



Madrid, 5 de noviembre de 2025

En cumplimiento del artículo 227 de la Ley 6/2023, de 17 de marzo, de los Mercados de Valores y de los Servicios de Inversión, Aena, S.M.E., S.A. ("**Aena**" o la "**Sociedad**") comunica la siguiente

OTRA INFORMACIÓN RELEVANTE

Como continuación de la comunicación de Información Privilegiada nº 2891 publicada por la Sociedad en la página web de la Comisión Nacional del Mercado de Valores ("CNMV") con fecha 18 de septiembre de 2025, relativa al anuncio de la propuesta de inversiones del periodo 2027-2031, y como consecuencia de la incorporación de una enmienda del Grupo Parlamentario Popular al texto del Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible aprobado hoy en el Senado para su remisión de vuelta al Congreso de los Diputados, que si se aprobara definitivamente en las Cortes Generales produciría efectos legales en Aena, la Sociedad informa de los siguientes puntos:

Sobre la naturaleza de Aena y su actividad regulada aeronáutica:

- Aena se creó en 1991 y desde 2015 cotiza en la bolsa de valores, con un 49% del capital privado y un 51% del Estado. Actualmente es la séptima empresa del IBEX-35 en términos de capitalización bursátil. Además de normas anteriores, la Ley 18/2014, de 15 de octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia (Ley 18/2014), auspiciada por el gobierno del Partido Popular (PP), define el marco regulador actual del sistema aeroportuario español y del funcionamiento de Aena.
- El *conventional wisdom* microeconómico entiende, argumentadamente, que las infraestructuras aeroportuarias poseen en la mayoría de casos un cierto "poder de mercado" y, por tanto, que la actividad aeronáutica de los aeropuertos debe regularse económicamente para inducir una asignación de recursos y unos precios técnicamente eficientes. Este *conventional wisdom* se sustancia en España en la Ley 18/2014, que, combinada con la alta eficiencia de la actividad de Aena, es un factor explicativo fundamental del modelo de éxito de los aeropuertos españoles: son infraestructuras seguras y gradualmente descarbonizadas; gestionan volúmenes récord de tráfico con unos servicios aeroportuarios de calidad sobresaliente (320 millones de pasajeros en 2025, previsiblemente); ofrecen unas de las tarifas aeroportuarias más competitivas de Europa; garantizan la conectividad aérea de los ciudadanos y fortalecen la cohesión territorial de España con 46 aeropuertos y 2 helipuertos plenamente operativos; son rentables económicamente, pagan muchos cientos de millones de euros de impuestos y no le cuestan dinero a

los contribuyentes españoles; son una pieza fundamental de la actividad turística y de la economía españolas, y constituyen los principales activos de la empresa aeroportuaria más grande del mundo (Aena).

- Las tarifas aeroportuarias de Aena de 2025 son 10,35 €, inferiores a los 11,11 € de las tarifas de 2015. En términos reales, incorporando el efecto de la inflación, las tarifas de Aena han bajado más del 36% en estos casi once años transcurridos.
- En el ámbito aeronáutico, la regulación diseña las tarifas aeroportuarias con el objetivo, por una parte, de financiar las inversiones (CAPEX) y los gastos eficientes del funcionamiento de los aeropuertos (OPEX); y, por otra parte, de remunerar razonablemente las inversiones. A diferencia de otros sectores regulados de la economía española, Aena asume el denominado “riesgo de tráfico”, lo cual, unido a la existencia de contrapesos normativos como las consultas obligadas de las inversiones a las compañías aéreas, mitiga fuertemente el riesgo clásico de la sobreinversión. En la última década, la transparencia, la estabilidad y la ortodoxia económico-financiera del marco regulador de Aena han sido esenciales para proporcionar confianza y previsibilidad, en primer lugar, a los protagonistas del transporte aéreo español, especialmente a las aerolíneas; y, en segundo lugar, a los agentes económicos de los mercados financieros (accionistas, tenedores de bonos, entidades financieras, etc.), cuyos recursos económicos posibilitan en buena medida el mantenimiento y el desarrollo de las infraestructuras aeroportuarias.
- Después de la extraordinaria ola inversora en los aeropuertos españoles de las décadas de 1990 y 2000 y, también, como mecanismo de seguridad de un marco regulador por estrenar, el legislador incluyó en la Ley 18/2014 un techo cuantitativo que, con la excepción de ajustes de carácter técnico (índice P, factor K, etc.), ha impedido el crecimiento nominal de las tarifas aeroportuarias hasta el final de 2025. Sin embargo, es importante recordar que este techo por el lado de los precios es indisociable del límite, establecido también por la Ley referida, de 450 millones de euros de inversión regulada anual de Aena en los aeropuertos españoles en el mismo período. Es decir, los límites legales transitorios del incremento de las tarifas y del volumen de inversión regulada son simultáneos y, *ex ante* (desde la perspectiva del año 2014), coherentes económicamente con el fin de no socavar la lógica y la consistencia microeconómicas del marco regulador.

