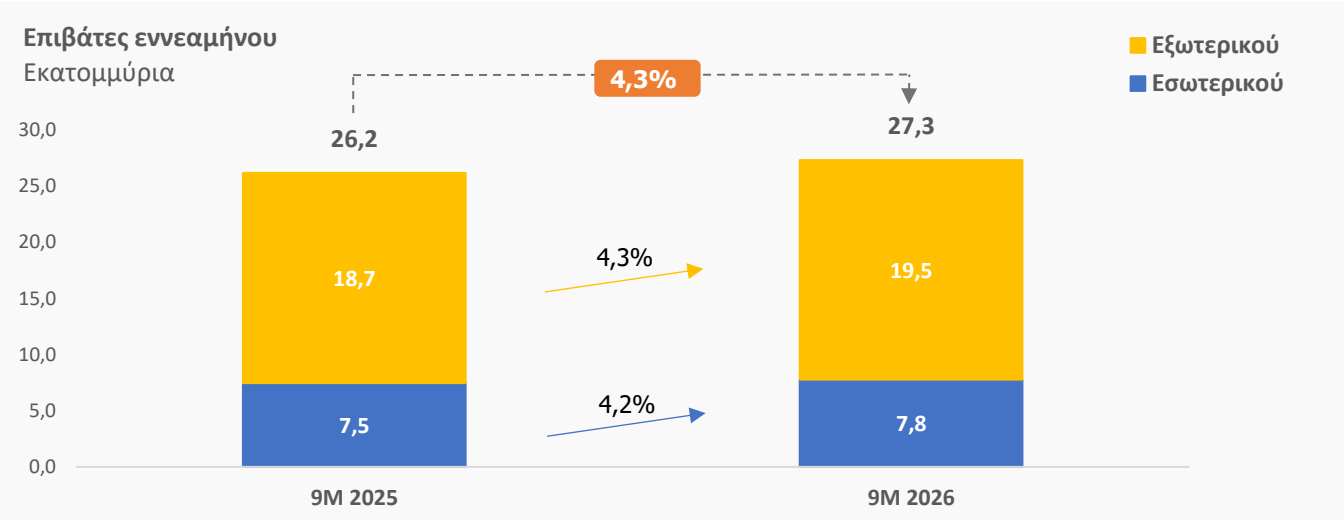
Επιχειρησιακές Εξελίξεις

Εξελίξεις στην επιβατική κίνηση

Κατά το εννεάμηνο του 2026, η επιβατική κίνηση του Αεροδρομίου ανήλθε σε 27,3 εκατ. επιβάτες, αυξημένη κατά 4,3% σε σχέση με την αντίστοιχη περίοδο του 2025. Η εγχώρια και η διεθνής επιβατική κίνηση ξεπέρασαν τα επίπεδα του εννεαμήνου 2025 κατά 4,2% και 4,3%, αντίστοιχα. Η επιβατική κίνηση παρέμεινε σε επίπεδα υψηλότερα από εκείνα του 2025 σε κάθε τρίμηνο του έτους, καταγράφοντας αύξηση 8,1% το πρώτο τρίμηνο, 2,2% το δεύτερο και 4,0% το τρίτο τρίμηνο.

Κατά το τρίτο τρίμηνο του 2026, η επιβατική κίνηση του αεροδρομίου διατήρησε την ισχυρή της επίδοση καθ' όλη τη διάρκεια της θερινής περιόδου αιχμής, αναδεικνύοντας την ανθεκτικότητα της ταξιδιωτικής ζήτησης, παρά τις συνεχιζόμενες γεωπολιτικές εντάσεις και την προσωρινή διακοπή λειτουργίας ενός εκ των δύο διαδρόμων προσγείωσης και απογείωσης για δύο ημέρες τον Σεπτέμβριο λόγω προγραμματισμένων εργασιών συντήρησης. Παράλληλα, οι θεμελιώδεις παράγοντες που στηρίζουν τη ζήτηση για ταξίδια προς την Ελλάδα παρέμειναν ισχυροί, ενισχύοντας την ανταγωνιστική θέση του αεροδρομίου της Αθήνας, το οποίο εξακολουθεί να συγκαταλέγεται μεταξύ των πλέον διασυνδεδεμένων αεροδρόμιων της Ευρώπης, διατηρώντας για μια ακόμη χρονιά την 8η θέση σε πανευρωπαϊκό επίπεδο[6]. Παρά τις σχετικά συγκρατημένες εκτιμήσεις για το υπόλοιπο του έτους, εν μέσω των σημαντικών πιέσεων στις τιμές των καυσίμων, διατηρούμε την πρόβλεψή μας για αύξηση της επιβατικής κίνησης κατά μεσαίο μονοψήφιο ποσοστό το 2026.





