

ΔΙΕΘΝΗΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΑΘΗΝΩΝ Α.Ε.

Βασικά Οικονομικά Μεγέθη Εννεαμήνου 2025

- **Ισχυρή θερινή περίοδος με υψηλές επιχειρησιακές επιδόσεις και σταθερή κερδοφορία σύμφωνα με το ρυθμιστικό πλαίσιο**

Αθήνα, Ελλάδα: 3 Νοεμβρίου 2025 – 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 2025, τα οποία καταρτίστηκαν σύμφωνα με τα Διεθνή Πρότυπα Χρηματοοικονομικής Αναφοράς.

Κύρια Σημεία

- Η **επιβατική κίνηση** το εννεάμηνο του 2025 ανήλθε σε 26,1 εκατ. επιβάτες, αυξημένη 6,7% σε σχέση με το εννεάμηνο του 2024.
- Τα **Συνολικά έσοδα και λοιπά εισοδήματα**¹ αυξήθηκαν κατά 3,5% σε 526,9 εκατ. ευρώ το εννεάμηνο του 2025, κυρίως λόγω της αύξησης της επιβατικής κίνησης και της αναπροσαρμογής των τελών αεροδρομίου σύμφωνα με το ρυθμιστικό πλαίσιο.
- Το **Προσαρμοσμένο EBITDA**^{2,3} διαμορφώθηκε σε 335,6 εκατ. ευρώ, 1,3% χαμηλότερο σε σύγκριση με το εννεάμηνο του 2024, εναρμονισμένο με τον βραχυπρόθεσμο στόχο του ΔΑΑ.
- Τα **Κέρδη μετά από Φόρους** διαμορφώθηκαν σε 185,8 εκατ. ευρώ, μειωμένα κατά 4,8%, λόγω της μείωσης του Μεταφερόμενου Ποσού⁴, η οποία αντισταθμίζεται εν μέρει από την αύξηση Κεφαλαίου Αεροπορικών Δραστηριοτήτων και σύμφωνα με τους στόχους μας.

Σύνοψη

ποσά σε εκατομμύρια ευρώ	9Μ 2025	9Μ 2024	Μεταβολή	Δ%
Κίνηση (σε εκατ. επιβάτες)	26,2	24,6	1,6	6,7%
Συνολικά έσοδα και λοιπά εισοδήματα	526,9	509,0	17,9	3,5%
Λειτουργικά έξοδα	180,1	157,8	22,2	14,1%
EBITDA ²	346,9	351,2	-4,3	-1,2%
Προσαρμοσμένο EBITDA ^{2,3}	335,6	339,9	-4,3	-1,3%
Κέρδη προ φόρων	241,0	252,2	-11,2	-4,4%
Κέρδη μετά από φόρους	185,8	195,1	-9,3	-4,8%

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). 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 2.2 των Ενδιάμεσων Οικονομικών Καταστάσεων 1^{ου} Εξαμήνου 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).

