

Madrid, 18 de febrero de 2026

En cumplimiento del artículo 226 de la Ley 6/2023, de 17 de marzo, de los Mercados de Valores y de los Servicios de Inversiones, Aena, S.M.E., S.A., (**"Aena"** o la **"Sociedad"**) comunica la siguiente

INFORMACIÓN PRIVILEGIADA

1.- El Consejo de Administración de Aena, S.M.E., S.A. (en adelante, "Aena" o la "Sociedad"), en el día de ayer, ha aprobado la propuesta del Tercer Documento de Regulación Aeroportuaria para los ejercicios 2027-2031 ("Tercer DORA") y su remisión a la Dirección General de Aviación Civil ("DGAC") y a la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia ("CNMC"), de conformidad con lo previsto en la Ley 18/2014, de 15 de octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia (en adelante, "Ley 18/2014"). Se destaca a continuación:

- Esta propuesta del Tercer DORA prevé un volumen de inversiones de carácter regulado de 9.991 millones de euros para dar respuesta a los estándares de seguridad, capacidad, calidad, mantenimiento y normativos de las infraestructuras. Estas inversiones dotarán a los aeropuertos de Aena de la capacidad adecuada para albergar el tráfico en las próximas décadas.

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

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

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

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

- El coste medio ponderado de capital antes de impuestos (WACC) que se propone es 9%.

- Para el establecimiento de las tarifas aeroportuarias, de conformidad con la metodología establecida en el Anexo VIII de la Ley 18/2014, se ha considerado la siguiente previsión de la evolución del Ingreso Máximo Anual por Pasajero (IMAP):

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

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

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

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

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

2.- Aena estima que el crecimiento del volumen de pasajeros en la red de aeropuertos en España en 2026 será el +1,3% en comparación con 2025, alcanzando aproximadamente 326 millones de pasajeros.

3.- Las estimaciones a las que hace referencia esta información tienen carácter prospectivo y su materialización está sujeta a hipótesis, riesgos e incertidumbres, por lo que los resultados reales podrían diferir significativamente de los contenidos de forma expresa o tácita en dicha estimación.

Las estimaciones de carácter prospectivo se basan en la información que obra en poder de Aena a la fecha de aprobación de la propuesta del Tercer Dora. Salvo cuando así lo estipulen sus obligaciones legales o reglamentarias, Aena no se compromete a actualizar o revisar las estimaciones de carácter prospectivo para reflejar posibles cambios en los acontecimientos, condiciones o circunstancias en que se basan dichas estimaciones. No es razonablemente posible recoger pormenorizadamente todos los factores y sucesos concretos que pueden influir en la validez de las declaraciones prospectivas o tener un efecto sustancial adverso en las operaciones o resultados futuros.

4.- La Sociedad celebrará una llamada con analistas e inversores hoy, 18 de febrero de 2026, a las 13:00 horas (hora local de Madrid).

El acceso al webcast estará disponible a través del siguiente link:

<https://streamstudio.world-television.com/1531-2881-42982/en>

Para participar se deberá conectar con los siguientes números:

España: + 34 919 01 16 44

Reino Unido: +44 20 3936 2999

EEUU: +1 646 664 1960

Resto de localizaciones: +44 20 3936 2999

Código de acceso: 834113

La Secretaria del Consejo de Administración

Elena Roldán Centeno

Propuesta del DORA 2027-2031

18 de febrero de 2026

DISCLAIMER LEGAL

* Este documento y la información contenida en el mismo han sido preparados por Aena, S.M.E., S.A. (“Aena” o la “Compañía”) en relación, exclusivamente, con la presentación de los datos más significativos de la propuesta del Tercer Documento de Regulación Aeroportuaria que Aena remitirá a la Dirección General de Aviación Civil para su tramitación y posterior aprobación por el Consejo de Ministros, de conformidad con lo dispuesto en la Ley 18/2014 de 15 de octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia (la “Ley 18/2014”), incluyendo la información más relevante de las propuestas de inversión que en él se recogen y los datos y estimaciones en las que se fundamentan.

Se prohíbe expresamente cualquier modalidad de uso o explotación de los contenidos de esta presentación, así como el uso de los signos, marcas y logotipos que en ella se contienen, y cualquier tipo de reproducción, distribución, cesión a terceros, comunicación pública y transformación, mediante cualquier tipo de soporte o medio, con finalidades comerciales, sin la previa y expresa autorización de Aena. El incumplimiento de esta restricción puede constituir una infracción sancionable por la legislación vigente.