[6] *OAG 2026 Rankings*

Κυριότερα Οικονομικά Μεγέθη

Έσοδα και λοιπά εισοδήματα

Έσοδα και λοιπά εισοδήματα						
ποσά σε εκατομμύρια ευρώ	**9Μ 2026**	**% επί του συνόλου**	**9Μ 2025**	**% επί του συνόλου**	**Μεταβολή**	**Δ%**
Αεροπορικές Δραστηριότητες	393,6	*74,3%*	397,5	*75,4%*	(3,9)	*(1,0%)*
Μη Αεροπορικές Δραστηριότητες	136,4	*25,7%*	129,5	*24,6%*	7,0	*5,4%*
Συνολικά έσοδα και λοιπά εισοδήματα	**530,0**		**526,9**		**3,1**	***0,6%***

Κατά το εννεάμηνο του 2026, το σύνολο εσόδων και λοιπών εισοδημάτων αυξήθηκε κατά 0,6%, σε €530,0 εκατ. από €526,9 εκατ. το εννεάμηνο του 2025.

Τα έσοδα και λοιπά εισοδήματα από Αεροπορικές Δραστηριότητες διαμορφώθηκαν σε €393,6 εκατ., καταγράφοντας μείωση 1,0% σε σύγκριση με το εννεάμηνο του 2025. Η εξέλιξη αυτή αποδίδεται κυρίως στην τιμολογιακή πολιτική των Αεροπορικών Χρεώσεων της Εταιρείας και, ειδικότερα, στην εφαρμογή της προσωρινής έκπτωσης 30% στο Τέλος Εξυπηρέτησης Επιβατών, η οποία ίσχυσε από την 1η Οκτωβρίου 2025 έως την 30η Απριλίου 2026. Η εν λόγω έκπτωση εφαρμόστηκε με στόχο την εναρμόνιση της κερδοφορίας των Αεροπορικών Δραστηριοτήτων για το 2026 με τη μέγιστη απόδοση 15% επί του Κεφαλαίου Αεροπορικών Δραστηριοτήτων, σύμφωνα με το ρυθμιστικό πλαίσιο[7], μετά την εξάντληση του Μεταφερόμενου Ποσού.

Τα έσοδα και λοιπά εισοδήματα από Μη Αεροπορικές Δραστηριότητες ανήλθαν σε €136,4 εκατ. το εννεάμηνο του 2026, καταγράφοντας αύξηση 5,4% έναντι της αντίστοιχης περιόδου του 2025. Κατά το τρίτο τρίμηνο, η αύξηση των εσόδων από εμπορικές δραστηριότητες ήταν μεγαλύτερη από τον αντίστοιχο ρυθμό αύξησης της επιβατικής κίνησης, λόγω της σύνθεσης της επιβατικής κίνησης, ιδιαίτερα στην περιοχή Extra-Schengen, τη διατήρηση ισχυρών καταναλωτικών τάσεων καθώς και των στοχευμένων βελτιώσεων που υλοποιήθηκαν στους χώρους εστίασης (F&B) στην περιοχή Intra-Schengen. Η θετική αυτή επίδοση αντισταθμίστηκε εν μέρει από τις συνεχιζόμενες πιέσεις στα έσοδα από τις υπηρεσίες στάθμευσης οχημάτων, εξαιτίας των εργασιών κατασκευής του Πολυώροφου Χώρου Στάθμευσης Οχημάτων (MSP), με τις πιέσεις αυτές να είναι ωστόσο ηπιότερες κατά το τρίτο τρίμηνο.