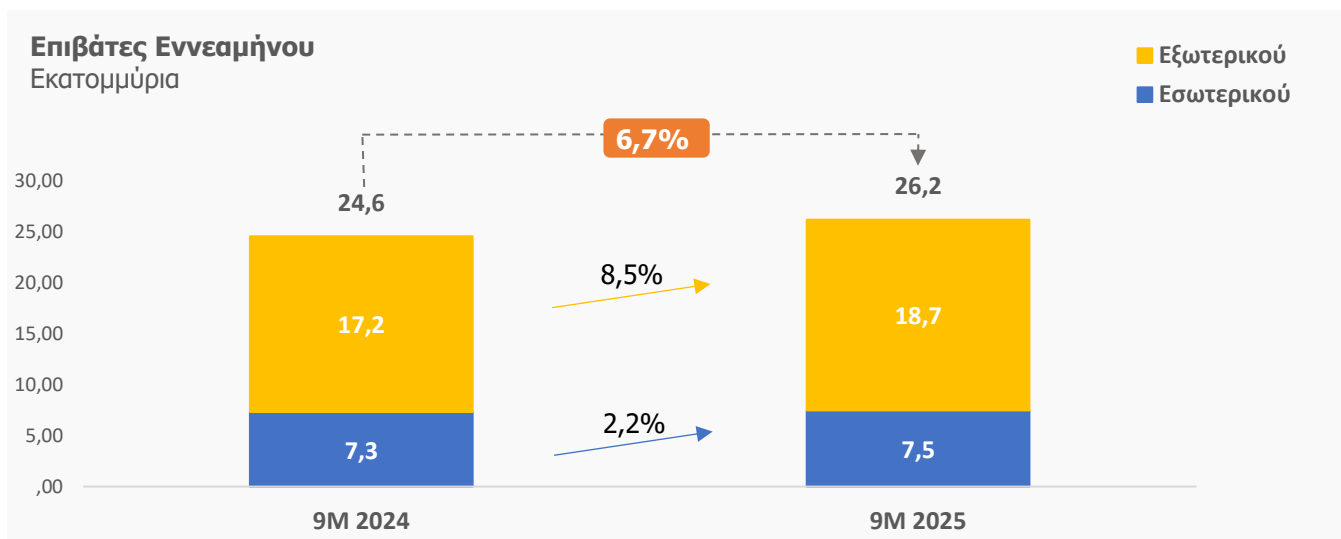
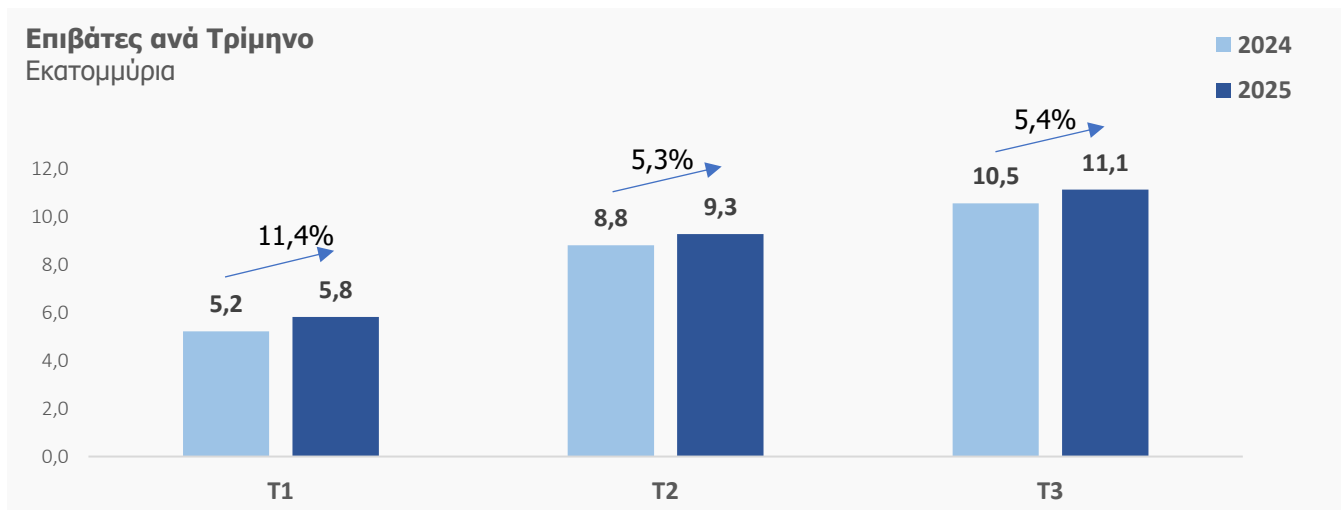
⁴ Σύμφωνα με τη Σύμβαση Ανάπτυξης Αεροδρομίου (ΣΑΑ), το Μεταφερόμενο Ποσό Αεροπορικών Δραστηριοτήτων προκύπτει από κέρδη μη πραγματοποιηθέντα σε μια περίοδο, που μεταφέρονται αναπροσαρμοσμένα με τον πληθωρισμό ΕΕ προς ανάκτηση σε επόμενες περιόδους.

Εξελίξεις στην επιβατική κίνηση

Κατά το εννεάμηνο του 2025, η κίνηση του Αεροδρομίου ανήλθε σε 26,2 εκατ. επιβάτες, σημειώνοντας άνοδο 6,7% σε σχέση με το εννεάμηνο του 2024, με τους επιβάτες εσωτερικού και εξωτερικού να αυξάνονται κατά 2,2% και 8,5% αντίστοιχα. Η επιβατική κίνηση παρουσίασε αύξηση σε κάθε τρίμηνο του τρέχοντος έτους σε σχέση με το αντίστοιχο του προηγούμενου (%2025/2024: T1: +11,4%, T2: +5,3%, T3: +5,4%).

Στην κορύφωση της θερινής περιόδου, το Αεροδρόμιο της Αθήνας συνέχισε να παρουσιάζει ισχυρή επίδοση με δυναμική ανάπτυξη των αγορών των Η.Π.Α. και της Μέσης Ανατολής, ξεχωρίζοντας ως ένας από τους πλέον συνδεδεμένους κόμβους της Ευρώπης (καταλαμβάνοντας την 8^η θέση σε πανευρωπαϊκό επίπεδο⁵). Οι απευθείας υπερατλαντικές πτήσεις καταγράφουν επίσης θεαματική άνοδο, με την Αθήνα να συνδέεται πλέον με 9 πόλεις των ΗΠΑ και να καταγράφει 103 εβδομαδιαίες συχνότητες – σχεδόν διπλάσιες σε σύγκριση με δύο χρόνια πριν.