* Ni Aena, ni sus filiales u otras empresas del grupo Aena o sociedades participadas por Aena, ni sus consejeros, directivos, o empleados, asumen responsabilidad de ningún tipo, con independencia de que concurra o no negligencia, por los daños o pérdidas que puedan derivarse de cualquier uso de este documento o de sus contenidos.

* Este documento no ha sido objeto de aprobación o registro por parte de la Comisión Nacional del Mercado de Valores (la “CNMV”) ni de ninguna otra autoridad.

* Este documento no constituye una oferta o invitación para adquirir o suscribir acciones, de acuerdo con lo previsto en: (i) la Ley 6/2023, de 6 de marzo, de los Mercados de Valores y de los servicios de inversión; (ii) el Reglamento (UE) 2017/1129 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de junio de 2017, sobre el folleto que debe publicarse en caso de oferta pública o admisión a cotización de valores en un mercado regulado y por el que se deroga la Directiva 2003/71/CE; (iii) el Real Decreto-Ley 5/2005, de 11 de marzo, de reformas urgentes para el impulso a la productividad y para la mejora de la contratación pública; (iv) el Real Decreto 814/2023, de 8 de noviembre, sobre instrumentos financieros, admisión a negociación, registro de valores negociables e infraestructuras de mercado; y (v) su normativa de desarrollo.

* Ni este documento, ni ninguna parte del mismo, tienen naturaleza contractual, ni podrán ser utilizados para integrar o interpretar ningún contrato o cualquier otro tipo de compromiso.

* Aena considera que las estimaciones recogidas en el presente documento son expectativas y proyecciones a futuro razonables, si bien se advierte a los inversores y titulares de las acciones de la Compañía de que la información y las afirmaciones con proyecciones de futuro están sometidas a hipótesis, riesgos e incertidumbres, muchos de ellos difíciles de prever y fuera del control de Aena. Estos riesgos podrían provocar que los resultados y la evolución real difieran sustancialmente de los contenidos de forma expresa o tácita en dichas estimaciones y de las expectativas que pudieran resultar o estar implícitas en la información contenida en esta presentación.

Factores de orden macroeconómico, la situación del mercado, modificaciones normativas o regulatorias, movimientos en los mercados bursátiles nacionales e internacionales, y cualesquiera otros elementos que pudieran afectar a la evolución de las estimaciones contenidas en esta presentación, son variables desconocidas o imprevisibles, o en las que existe incertidumbre sobre su evolución y/o sus potenciales impactos y pueden hacer que los resultados difieran sustancialmente de aquéllos descritos en las previsiones y estimaciones. No es razonablemente posible recoger pormenorizadamente todos los factores y sucesos concretos que pueden influir en la validez de las declaraciones prospectivas o tener un efecto sustancial adverso en las operaciones o resultados futuros.

* Las estimaciones de proyecciones de futuro contenidas en esta presentación se refieren exclusivamente a la fecha en la que se aprueba la propuesta del Tercer Dora, no constituyen garantía alguna de resultados futuros y no han sido revisadas por los auditores de Aena, ni por ningún tercero independiente. Salvo en la medida en que lo requiera la ley aplicable, Aena no asume obligación alguna - aun cuando se publiquen nuevos datos o se produzcan nuevos hechos - de actualizar públicamente las estimaciones o revisar la información con proyecciones de futuro.

* La totalidad de las declaraciones o afirmaciones de futuro reflejadas en este documento, o relativas al mismo, emitidas por Aena o cualquiera de sus consejeros, directivos, empleados o representantes quedan sujetas, expresamente, a las advertencias realizadas.

En atención a las advertencias realizadas, se recomienda no tomar decisiones sobre la base de estimaciones con proyecciones de futuro.

Quienes, en cualquier momento, deseen adquirir un valor, deben seguir únicamente su propio juicio sobre la idoneidad del mismo para su propósito, de conformidad, exclusivamente, con la información pública contenida en la documentación elaborada y registrada por el emisor en el contexto de la oferta o emisión concreta que corresponda, habiendo recibido el asesoramiento profesional correspondiente, si lo considera necesario o apropiado según las circunstancias, y no basándose en la información contenida en esta presentación.