Λειτουργικά έξοδα

Λειτουργικά έξοδα						
ποσά σε εκατομμύρια ευρώ	**9Μ 2026**	**% επί του Συνόλου**	**9Μ 2025**	**% επί του Συνόλου**	**Μεταβολή**	**Δ%**
Λειτουργικά έξοδα χωρίς το μεταβλητό τμήμα της αμοιβής για τη χορήγηση δικαιωμάτων	153,8	*82,0%*	143,6	*79,7%*	10,3	*7,1%*
Αμοιβή για τη χορήγηση δικαιωμάτων - τμήμα μεταβλητής αμοιβής	33,7	*18,0%*	36,5	*20,3%*	(2,8)	*(7,6%)*
Σύνολο λειτουργικών εξόδων	**187,6**		**180,1**		**7,5**	***4,2%***

[7] *Σύμφωνα με την Σύμβαση Ανάπτυξης Αεροδρομίου (ΣΑΑ), τα έσοδα που προέρχονται από τις Αεροπορικές Χρεώσεις και τις υπόλοιπες Αεροπορικές Δραστηριότητες, προορίζονται να καλύπτουν τα έξοδα και τις δαπάνες των Αεροπορικών Δραστηριοτήτων και να παράγουν κέρδη μετά από φόρους, τα οποία δεν υπερβαίνουν καθορισμένη μέγιστη σωρευτική απόδοση επί του Κεφαλαίου Αεροπορικών Δραστηριοτήτων, η οποία ισούται με το 15% του ρυθμιζόμενου κεφαλαίου, το οποίο αναπροσαρμόζεται ετησίως με τον πληθωρισμό της ΕΕ. Η εν λόγω σωρευτική απόδοση υπολογίζεται σε ευρώ για την εκάστοτε χρονική περίοδο. Κέρδη μη πραγματοποιηθέντα σε μια περίοδο, μεταφέρονται αναπροσαρμοσμένα (Μεταφερόμενο Ποσό) με τον πληθωρισμό ΕΕ προς ανάκτηση σε επόμενες περιόδους. Παράλληλα, δεν υπάρχει ρυθμιστικός περιορισμός στην απόδοση των Μη Αεροπορικών Δραστηριοτήτων.*

Τα λειτουργικά έξοδα για το εννεάμηνο του 2026 ανήλθαν σε €187,6 εκατ., σημειώνοντας αύξηση €7,5 εκατ., ή 4,2%, σε σύγκριση με το εννεάμηνο του 2025. Η αύξηση αυτή οφείλεται κυρίως στις πληθωριστικές πιέσεις, στις αναπροσαρμογές κατώτατων μισθών σύμφωνα με το ισχύον νομοθετικό πλαίσιο, καθώς και στους πρόσθετους πόρους (προσωπικό της Εταιρείας και υπηρεσίες από τρίτους) που απαιτήθηκαν για την εξυπηρέτηση της αυξημένης επιβατικής κίνησης, τη διαχείριση των λειτουργικών επιπτώσεων από την εφαρμογή του ευρωπαϊκού Συστήματος Εισόδου/Εξόδου (Entry/Exit System – EES) και τη διατήρηση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών. Η αύξηση αυτή αντισταθμίστηκε εν μέρει από το χαμηλότερο κόστος υπηρεσιών κοινής ωφέλειας, ως αποτέλεσμα των πρωτοβουλιών εξοικονόμησης ενέργειας του προγράμματος «Route 2025», καθώς και από τη χαμηλότερη Αμοιβή Χορήγησης Δικαιωμάτων, η οποία υπολογίστηκε βάσει της χαμηλότερης κερδοφορίας του προηγούμενου έτους.

EBITDA και Προσαρμοσμένο EBITDA

Κατά το εννεάμηνο του 2026, τα συνολικά κέρδη προ φόρων, τόκων και αποσβέσεων (EBITDA) διαμορφώθηκαν σε €342,5 εκατ., μειωμένα κατά €4,4 εκατ. ή 1,3% σε σύγκριση με το εννεάμηνο του 2025, ενώ το Προσαρμοσμένο EBITDA διαμορφώθηκε σε €331,2 εκατ., χαμηλότερα επίσης κατά 1,3% σε σχέση με το εννεάμηνο του 2025, σύμφωνα με τους βραχυπρόθεσμους στόχους της Εταιρείας.

Κερδοφορία

Τα κέρδη προ φόρων για το εννεάμηνο του 2026 διαμορφώθηκαν σε €231,8 εκατ., έναντι €241,0 εκατ. την αντίστοιχη περίοδο του 2025, ενώ τα κέρδη μετά από φόρους ανήλθαν σε €173,5 εκατ., μειωμένα κατά €12,3 εκατ. ή 6,6% έναντι του εννεαμήνου του 2025, σύμφωνα με τους βραχυπρόθεσμους στόχους της Εταιρείας.