Οι τελευταίες τάσεις και εξελίξεις της αγοράς υποδεικνύουν ότι η επιβατική ζήτηση για το έτος 2025, λαμβάνοντας υπόψιν τις επιδόσεις τόσο κατά θερινή περίοδο, όσο και στο υπόλοιπο του έτους, αναμένεται να ακολουθήσει πορεία ανάπτυξης σε μεσαίο μονοψήφιο ποσοστό. Ωστόσο, οι γεωπολιτικές εντάσεις και οι συνακόλουθες μακροοικονομικές προκλήσεις παραμένουν καθοριστικοί παράγοντες για την πορεία της αεροπορικής κίνησης τους επόμενους μήνες.



⁵ OAG 2025 Rankings.

Κυριότερα Οικονομικά Μεγέθη

Έσοδα και λοιπά εισοδήματα

Έσοδα και λοιπά εισοδήματα						
ποσά σε εκατομμύρια ευρώ	9Μ 2025	% επί του συνόλου	9Μ 2024	% επί του συνόλου	Μεταβολή	Δ%
Αεροπορικές Δραστηριότητες	397,5	75,4%	387,7	76,2%	9,8	2,5%
Μη Αεροπορικές Δραστηριότητες	129,5	24,6%	121,3	23,8%	8,1	6,7%
Συνολικά έσοδα και λοιπά εισοδήματα	526,9		509,0		17,9	3,5%

Κατά το εννεάμηνο του 2025, το σύνολο εσόδων και λοιπών εισοδημάτων αυξήθηκε κατά 3,5%, σε 526,9 εκατ. ευρώ από 509,0 εκατ. ευρώ το εννεάμηνο του 2024, αντικατοπτρίζοντας την πολιτική Αεροπορικών Χρεώσεων⁶ του 2025 και την ισχυρή εμπορική επίδοση.

Τα έσοδα και λοιπά εισοδήματα από Αεροπορικές Δραστηριότητες αυξήθηκαν κατά 2,5% το εννεάμηνο του 2025 σε σχέση με το εννεάμηνο του προηγούμενου έτους, σε 397,5 εκατ. ευρώ. Η εν λόγω αύξηση οφείλεται κατά κύριο λόγο στην αύξηση της επιβατικής κίνησης και στην αναπροσαρμογή των Τελών Αεροδρομίου, σύμφωνα με το ρυθμιστικό πλαίσιο, συμπεριλαμβανομένου του Προγράμματος Ενίσχυσης Βιώσιμης Ανάπτυξης που τέθηκε σε ισχύ από τον Ιανουάριο 2025.

Τα έσοδα και λοιπά εισοδήματα από Μη Αεροπορικές Δραστηριότητες ανήλθαν σε 129,5 εκατ. ευρώ, αυξημένα κατά 6,7% το εννεάμηνο του 2025 σε σχέση με το εννεάμηνο του 2024, ακολουθώντας την αύξηση της επιβατικής κίνησης, με τη θετική επίδοση των εμπορικών δραστηριοτήτων να αντισταθμίζει τις πιέσεις στα έσοδα από υπηρεσίες στάθμευσης οχημάτων, λόγω της έναρξης των εργασιών κατασκευής του πολυώροφου χώρου στάθμευσης οχημάτων τον Ιούλιο του 2025.

Λειτουργικά έξοδα

Λειτουργικά έξοδα						
ποσά σε εκατομμύρια ευρώ	9Μ 2025	% επί του Συνόλου	9Μ 2024	% επί του Συνόλου	Μεταβολή	Δ%
Λειτουργικά έξοδα χωρίς το μεταβλητό τμήμα της Αμοιβής για τη χορήγηση δικαιωμάτων	143,6	79,7%	128,1	81,2%	15,5	12,1%
Αμοιβή για τη χορήγηση δικαιωμάτων - τμήμα μεταβλητής αμοιβής	36,5	20,3%	29,7	18,8%	6,7	22,7%
Σύνολο λειτουργικών εξόδων	180,1		157,8		22,2	14,1%