Aquellas personas o entidades que puedan tener que adoptar decisiones o elaborar o difundir opiniones relativas a valores emitidos por Aena y, en particular, los analistas e inversores que manejen la presente presentación deben tener en cuenta las advertencias realizadas, siendo recomendable que consulten la documentación e información pública comunicada o registrada por la Compañía ante la CNMV.

Propuesta del DORA 2027-2031



Maurici Lucena

Presidente
Consejero Delegado



Javier Marín

Vicepresidente
Ejecutivo



Elena Mayoral

Directora General
de Aeropuertos



Antecedentes y principales
magnitudes de la propuesta
DORA 2027-2031



Conclusiones



Funcionamiento del
DORA, líneas
estratégicas y contexto



Detalles del
DORA 2027-2031

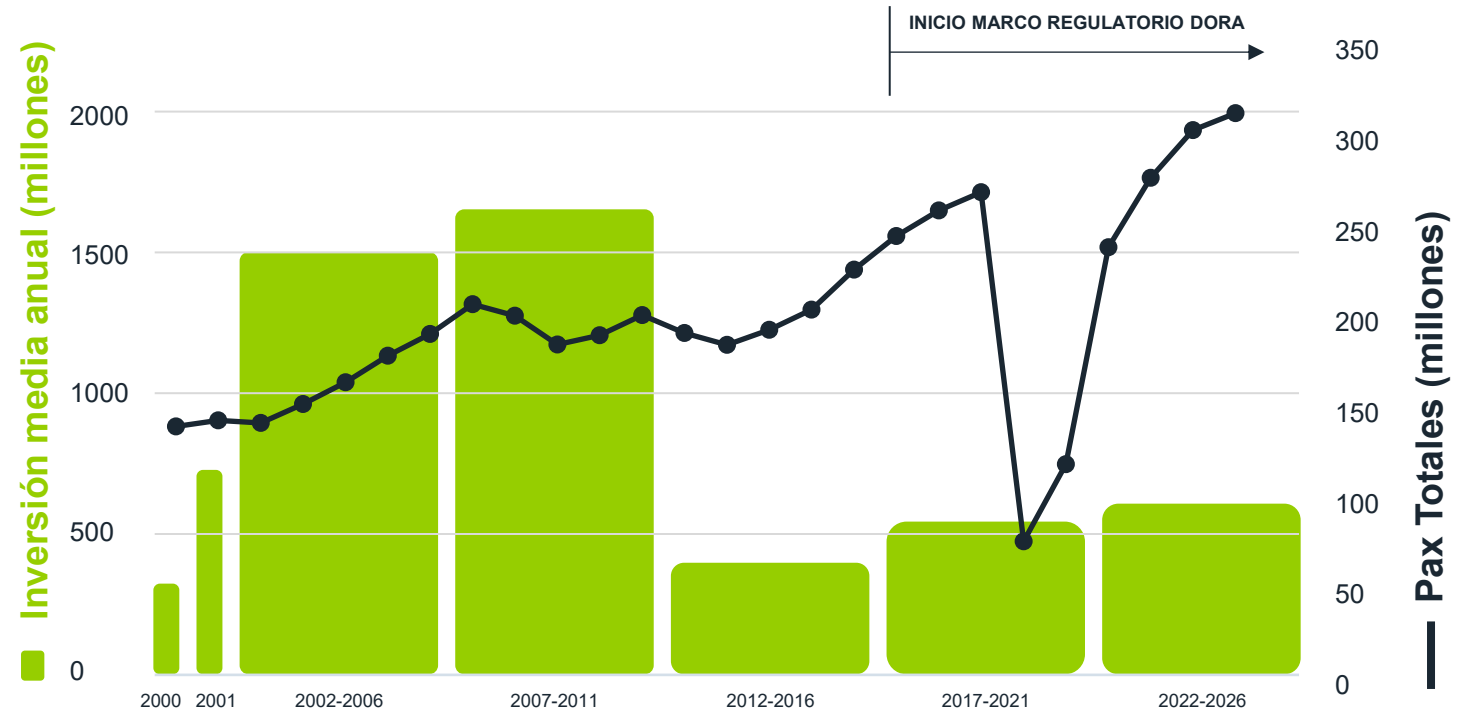
Antecedentes y principales magnitudes de la propuesta DORA 2027-2031



