



ΔΙΕΘΝΗΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΑΘΗΝΩΝ Α.Ε.

Βασικά Οικονομικά Μεγέθη 1^{ου} Τριμήνου 2026

Ανθεκτική επιβατική κίνηση και σταθερές επιδόσεις σύμφωνα με το ρυθμιστικό πλαίσιο

Αθήνα, Ελλάδα: 18 Μαΐου 2026 – Η εταιρεία «ΔΙΕΘΝΗΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΑΘΗΝΩΝ Α.Ε.» (RIC: AIAr.AT, Bloomberg: AIA.GA, ATHEX: ΔΑΑ), εφεξής «Εταιρεία» ή «ΔΑΑ», ανακοινώνει σήμερα τα επιλεγμένα μη ελεγμένα οικονομικά μεγέθη για το Τρίμηνο που έληξε στις 31 Μαρτίου 2026, τα οποία καταρτίστηκαν σύμφωνα με τα Διεθνή Πρότυπα Χρηματοοικονομικής Αναφοράς.

Κύρια Σημεία

- Η **επιβατική κίνηση** το 1^ο Τρίμηνο του 2026 ανήλθε σε 6,3 εκατ. επιβάτες, αυξημένη κατά 8,1% σε σχέση με το 1^ο Τρίμηνο του 2025.
- Τα **συνολικά έσοδα και λοιπά εισοδήματα** μειώθηκαν κατά 7,1 εκατ. ευρώ, ήτοι κατά 5,7% σε 117,9 εκατ. ευρώ το 1^ο Τρίμηνο του 2026, σε σύγκριση με το 1^ο Τρίμηνο του 2025, κυρίως λόγω της προσωρινής έκπτωσης 30% στο Τέλος Εξυπηρέτησης Επιβατών, η οποία εφαρμόστηκε από την 1^η Οκτωβρίου 2025 και έληξε την 30^η Απριλίου 2026.
- Το **Προσαρμοσμένο ΕΒΙΤΔΑ^{1,2}** διαμορφώθηκε σε 55,3 εκατ. ευρώ, μειωμένο κατά 14,9% σε σύγκριση με το 1^ο Τρίμηνο του 2025 λόγω της επίδρασης της τιμολογιακής πολιτικής που εφαρμόστηκε με στόχο την ευθυγράμμιση της κερδοφορίας με το ρυθμιστικό πλαίσιο.
- Τα **Κέρδη μετά από Φόρους** διαμορφώθηκαν σε 18,9 εκατ. ευρώ, μειωμένα κατά 7,3 εκατ. ευρώ, όπως αναμενόταν, προκειμένου τα αποτελέσματα των Αεροπορικών Δραστηριοτήτων σε ετήσια βάση να παραμείνουν εναρμονισμένα με το ρυθμιστικό πλαίσιο, μετά την εξάντληση του Μεταφερόμενου Ποσού³.
- Το **Πρόγραμμα Επανεπένδυσης Μερισματος (Scrip Dividend)** για το 2026 ολοκληρώθηκε με επιτυχία στις 15 Μαΐου, με ποσοστό συμμετοχής 87,64% και αντλώντας κεφάλαια ύψους 83,25 εκατ. ευρώ, τα οποία θα προστεθούν στο Κεφάλαιο Αεροπορικών Δραστηριοτήτων.
- Το **Πρόγραμμα Επέκτασης Αεροδρομίου** βρίσκεται σε εξέλιξη: οι κατασκευαστικές εργασίες προχωρούν για τον Πολυώροφο Χώρο Στάθμευσης Οχημάτων και τον νέο Βορειοδυτικό Χώρο Στάθμευσης Αεροσκαφών, ενώ η διαγωνιστική διαδικασία με Πρώιμη Συμμετοχή Εργολάβου (ECI) για τα κτίρια του Κύριου και του Δορυφορικού Αεροσταθμού, βρίσκεται σε εξέλιξη, με την ανάθεση να αναμένεται εντός του Β' Εξαμήνου του 2026.
- Η Εταιρεία διατηρεί τις **προβλέψεις της για το 2026**.

¹ Κέρδη Προ Φόρων, Τόκων και Αποσβέσεων.

² Υπολογίζεται συμπεριλαμβάνοντας την αρνητική επίπτωση του σταθερού ετήσιου ποσού της Αμοιβής για τη χορήγηση Δικαιωμάτων (15 εκατ. ευρώ ετησίως).