Τα λειτουργικά έξοδα για το εννεάμηνο του 2025 ανήλθαν σε 180,1 εκατ. ευρώ, αυξημένα κατά 22,2 εκατ. ευρώ ή 14,1% σε σχέση με το προηγούμενο έτος. Σημαντικό μέρος αυτής της απόκλισης προέρχεται από το υψηλότερο μεταβλητό τμήμα της Αμοιβής Χορήγησης Δικαιωμάτων σε 36,5 εκατ. ευρώ από 29,7 εκατ. ευρώ, που υπολογίστηκε

⁶ Ο ΔΑΑ πραγματοποίησε το 2025 τις ακόλουθες τροποποιήσεις στις Αεροπορικές Χρεώσεις: α) προσωρινή μείωση κατά 30% του Τέλους Εξυπηρέτησης Επιβατών (Passenger Terminal Fee – PTF), για την περίοδο 1 Οκτωβρίου 2025 - 30 Απριλίου 2026, και β) εισαγωγή του Προγράμματος Ενίσχυσης Βιώσιμης Ανάπτυξης για την περίοδο 1 Ιανουαρίου - 31 Δεκεμβρίου 2025, μέσω παροχής έκπτωσης στο Τέλος Εξυπηρέτησης Επιβατών (PTF) ανά αναχωρούντα επιβάτη, η οποία κυμαίνεται από €0,80 έως €1,50, ανάλογα με τον τύπο του αεροσκάφους.

με βάση την αυξημένη κερδοφορία του 2024. Εξαιρουμένου του μεταβλητού τμήματος της Αμοιβής Χορήγησης Δικαιωμάτων, τα λειτουργικά έξοδα αυξήθηκαν κατά 15,5 εκατ. ευρώ ή 12,1% υψηλότερα από το εννεάμηνο 2024, κυρίως λόγω:

- των πρόσθετων πόρων (προσωπικό της Εταιρείας και υπηρεσίες από τρίτους) που απαιτήθηκαν για τη διαχείριση της αυξημένης κίνησης σε σχέση με το προηγούμενο έτος,
- των αυξήσεων του κατώτατου μισθού τον Απρίλιο του 2025, καθώς και τον αντίκτυπο, σε ολόκληρο το έτος, της αύξησης του κατώτατου μισθού τον Απρίλιο του 2024,
- του αυξημένου κόστους ηλεκτρικής ενέργειας που οφείλεται στις υψηλότερες τιμές, και
- της αυξημένης πρόβλεψης για εκτεταμένη συντήρηση διαδρόμων, τροχοδρόμων και φωτισήμανσης αεροδρομίου (airfield lighting).

EBITDA και Προσαρμοσμένο EBITDA

Κατά το εννεάμηνο του 2025, τα συνολικά κέρδη προ φόρων, τόκων και αποσβέσεων (EBITDA) διαμορφώθηκαν σε 346,9 εκατ. ευρώ, μειωμένα κατά 4,3 εκατ. ευρώ ή 1,2% σε σύγκριση με την αντίστοιχη περίοδο του προηγούμενου έτους. Το προσαρμοσμένο EBITDA διαμορφώθηκε σε 335,6 εκατ. ευρώ, μειωμένο κατά 1,3% σε σχέση με το εννεάμηνο του 2024, εναρμονισμένο με τους βραχυπρόθεσμους στόχους της Εταιρείας.

Κερδοφορία

Τα Κέρδη προ Φόρων το εννεάμηνο του 2025 διαμορφώθηκαν σε 241,0 εκατ. ευρώ έναντι 252,2 εκατ. ευρώ το εννεάμηνο του 2024. Τα **Κέρδη Μετά από Φόρους** του εννεαμήνου του 2025 ανήλθαν σε 185,8 εκατ. ευρώ, 9,3 εκατ. ευρώ ή 4,8% χαμηλότερα από την αντίστοιχη περίοδο του προηγούμενου έτους, επίσης εναρμονισμένα με τους βραχυπρόθεσμους στόχους της Εταιρείας.

Routes World 2025

Το Αεροδρόμιο της Αθήνας αναδείχθηκε **“Overall Winner”** στα **ROUTES WORLD 2025** (Χονγκ Κονγκ, 24–26 Σεπτεμβρίου), την **κορυφαία συνάντηση του κλάδου των αερομεταφορών**, που συγκεντρώνει περισσότερους από 2.500 επαγγελματίες αεροδρομίων και αεροπορικών εταιρειών και παραδοσιακά αναγνωρίζει την αριστεία των αεροδρομίων και τις κορυφαίες επιδόσεις στην ανάπτυξη της παγκόσμιας αεροπορικής διασυνδεσιμότητας. Με τις ψήφους των ίδιων των αεροπορικών εταιρειών, ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών κατέκτησε την **πρώτη θέση ανάμεσα στα αεροδρόμια όλων των κατηγοριών**, ενώ αναδείχθηκε επίσης **πρώτο μεταξύ των αεροδρομίων με πάνω από 20 εκατομμύρια επιβάτες**.