Uno de los factores que ha permitido atender los fuertes crecimientos del tráfico ha sido la capacidad de sus aeropuertos

- El tráfico aéreo se duplicó en el periodo 1999-2019 (128,9 Mpax a 275,2 Mpax).
- La gran inversión llevada a cabo en la década 2000-2010 ha permitido afrontar tasas de crecimiento por encima de la media europea con calidad y sin incidencias operativas. Desde esa fecha, se han ejecutado inversiones, principalmente, de carácter normativo y de reposición, dentro del marco de la Disposición Transitoria 6ª de la Ley 18/2014.
- Es necesario dotar a los aeropuertos de la capacidad adecuada para albergar el tráfico en las próximas décadas.

Los aeropuertos no pueden ser una barrera del crecimiento económico ni del turismo



Hay una relación directa entre las previsiones de tráfico, la calidad de los aeropuertos, los costes, las inversiones a realizar, así como su retribución

- Aena plantea para el periodo 2027-2031 un **DORA con el inicio un gran ciclo inversor** tras los dos periodos regulatorios anteriores en los que la inversión estaba limitada, y que, asimismo, recoge las medidas imprescindibles para gestionar las instalaciones congestionadas y en obras.
- Durante el periodo 2027-2031 se llevarán a cabo inversiones que permitirán atender el tráfico en las próximas décadas, al mismo tiempo que **se mantiene la capacidad actual, la seguridad, los niveles de calidad y la eficiencia del sistema aeroportuario** y se afianza el compromiso con la **sostenibilidad**.
- En este contexto se produce un incremento de los costes regulados motivado por la **aplicación de requerimientos normativos**, principalmente en las áreas de mantenimiento y seguridad, la compensación de la pérdida de calidad en infraestructuras congestionadas y el refuerzo del servicio durante las obras para el mantenimiento de esta. **Aena seguirá siendo el operador aeroportuario más eficiente en términos de gasto unitario.**
- Los incrementos de costes imprescindibles en el periodo 2027-2031 permitirán en todo caso mantener un **alto nivel de eficiencia** y una vez finalizadas las obras se retomará la senda de apalancamiento operativo que rige el desempeño de Aena.
- **Aena asume un riesgo financiero en un momento de incertidumbre geopolítica** con retornos que no se producirán en este quinquenio, sino también en las próximas décadas.

Después de dos periodos DORA (2017-2021 y 2022-2026) orientados a la eficiencia y calidad, es preciso afrontar un nuevo ciclo en el que, manteniendo la eficiencia, se construya la nueva capacidad con calidad y sin interrupciones

La propuesta permite llevar a cabo las inversiones que necesitan los aeropuertos, atender la demanda del quinquenio con calidad y mantener tarifas muy competitivas

Tráfico

347 Mpax en 2031 (1.690 millones de pasajeros en 2027-2031).



Inversiones

9.991 M€ inversión regulada (12.888 millones de inversión total en 2027-2031).



WACC*

9,00%



Incremento medio anual de tarifa

0,43 €/pax



(*) WACC: coste medio ponderado de capital, por sus siglas en inglés..

Funcionamiento del DORA, líneas estratégicas y contexto



Aspectos clave del DORA

¿Qué es el Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA)?

- El DORA es el principal instrumento de regulación y supervisión de Aena.
- Recoge las obligaciones de Aena durante un periodo de 5 años.



Tramitación y calendario del DORA

SEPT. 2025 – FEB. 2026

Durante cinco meses se ha desarrollado el proceso de consultas con las compañías aéreas.

FEB. 2026

El Consejo de Administración de Aena ha aprobado la propuesta definitiva del DORA III y el documento se traslada a la Dirección General de Aviación Civil (DGAC) y a la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC).

SEPT. 2026

Fecha límite para que el Consejo de Ministros aprueba el documento final.

Características del DORA 2027-2031: Líneas estratégicas



Dotar a los aeropuertos de la capacidad adecuada para albergar el tráfico previsto en las próximas décadas.



Mejorar la experiencia de los pasajeros y optimizar la operativa de las aerolíneas para seguir avanzando en comodidad, agilidad en los procesos y seguridad, manteniendo la eficiencia.



Avanzar en el compromiso con la sostenibilidad y reforzar el papel de los aeropuertos como nodos de conectividad multimodal eficiente y sostenible.