Σημαντικά Γεγονότα και Εξελίξεις

Πρόγραμμα Επέκτασης Αεροδρομίου

Οι κατασκευαστικές εργασίες στον **Πολυώροφο Χώρο Στάθμευσης Οχημάτων (MSP)** και στον **Βορειοδυτικό Χώρο Στάθμευσης Αεροσκαφών (NWA)** συνεχίζονται, με τα δύο έργα να αναμένεται να συμβάλουν στην αναβάθμιση των υποδομών εξυπηρέτησης οχημάτων και στην αύξηση της δυναμικότητας εξυπηρέτησης αεροσκαφών αντίστοιχα. Οι εργασίες για την κατασκευή του νέου VIP Αεροσταθμού βρίσκονται επίσης σε εξέλιξη, ενώ η πρώτη φάση ανάπτυξης του σχετικού χώρου στάθμευσης αεροσκαφών αναμένεται να ολοκληρωθεί έως το τέλος του 2026, παρέχοντας πρόσθετη επιχειρησιακή ευελιξία.

Η διαγωνιστική διαδικασία για την επέκταση της **Νότιας Πτέρυγας του Κυρίου Αεροσταθμού** ξεκίνησε στις 26 Οκτωβρίου 2026, με τις κατασκευαστικές εργασίες να προγραμματίζεται να αρχίσουν κατά το δεύτερο εξάμηνο του 2027. Παράλληλα, το Γραφείο Μελετών έχει ήδη ξεκινήσει να εργάζεται με αντικείμενο την πραγματοποίηση των απαραίτητων προσαρμογών στον σχεδιασμό για την προετοιμασία του διαγωνισμού επέκτασης της Βόρειας Πτέρυγας, καθώς και την υποστήριξη της Εταιρείας στην αξιολόγηση εναλλακτικών σεναρίων ανάπτυξης, σύμφωνα με την αναθεωρημένη στρατηγική της.

Αποποίηση ευθύνης

Το παρόν έγγραφο παρουσιάζει τα Οικονομικά Αποτελέσματα και βασικές χρηματοοικονομικές πληροφορίες του ΔΑΑ για το εννεάμηνο που έληξε στις 30 Σεπτεμβρίου 2026 και έχει καταρτιστεί, από κάθε ουσιώδη άποψη, σύμφωνα με τα Διεθνή Πρότυπα Χρηματοοικονομικής Αναφοράς (ΔΠΧΑ) και τις βασικές λογιστικές αρχές που εφαρμόζει ο ΔΑΑ.

Τα Οικονομικά Αποτελέσματα και οι βασικές χρηματοοικονομικές πληροφορίες που παρουσιάζονται στο παρόν έγγραφο αφορούν μη ελεγμένα οικονομικά μεγέθη και περιλαμβάνουν τις εκτιμήσεις της Διοίκησης του ΔΑΑ και προβλέψεις σχετικά με οικονομικά στοιχεία ή άλλα γεγονότα του οικονομικού έτους 2026.