³ 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

ποσά σε εκατομμύρια ευρώ	Α' Τρίμηνο 2026	Α' Τρίμηνο 2025	Μεταβολή	Δ%
Κίνηση (σε εκατ. επιβάτες)	6,3	5,8	0,5	8,1%
Συνολικά έσοδα και λοιπά εισοδήματα⁴	117,9	125,0	-7,1	-5,7%
Λειτουργικά έξοδα ⁴	58,8	56,2	2,5	4,5%
EBITDA⁵	59,1	68,8	-9,7	-14,1%
Προσαρμοσμένο EBITDA⁶	55,3	65,0	-9,7	-14,9%
Κέρδη προ Φόρων	24,7	34,1	-9,4	-27,6%
Κέρδη μετά από φόρους	18,9	26,2	-7,3	-27,9%

⁴ 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). 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 Οικονομικών Καταστάσεων 2025 για περισσότερες πληροφορίες).

⁵ Κέρδη Προ Φόρων, Τόκων και Αποσβέσεων.

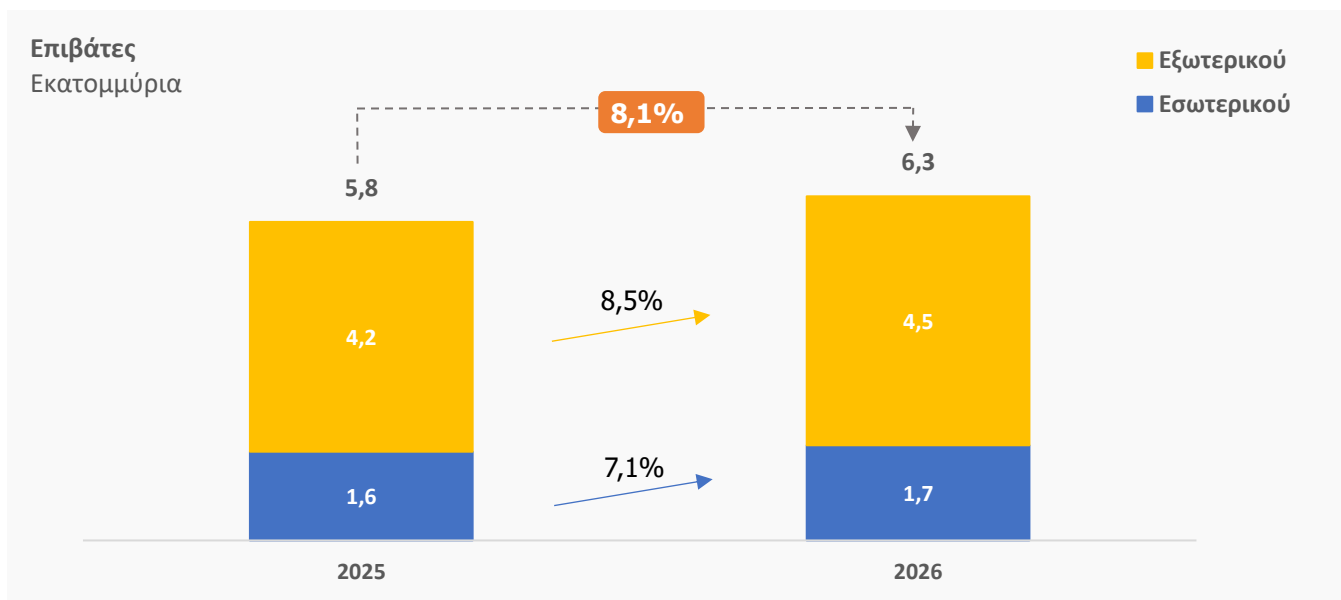
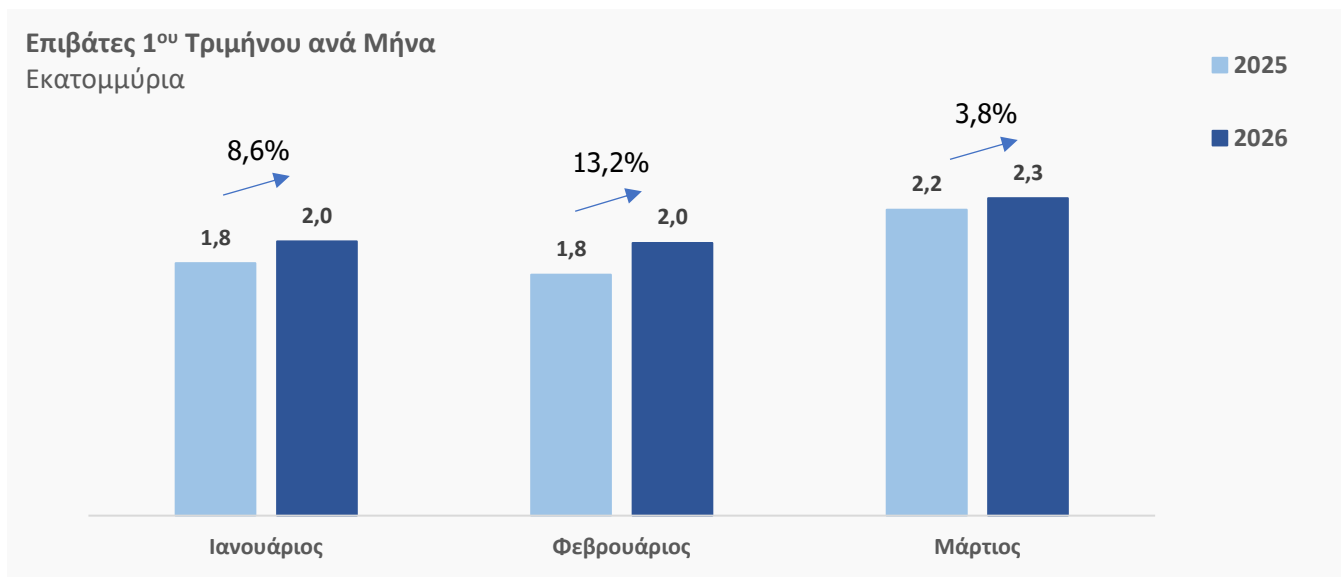
⁶ Υπολογίζεται συμπεριλαμβάνοντας την αρνητική επίπτωση του σταθερού ετήσιου ποσού της Αμοιβής για τη χορήγηση Δικαιωμάτων (15 εκατ. ευρώ ετησίως).