Innovación y Tecnología

Crecimiento
en capacidad

Calidad
de servicio

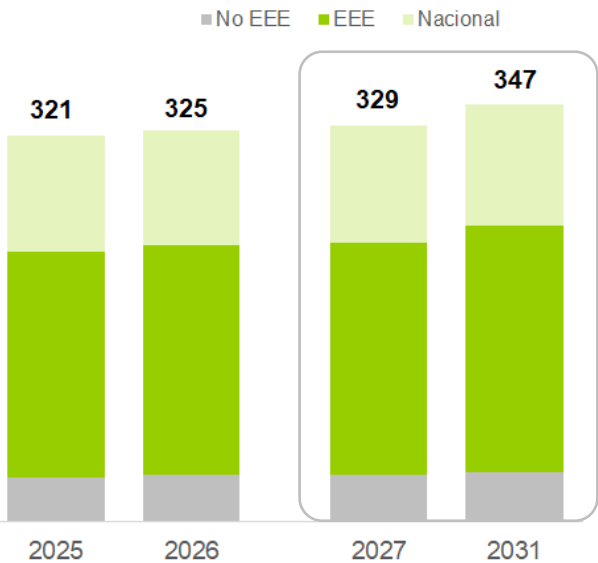
Resiliencia

Seguridad

Compromiso con
la sostenibilidad

El tráfico de los próximos años está marcado por cierta desaceleración, tras la fuerte recuperación postpandemia, así como por la capacidad de algunas de las instalaciones

Pasajeros (Millones)



CAGR%*
(26-31)



1.690 millones de pasajeros en 2027-2031

Tráfico estimado en los principales aeropuertos de la red (millones de pasajeros)

AEROPUERTO	2031 (fin DORA III)
Adolfo Suárez Madrid-Barajas	73.3
Josep Tarradellas Barcelona-El Prat	60.2
Palma de Mallorca	35.7
Málaga-Costa del Sol	30.8
Alicante-Elche Miguel Hernández	22.3
Gran Canaria	17.0
Tenerife Sur	14.8
Valencia	13.5
Sevilla	10.9
Ibiza	9.7

El tráfico nacional va a afrontar previsiblemente un crecimiento algo más suave que el resto de los segmentos, teniendo en cuenta la tendencia del primer semestre de 2025 y las previsiones de diferentes organismos internacionales.

El escenario de tráfico propuesto está alineado con los publicados por organismos internacionales como ACI o EUROCONTROL, una vez aplicados por Aena los ajustes por capacidad de las instalaciones.

(*) CAGR: tasa de crecimiento anual compuesta, por sus siglas en inglés.
EEE: Espacio Económico Europeo

Detalles del DORA 2027-2031



Tras la fuerte recuperación de la pandemia, el crecimiento de algunos aeropuertos está contenido por la capacidad de las infraestructuras actuales

- Durante las obras previstas en los terminales se mantendrá la **capacidad actual**, lo que supone un firme compromiso con todos los usuarios en un entorno de infraestructuras fuertemente congestionadas.
- Para garantizar la **capacidad, calidad y cumplimiento normativo de la red**, se deben anticipar inversiones que, dada su envergadura y complejidad en su tramitación, se ha planificado su inicio en el periodo 2027-2031:
 - **Adolfo Suárez Madrid-Barajas**: ampliación T4/T4S y nuevo procesador T123.
 - **Josep Tarradellas Barcelona-El Prat**: actuaciones de adecuación y mejora en la T2, reconfiguración de la T1 y ampliación de pista y nuevo T1S.
 - **Málaga-Costa del Sol**: ampliación área terminal.
 - **Alicante-Elche Miguel Hernández**: ampliación terminal.
 - **Tenerife Sur**: remodelación integral área terminal.
 - **Valencia**: desarrollo área terminal.
 - **Ibiza**: adaptación del edificio terminal a nuevas normativas.
 - **César Manrique-Lanzarote**: adecuación área terminal y ampliación de plataforma.
 - **Bilbao**: ampliación terminal.
 - **Tenerife Norte-Ciudad de La Laguna**: desarrollo área terminal.
 - **Menorca**: adaptación área terminal a nuevas normativas.
 - **Melilla**: renovación del Área terminal.