Ενισχύοντας σταθερά τη **διασυνδεσιμότητα της Αθήνας και της Ελλάδας με τον κόσμο**, το Αεροδρόμιο της Αθήνας επιβεβαιώνει με τις φετινές διακρίσεις, για ακόμη μια φορά, την **ηγετική θέση** του στον παγκόσμιο χάρτη των αερομεταφορών.

Πρόγραμμα Επέκτασης Αεροδρομίου

Οι εργασίες κατασκευής του **Πολυώροφου Χώρου Στάθμευσης Οχημάτων** και του **νέου Βορειοδυτικού Χώρου Στάθμευσης Αεροσκαφών** ξεκίνησαν τον Ιούλιο του 2025 **με τα δύο έργα να προχωρούν βάσει χρονοδιαγράμματος**. Ο Πολυώροφος Χώρος Στάθμευσης Οχημάτων θα έχει δυναμικότητα περίπου 3.365 θέσεων και θα κατασκευαστεί στον υφιστάμενο χώρο στάθμευσης P1. Επιπλέον, ο νέος Χώρος Στάθμευσης Αεροσκαφών στο βορειοδυτικό τμήμα του Αεροδρομίου, θα παρέχει 32 απομακρυσμένες θέσεις στάθμευσης αεροσκαφών τύπου Code C, καθώς και ένα Σταθμό Εξυπηρέτησης της περιοχής στάθμευσης αεροσκαφών, τροχοδρόμους και νέες γέφυρες για τα οχήματα εξυπηρέτησης. **Η ολοκλήρωση των δύο αυτών έργων αναμένεται το Β΄ τρίμηνο του 2027**.

Η Εταιρεία συνεχίζει τη **διεθνή διαγωνιστική διαδικασία για την επέκταση του Κύριου Αεροσταθμού (Main Terminal Building – MTB)**, η οποία υλοποιείται με την προσέγγιση **«Πρώιμης Συμμετοχής Εργολάβου (Early Contractor Involvement – ECI)»**, επιτρέποντας στον ΔΑΑ να διασφαλίσει έγκαιρη ανατροφοδότηση από εργολάβους για τον αποτελεσματικό σχεδιασμό και εκτέλεση του έργου. **Η διαδικασία εξελίσσεται σύμφωνα με το χρονοδιάγραμμα** και η επιλογή του προτιμητέου αναδόχου αναμένεται **στις αρχές του 2026**.

Διαδοχή Διευθύνοντος Συμβούλου (CEO)

Στις 3 Νοεμβρίου, ο ΔΑΑ ανακοίνωσε ότι μετά από μια εξαιρετική **θητεία 19 ετών στο τιμόνι του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών και 30 χρόνια συνολικά στον ΔΑΑ**, ο **κ. Γιάννης Παράσχης** αποφάσισε να ολοκληρώσει αυτόν τον επαγγελματικό κύκλο στις **31 Ιανουαρίου 2026** σε συνέχεια της λήξης της σύμβασής του. Το **Διοικητικό Συμβούλιο της Εταιρείας**, κατόπιν σχετικής εισήγησης του μετόχου πλειοψηφίας AniAlliance και σύστασης των αρμόδιων οργάνων σύμφωνα με τους κανόνες εταιρικής διακυβέρνησης, αποφάσισε ομόφωνα κατά τη συνεδρίασή του στις 31 Οκτωβρίου 2025, **να ορίσει τον κ. Γιώργο Καλλιμασιά, Γενικό Διευθυντή Στρατηγικής της Εταιρείας, ως Διευθύνοντα Σύμβουλο (CEO) του ΔΑΑ, με ισχύ από την 1 Φεβρουαρίου, 2026**. Ο κ. Καλλιμασιάς έχει διατελέσει υπεύθυνος για μεγάλα στρατηγικά έργα, συμπεριλαμβανομένης της **20ετούς παράτασης της περιόδου παραχώρησης** της Εταιρείας Αεροδρομίου και της **εισαγωγής του ΔΑΑ στο Χρηματιστήριο Αθηνών**.

Αποποίηση ευθύνης

Το παρόν έγγραφο παρουσιάζει τα Οικονομικά Αποτελέσματα και άλλες βασικές χρηματοοικονομικές πληροφορίες του ΔΑΑ για το εννεάμηνο που έληξε την 30^η Σεπτεμβρίου 2025 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 2025.

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 2025 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.