Επιχειρησιακές Εξελίξεις

Εξελίξεις στην Αεροπορική κίνηση

Κατά το 1^ο Τρίμηνο, το οποίο παραδοσιακά αποτελεί το χαμηλότερο τρίμηνο του έτους από πλευράς επιβατικής κίνησης, το Αεροδρόμιο εξυπηρέτησε συνολικά 6,28 εκατ. επιβάτες, καταγράφοντας αύξηση 8,1% σε σύγκριση με το 1^ο Τρίμηνο του 2025. Η ισχυρή αναπτυξιακή δυναμική του τελευταίου τριμήνου του 2025 συνεχίστηκε και κατά τους δύο πρώτους μήνες του έτους, με τον Ιανουάριο και τον Φεβρουάριο να καταγράφουν υψηλούς ρυθμούς αύξησης έναντι του 2025, περίπου 8,6% και 13,2% αντίστοιχα.

Η αύξηση της επιβατικής κίνησης επιβραδύνθηκε τον Μάρτιο του 2026 σε σύγκριση με τους δύο προηγούμενους μήνες, εν μέσω της εντεινόμενης γεωπολιτικής κρίσης στη Μέση Ανατολή. Ωστόσο, η επιβατική κίνηση παρέμεινε αυξημένη κατά 3,8% σε σχέση με τα επίπεδα του 2025. Η επίδραση των γεωπολιτικών εντάσεων συνεχίστηκε και τον Απρίλιο, με την αύξηση της επιβατικής κίνησης για τον συγκεκριμένο μήνα να επιβραδύνεται στο 1% σε σύγκριση με το 2025. Η Εταιρεία συνεχίζει να παρακολουθεί στενά τις εξελίξεις και, με βάση τα μέχρι στιγμής δεδομένα σχετικά με την έκταση και τη διάρκεια της σύγκρουσης στη Μέση Ανατολή, διατηρεί την εκτίμησή της για αύξηση της επιβατικής κίνησης για το σύνολο του 2026 σε χαμηλό μονοψήφιο ποσοστό.