Το παρόν έγγραφο περιέχει επίσης προβλέψεις για το μέλλον που ενέχουν κινδύνους και αβεβαιότητες. Αυτές οι δηλώσεις μπορούν γενικά, αλλά όχι πάντα, να αναγνωρίζονται από τη χρήση λέξεων όπως "προοπτικές", "καθοδήγηση", "αναμένω", "σχεδιάζω", "σκοπεύω", "προβλέπω", "πιστεύω", "στόχος" και παρόμοιων εκφράσεων για την αναγνώριση προβλέψεων. Όλες οι δηλώσεις πέραν όσων αφορούν σε ιστορικά γεγονότα, συμπεριλαμβανομένων, μεταξύ άλλων, δηλώσεων σχετικά με τη μελλοντική χρηματοοικονομική θέση και τα αποτελέσματα του ΔΑΑ, τις προοπτικές για το 2026 και τα μελλοντικά έτη, σύμφωνα με την επιχειρηματική στρατηγική του ΔΑΑ, τις επιπτώσεις των παγκόσμιων και εγχώριων οικονομικών συνθηκών, τους ισχύοντες φορολογικούς συντελεστές, τη διανομή μερίσματος και τις πρωτοβουλίες της Διοίκησης σχετικά με την επιχειρηματική και χρηματοοικονομική κατάσταση του ΔΑΑ, αποτελούν προβλέψεις. Τέτοιες προβλέψεις καθώς και οι εκτιμήσεις μελλοντικών χρηματοοικονομικών επιδόσεων δεν αποτελούν εγγυήσεις για μελλοντικές επιδόσεις και ενέχουν πολυάριθμους γνωστούς και άγνωστους κινδύνους, αβεβαιότητες, τόσο γενικές όσο και ειδικές, και παραδοχές που είναι δύσκολο να προβλεφθούν και βρίσκονται εκτός της σφαίρας επιρροής της Εταιρείας. Έχουμε βασίσει αυτές τις παραδοχές σε πληροφορίες που είχαμε στη διάθεσή μας κατά την ημερομηνία των δηλώσεων και, εάν μία ή περισσότερες από τις εν λόγω παραδοχές αποδειχθούν εσφαλμένες, τα πραγματικά αποτελέσματα και γεγονότα ενδέχεται να διαφέρουν σημαντικά από αυτά που εκφράζονται στις εν λόγω προβλέψεις. Παρόλο που δεν γνωρίζουμε τον αντίκτυπο που αυτές οι διαφορές θα έχουν στην επιχειρηματική δραστηριότητά μας, εάν υπάρξουν τέτοιες διαφορές, τα μελλοντικά αποτελέσματα λειτουργίας μας και η χρηματοοικονομική μας κατάσταση θα μπορούσαν να επηρεαστούν σημαντικά κατά τρόπο δυσμενή. Ως εκ τούτου, δεν θα πρέπει να βασιστείτε υπέρμετρα σε αυτές τις προβλέψεις και στις εκτιμήσεις μελλοντικών χρηματοοικονομικών επιδόσεων.

Παρόλο που η Εταιρεία πιστεύει ότι, κατά την ημερομηνία του παρόντος εγγράφου, οι προσδοκίες που αντικατοπτρίζονται στις μελλοντικές προβλέψεις είναι εύλογες, δεν μπορούμε να σας διαβεβαιώσουμε ότι τα μελλοντικά αποτελέσματα, το επίπεδο δραστηριότητας, οι επιδόσεις ή τα επιτεύγματά μας θα ανταποκριθούν στις προσδοκίες αυτές. Επιπλέον, ούτε τα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου, οι υπάλληλοι, οι σύμβουλοι της Εταιρείας ούτε οποιοδήποτε άλλο πρόσωπο αναλαμβάνει την ευθύνη για την ακρίβεια και την πληρότητα των προβλέψεων. Μετά την ημερομηνία του παρόντος, το οποίο αφορά μη ελεγμένα οικονομικά μεγέθη, εκτός εάν απαιτείται από το νόμο να επικαιροποιήσει τις δηλώσεις μελλοντικών προβλέψεων, η Εταιρεία δεν θα επικαιροποιήσει κατ' ανάγκη καμία από αυτές τις δηλώσεις μελλοντικών προβλέψεων για να τις προσαρμόσει είτε στα πραγματικά αποτελέσματα είτε στις αλλαγές των προσδοκιών.

Σχετικά με την εταιρεία Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών Α.Ε.

Ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών (ΔΑΑ) ιδρύθηκε στις 12 Ιουνίου 1996, ως πρωτοπόρος σύμπραξη δημόσιου και ιδιωτικού τομέα, αποτελώντας το πρώτο μεγάλο αεροδρόμιο που αναπτύχθηκε από μηδενική βάση με τη συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα. Ο ΔΑΑ είναι υπεύθυνος για την κατασκευή, συντήρηση, λειτουργία, διαχείριση και ανάπτυξη του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών σύμφωνα με τις διατάξεις της Σύμβασης Ανάπτυξης Αεροδρομίου, η οποία είναι η σύμβαση παραχώρησης που κυρώθηκε με τον Ν. 2338/1995 όπως τροποποιήθηκε με τον Ν. 4594/2019 έως τις 11 Ιουνίου 2046, και όπως τροποποιήθηκε περαιτέρω με τον Ν. 5080/2024. Μετά από 5ετή περίοδο κατασκευής και δοκιμών, ο ΔΑΑ ξεκίνησε να λειτουργεί στις 28 Μαρτίου 2001 και αποτελεί τον μεγαλύτερο αεροπορικό κόμβο της Ελλάδας.