Además, seguirán siendo necesarias otras inversiones relacionadas con normativa o mantenimiento

Vectores principales del Plan de Inversiones



Adecuar las infraestructuras para mantener la capacidad a pesar de las nuevas normativas y permitir el crecimiento del tráfico.



Facilitar una gestión eficiente de la red de aeropuertos optimizando sus infraestructuras.



Prestación de servicios con altos niveles de calidad y seguridad.



Potenciar la sostenibilidad ambiental.

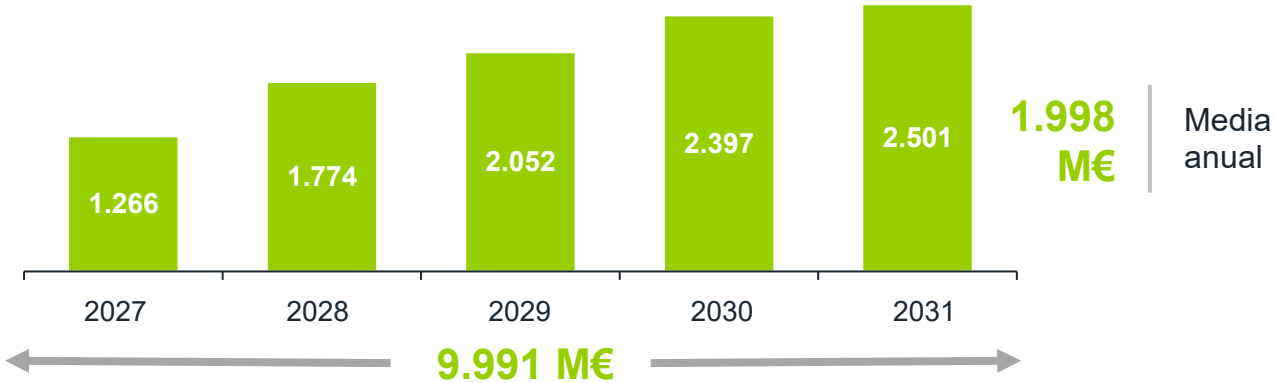


Garantizar la movilidad de los ciudadanos, así como la cohesión social y territorial.

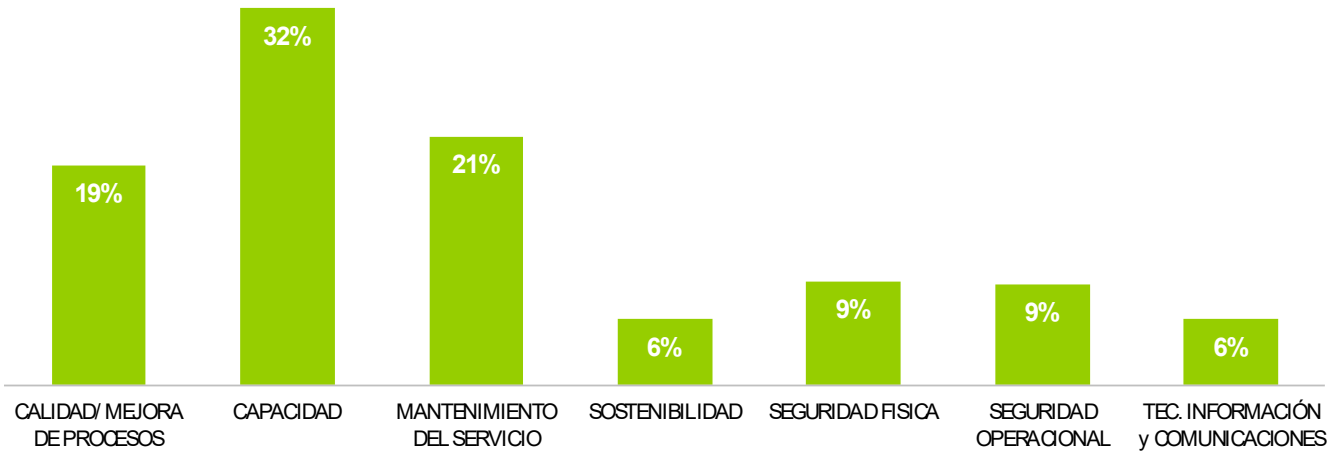


Fomentar la innovación como fuente de competitividad y eficiencia.