Κυριότερα Οικονομικά Μεγέθη

Κατά το 1ο Τρίμηνο του 2026, η Εταιρεία συνέχισε να καταγράφει υγιείς οικονομικές επιδόσεις, υποστηριζόμενες από τις ισχυρές τάσεις της επιβατικής κίνησης. Η μείωση της κερδοφορίας ήταν αναμενόμενη και οφείλεται στον κλάδο των Αεροπορικών Δραστηριοτήτων, ο οποίος επηρεάζεται από την τιμολογιακή πολιτική των Αεροπορικών Χρεώσεων, σύμφωνα με το ρυθμιστικό πλαίσιο.

Έσοδα και λοιπά εισοδήματα

Έσοδα και λοιπά εισοδήματα						
ποσά σε εκατομμύρια ευρώ	Α' Τρίμηνο 2026	% επί του συνόλου	Α' Τρίμηνο 2025	% επί του συνόλου	Μεταβολή	Δ %
Σύνολο εσόδων από Αεροπορικές Δραστηριότητες	82,9	70,3%	91,7	73,3%	-8,8	-9,6%
Σύνολο εσόδων από Μη Αεροπορικές Δραστηριότητες	35,0	29,7%	33,3	26,7%	1,6	4,8%
Συνολικά έσοδα και λοιπά εισοδήματα	117,9		125,0		-7,1	-5,7%

Τα συνολικά έσοδα και λοιπά εισοδήματα μειώθηκαν κατά 5,7%, από 125,0 εκατ. ευρώ το 1^ο Τρίμηνο του 2025 σε 117,9 εκατ. ευρώ το 1ο Τρίμηνο του 2026.

Τα έσοδα και λοιπά εισοδήματα από Αεροπορικές Δραστηριότητες διαμορφώθηκαν σε 82,9 εκατ. ευρώ, σημειώνοντας μείωση 9,6% σε σύγκριση με το 1^ο Τρίμηνο του 2025, λόγω της πολιτικής των Αεροπορικών Χρεώσεων της Εταιρείας και συγκεκριμένα της προσωρινής έκπτωσης 30% στο Τέλος Εξυπηρέτησης Επιβατών, η οποία εφαρμόστηκε από την 1^η Οκτωβρίου 2025 έως την 30^η Απριλίου 2026. Μέσω αυτής της πολιτικής, η Εταιρεία στοχεύει στην εναρμόιση της κερδοφορίας των Αεροπορικών Δραστηριοτήτων για το 2026 με την απόδοση 15% επί του Κεφαλαίου Αεροπορικών Δραστηριοτήτων⁷ σύμφωνα με το ρυθμιστικό πλαίσιο, μετά την εξάντληση του Μεταφερόμενου Ποσού.

Τα έσοδα και λοιπά εισοδήματα από τις Μη Αεροπορικές Δραστηριότητες ανήλθαν σε 35,0 εκατ. ευρώ, σημειώνοντας αύξηση 4,8% σε σύγκριση με το 1^ο Τρίμηνο του 2025. Η αύξηση προήλθε κυρίως από τα υψηλότερα έσοδα από εμπορικές δραστηριότητες, τα οποία ενισχύθηκαν από την αύξηση της επιβατικής κίνησης, επηρεάστηκαν ωστόσο από ηπιότερη καταναλωτική δαπάνη λόγω του πολέμου στη Μέση Ανατολή, καθώς και από τη μείωση των εσόδων από υπηρεσίες στάθμευσης οχημάτων εξαιτίας της διακοπής λειτουργίας και μετεγκατάστασης του χώρου στάθμευσης μικρής διάρκειας P1 από τον Ιούλιο του 2025, στο πλαίσιο της κατασκευής του νέου Πολυώροφου Χώρου Στάθμευσης Οχημάτων.

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.

Λειτουργικά έξοδα

Λειτουργικά έξοδα	Α' Τρίμηνο 2026	% επί του συνόλου	Α' Τρίμηνο 2025	% επί του συνόλου	Μεταβολή	Δ %
ποσά σε εκατομμύρια ευρώ						
Λειτουργικά έξοδα χωρίς το μεταβλητό τμήμα της Αμοιβής για τη χορήγηση δικαιωμάτων	47,5	80,9%	44,1	78,4%	3,4	7,8%
Αμοιβή για τη χορήγηση δικαιωμάτων - τμήμα μεταβλητής αμοιβής	11,2	19,1%	12,2	21,6%	(0,9)	(7,6%)
Σύνολο λειτουργικών εξόδων	58,8		56,2		2,5	4,5%

Τα λειτουργικά έξοδα κατά το 1^ο Τρίμηνο του έτους ανήλθαν σε 58,8 εκατ. ευρώ, αυξημένα κατά 2,5 εκατ. ευρώ ή 4,5% σε σύγκριση με το 1^ο Τρίμηνο του 2025.

Εξαιρουμένου του μεταβλητού τμήματος της Αμοιβής Χορήγησης Δικαιωμάτων (το οποίο υπολογίζεται βάσει της κερδοφορίας του προηγούμενου έτους), τα λειτουργικά έξοδα αυξήθηκαν κατά 3,4 εκατ. ευρώ ή 7,8% σε σύγκριση με το προηγούμενο έτος, κυρίως ως αποτέλεσμα:

- των πρόσθετων πόρων (προσωπικό της Εταιρείας και υπηρεσίες από τρίτους) που απαιτήθηκαν για τη διαχείριση των αυξημένων επιπέδων επιβατικής κίνησης σε σχέση με την αντίστοιχη περίοδο του προηγούμενου έτους,
- του πληθωρισμού και της επίδρασης σε ολόκληρο το έτος των αυξήσεων του κατώτατου μισθού τον Απρίλιο του 2025,
- της αυξημένης πρόβλεψης για εκτεταμένη συντήρηση διαδρόμων, τροχοδρόμων και φωτισήμανσης αεροδρομίου,
- του χαμηλότερου κόστους υπηρεσιών κοινής ωφέλειας, ως αποτέλεσμα των πρωτοβουλιών εξοικονόμησης ενέργειας του προγράμματος Route 2025, που εν μέρει αντιστάθμισε τις παραπάνω αυξήσεις.

EBITDA

Ως αποτέλεσμα της εξέλιξης των λειτουργικών εσόδων και των λειτουργικών εξόδων, τα συνολικά **κέρδη προ φόρων, τόκων και αποσβέσεων (EBITDA)** κατά το 1^ο Τρίμηνο του 2026 διαμορφώθηκαν σε 59,1 εκατ. ευρώ, μειωμένα κατά 9,7 εκατ. ευρώ ή 14,1% σε ετήσια βάση, σύμφωνα με τους βραχυπρόθεσμους στόχους της Εταιρείας.

Κερδοφορία

Τα κέρδη προ φόρων για την περίοδο από τον Ιανουάριο έως τον Μάρτιο του 2026 διαμορφώθηκαν σε 24,7 εκατ. ευρώ, μειωμένα κατά 9,4 εκατ. ευρώ σε σχέση με την αντίστοιχη περίοδο του προηγούμενου έτους, ενώ τα **κέρδη μετά από φόρους** για το 1^ο Τρίμηνο του 2026 διαμορφώθηκαν σε 18,9 εκατ. ευρώ, μειωμένα κατά 7,3 εκατ. ευρώ σε σύγκριση με το 1^ο Τρίμηνο του 2025, μετά την εξάντληση του Μεταφερόμενου Ποσού των Αεροπορικών Δραστηριοτήτων.

Πρόγραμμα Επανεπένδυσης Μερισματος (Scrip Dividend)

Στις 15 Μαΐου 2026, η Εταιρεία ολοκλήρωσε αύξηση μετοχικού κεφαλαίου ύψους 83,25 εκατ. ευρώ, το οποίο προστέθηκε στο Κεφάλαιο Αεροπορικών Δραστηριοτήτων, σε συνέχεια της επιτυχούς υλοποίησης του δεύτερου έτους του τετραετούς Προγράμματος Επανεπένδυσης Μερισματος (Scrip Dividend) 2025-2028. Στο Πρόγραμμα ανταποκρίθηκαν θετικά 2.166 μέτοχοι, με αποτέλεσμα η συμμετοχή να ανέλθει σε 87,64% του συνολικού μετοχικού κεφαλαίου. Το μετοχικό κεφάλαιο της Εταιρείας αυξήθηκε κατά 8.653.718 ευρώ και ανήλθε σε 318.197.805 ευρώ, διαιρούμενο σε 318.197.805 κοινές, άυλες, ονομαστικές μετά ψήφου μετοχές, ονομαστικής αξίας €1,00 εκάστη. Η διαφορά μεταξύ της ονομαστικής αξίας των νέων μετοχών και της τιμής διάθεσής τους, συνολικού ποσού 74.595.049,16 ευρώ, πιστώθηκε στον λογαριασμό «Διαφορά υπέρ το άρτιο». Τα κεφάλαια που αντλήθηκαν από την Αύξηση Μετοχικού Κεφαλαίου θα χρησιμοποιηθούν για επενδύσεις στις Αεροπορικές Δραστηριότητες.