Inversión regulada 2027-2031 (Millones de euros)

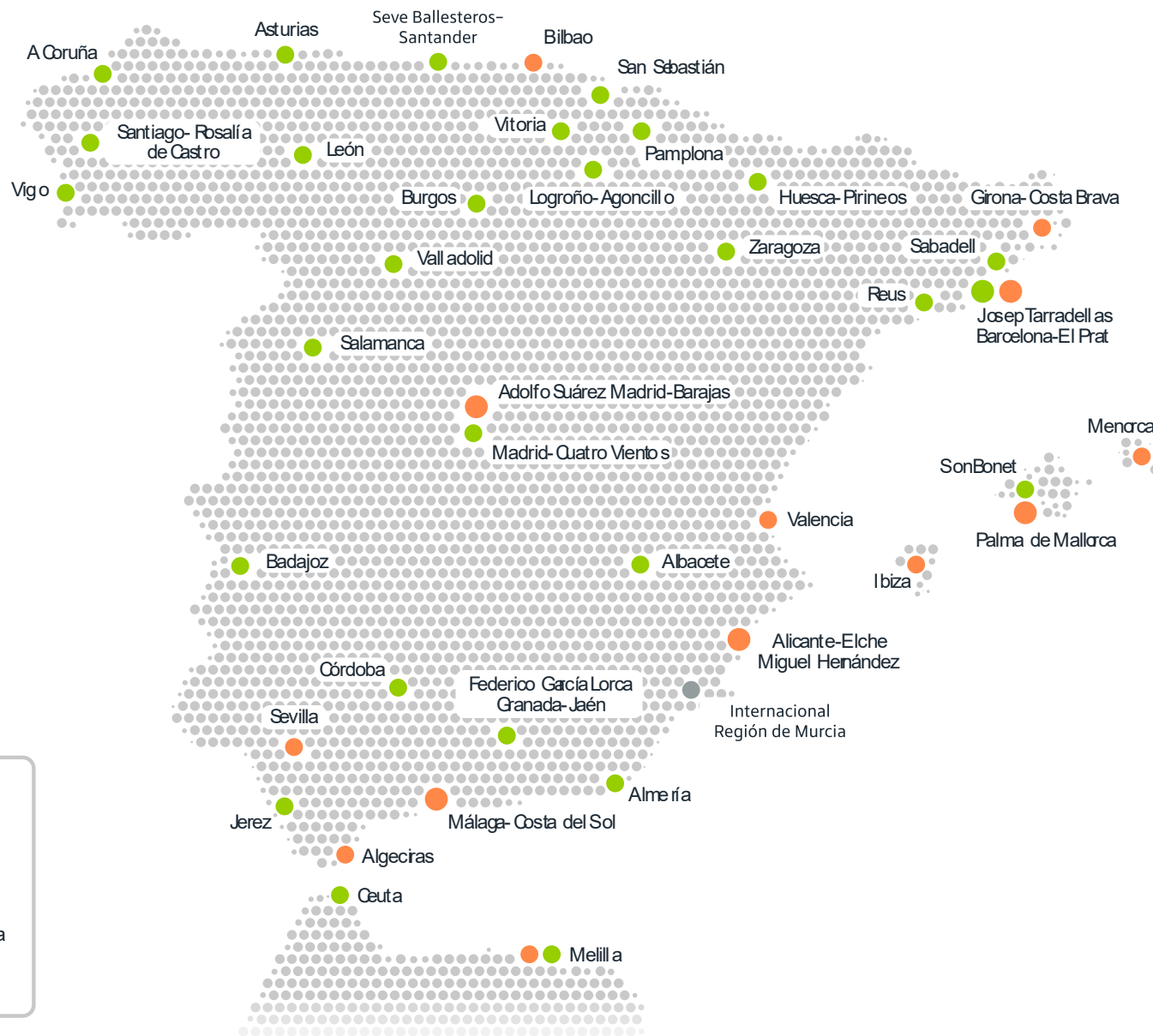
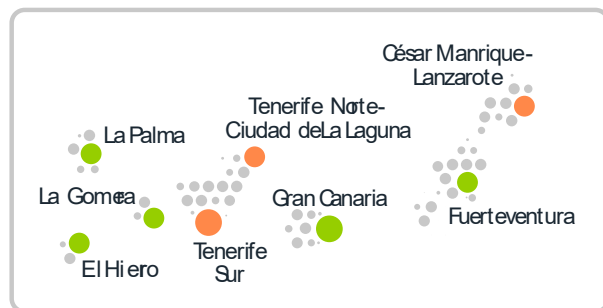