Πρόγραμμα Επέκτασης Αεροδρομίου

Οι κατασκευαστικές εργασίες για τον Πολυώροφο Χώρο Στάθμευσης Οχημάτων και τον νέο Χώρο Στάθμευσης Αεροσκαφών στο βορειοδυτικό τμήμα του Αεροδρομίου, οι οποίες ξεκίνησαν το 2025, βρίσκονται σε εξέλιξη. Ο Πολυώροφος Χώρος Στάθμευσης Οχημάτων θα διαθέτει δυναμικότητα περίπου 3.365 θέσεων, ενώ ο νέος βορειοδυτικός Χώρος Στάθμευσης Αεροσκαφών θα παρέχει 32 απομακρυσμένες θέσεις στάθμευσης αεροσκαφών τύπου Code C, καθώς και νέο σταθμό εξυπηρέτησης της περιοχής στάθμευσης αεροσκαφών, τροχοδρόμους και γέφυρες για τα οχήματα εξυπηρέτησης, με την ολοκλήρωση και των δύο έργων να αναμένεται το 2027.

Η Εταιρεία συνεχίζει τη διεθνή διαγωνιστική διαδικασία για την επέκταση του Κύριου και του Δορυφορικού Αεροσταθμού (MTB/STB), η οποία υλοποιείται βάσει της προσέγγισης Πρώιμης Συμμετοχής Εργολάβου (Early Contractor Involvement – ECI), επιτρέποντας στον ΔΑΑ να διασφαλίζει έγκαιρη ανατροφοδότηση από τους εργολάβους για την αποτελεσματική προετοιμασία και υλοποίηση του έργου. Η διαγωνιστική διαδικασία εξελίσσεται ομαλά με την επιλογή του προτιμητέου αναδόχου να αναμένεται κατά το δεύτερο εξάμηνο του 2026.

Γεωπολιτικές εξελίξεις

Ο πόλεμος στη Μέση Ανατολή συνεχίζει να επηρεάζει την επιβατική κίνηση από τις πληγείσες περιοχές. Επιπλέον, τυχόν παρατεταμένη διάρκεια ή/και περαιτέρω κλιμάκωση των γεωπολιτικών εντάσεων ενδέχεται να οδηγήσει σε περαιτέρω αυξήσεις στις τιμές του αεροπορικού καυσίμου και ενδεχομένως σε ελλείψεις καυσίμου σε παγκόσμιο επίπεδο, γεγονός που θα μπορούσε να επηρεάσει αρνητικά τις δραστηριότητες των αεροπορικών εταιρειών και τη ζήτηση για το αεροπορικό ταξίδι, ανάλογα με την έκταση και τη διάρκεια της κρίσης.

Η Εταιρεία συνεχίζει να παρακολουθεί στενά τις εξελίξεις και να αξιολογεί τις πιθανές επιπτώσεις στις δραστηριότητες και τη χρηματοοικονομική της επίδοση. Με βάση τα μέχρι στιγμής διαθέσιμα στοιχεία, δεν έχει διαπιστωθεί ουσιώδης επίπτωση στη συνολική επιβατική κίνηση ή στη χρηματοοικονομική επίδοση της Εταιρείας και, ως εκ τούτου, η Εταιρεία διατηρεί τις προβλέψεις της για το 2026⁸.

⁸ Για περισσότερες πληροφορίες, παρακαλούμε ανατρέξτε στην ενότητα «Στρατηγικοί Στόχοι και Προοπτικές» της Ετήσιας Οικονομικής Έκθεσης 2025 ή στην ενότητα «Προοπτικές» του Δελτίου Τύπου Οικονομικών Αποτελεσμάτων χρήσης 2025.

Αποποίηση ευθύνης

Το παρόν έγγραφο παρουσιάζει τα μη ελεγμένα Οικονομικά Αποτελέσματα και άλλες βασικές χρηματοοικονομικές πληροφορίες του ΔΑΑ για το 1^ο Τρίμηνο του 2026 που έληξε στις 31 Μαρτίου 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.

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, 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.