Distribución de inversiones según clasificación (% sobre el total)



Cada aeropuerto cuenta

- Actuaciones en la terminal
- Actuaciones en campo de vuelo



● El Aeropuerto Internacional Región de Murcia no forma parte del DORA

Los indicadores, más exigentes, implican seguir proporcionando unos altos estándares de calidad en los aeropuertos

26

Indicadores DORA

15

Incluidos en el sistema de bonificación/penalización, con impacto en la tarifa (parámetro 'B')

2

Nuevos indicadores tecnológicos (no incluidos en el sistema de bonificación/penalización)

DORA 2027-2031

6

Satisfacción percibida por los pasajeros

2

Tiempos de espera en puntos de proceso

3

Disponibilidad de instalaciones en el edificio terminal

3

Disponibilidad de instalaciones en el lado aire

3

Otras áreas clave

7

Medioambientales

2

Tecnológicos

La propuesta de costes operativos tiene en cuenta las especiales circunstancias que se darán en los próximos años

● El impacto en los **costes regulados por ATU** en el **periodo 2027-2031** se debe a la concurrencia de varios motivos:

- **Medios humanos** para afrontar el nuevo periodo.
- Incremento de **tráfico**.
- Aplicación de **requerimientos normativos, tanto relativos a seguridad como mantenimiento de las infraestructuras**.
- Incremento de costes para mantener la **calidad** en infraestructuras congestionadas.
- **Nuevas superficies** que se pondrán paulatinamente en servicio por actuaciones en terminales.
- Refuerzo del servicio durante las **obras** para el mantenimiento de la calidad.

● Hay una **eficiencia** en los gastos operativos a igualdad de servicio, teniendo únicamente en cuenta el crecimiento de la actividad (tráfico). El impacto está asociado a las diferentes circunstancias detalladas.

Los fuertes requerimientos en normativa de mantenimiento y seguridad justifican el principal incremento de costes regulados

Millones de euros	2027	2031	CAGR (27-31)
Costes regulados	1.986,7	2.310,1	3,8%
Mantenimiento	300,8	400,4	7,4%
Seguridad	337,9	426,3	6,0%

Mantenimiento y seguridad

36% de los costes regulados en 2031 frente a 32% en 2027.

58% del incremento de los costes regulados 2027-2031.

Los costes regulados excluyen otros gastos de gestión (riesgos).

Seguirá siendo el operador aeroportuario más eficiente

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

Anualidad	2027	2028	2029	2030	2031
IMAP (€/pax)	10.92	11.34	11.77	12.22	12.69
Incremento (€/pax)	0.40	0.42	0.43	0.45	0.47

El IMAP del año 2026, una vez considerado el índice P, es de 10.52 €/pax.

La propuesta de WACC del 9% recoge la situación financiera y de riesgo del periodo

Conclusiones



Conclusiones propuesta DORA 2027-2031

Aena propone una subida media anual de las tarifas de 43 céntimos

Inversiones de 13.000 millones de euros (unos 10.000 en inversión regulada)

Garantizar una red de aeropuertos **segura**, con **capacidad** para albergar la demanda futura de tráfico y ofrecer los mejores índices de **calidad** a pasajeros y aerolíneas.

Tras 10 años de inversiones congeladas...

... los aeropuertos necesitan **mantenimiento** e incrementar el **tamaño** para no obstaculizar la movilidad de los ciudadanos y el crecimiento económico.

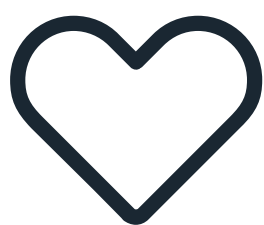
Algunas infraestructuras están ya al límite de su capacidad...

... habrá limitaciones puntuales en la capacidad durante las obras.

Previsión de **ralentización** del crecimiento del tráfico aéreo en España durante los próximos años.

Aena seguirá siendo **altamente eficiente** con unas de las **tarifas más competitivas** de Europa.

Gracias



Rumbo al desarrollo sostenible

Desarrollo
Social

Desarrollo
Económico

Sostenibilidad
Medioambiental



Empresa comprometida con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de Naciones Unidas



AGENDA
2030