Sobre el DORA 3 y la enmienda del Grupo Parlamentario Popular:

- En vista del crecimiento impetuoso del tráfico aéreo después de la pandemia del COVID, la aproximación al límite de la capacidad física de numerosos aeropuertos españoles y la exigencia de los nuevos requerimientos regulatorios aeronáuticos, el pasado 18 de septiembre de 2025, Aena presentó públicamente su propuesta preliminar de inversiones en los aeropuertos españoles en el lustro 2027-2031: 12.888 millones de euros (M€), de los cuales 9.991 M€ corresponden a inversiones reguladas en el período de vigencia del futuro “Documento de Regulación

Aeroportuaria” (DORA 3). Esta propuesta de Aena fue comunicada al mercado mediante el IP nº 2891. Por consiguiente, a partir de 2027, Aena propone un aumento de la inversión regulada anual hasta casi 2.000 M€, lo cual representa una multiplicación superior a 4,4 de la inversión máxima legal hasta 2025.

- Tras sucesivas fases regladas con la participación de numerosos actores, el Consejo de Ministros aprobará el DORA 3 definitivo no más tarde de septiembre de 2026. El DORA emana de la Ley 18/2014 y contempla múltiples aspectos de obligado cumplimiento para Aena en su red de aeropuertos españoles, como por ejemplo las inversiones en cada una de las infraestructuras en los ámbitos de la seguridad, la capacidad, la calidad del servicio, el medioambiente y la tecnología; o el perfil temporal específico de las tarifas aeroportuarias anuales, que en todo caso deben financiar adecuadamente el CAPEX y el OPEX aeronáuticos de la compañía.
- Aena ha reiterado públicamente en numerosas ocasiones su compromiso firme del mantenimiento de la competitividad de las tarifas aeroportuarias en el período 2027-2031, en comparación con otros países europeos.
- En el día de hoy, a propuesta del Grupo Parlamentario Popular, el Senado ha aprobado la incorporación al texto del Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible de la siguiente enmienda:

“Disposición adicional nueva. Condiciones de eficiencia en la regulación aeroportuaria y plan de incentivos de aeropuertos regionales.

Primero. El gobierno aprobará en el plazo de tres meses, desde la entrada en vigor de la ley, una disposición legislativa que establezca las condiciones de eficiencia en la regulación aeroportuaria y contenga las determinaciones necesarias a incluir en el DORA III al objeto de congelar las tasas aeroportuarias durante los ejercicios 2027 a 2031.

Segundo. El gobierno pondrá en marcha un nuevo plan de incentivos, consensuado con el sector, para que de manera eficiente se potencien los aeropuertos regionales de España”.

- Si el texto de esta enmienda fuera ratificado, con posterioridad, en el pleno del Congreso de los Diputados, su entrada en vigor y la aplicación última de lo que en ella se recoge desfigurarían la consistencia microeconómica y reglada (no discrecional) de la regulación económica de Aena y, concomitantemente, podrían producir efectos nocivos en el sistema aeroportuario español y en Aena.
- De acuerdo con la abundante información económica a corto y medio plazo que, a día de hoy, maneja y analiza Aena (previsiones de tráfico aéreo y de crecimiento económico; evolución de los tipos de interés y primas de riesgo; riesgos idiosincrásicos del sector aeroportuario; gastos operativos adicionales asociados a

la nueva ola inversora; etc.), la nueva disposición legislativa obligaría al Consejo de Administración de Aena a reexaminar la propuesta de inversiones reguladas de 9.991 M€ en el período 2027-2031, con el fin de adaptar la nueva propuesta de inversiones al techo (inmotivado) de las tarifas de la enmienda legislativa. Concretamente, el Consejo debería revisar el volumen de inversión, su composición por aeropuertos y materias, y su calendario de ejecución. Desde la perspectiva legal y de buen gobierno corporativo, para los miembros del Consejo de Administración y del equipo directivo de Aena, esta revisión del plan de inversiones original sería un “acto debido” que evitaría un incumplimiento de su deber fiduciario (*fiduciary breach*) a la luz de la restricción económica y financiera que la enmienda legislativa impondría sin fundamento a Aena en los próximos años.

- El plan de inversiones presentado el pasado 18 de septiembre es el resultado de un cuidadoso, arduo y dilatado proceso de elaboración técnica realizado exclusivamente por los profesionales y expertos de Aena, caracterizado por una gran densidad ingenieril, tecnológica y económica. A grandes rasgos, las inversiones planeadas representan expansiones de capacidad significativas de numerosos aeropuertos españoles y mejoras de la seguridad física, la ciberseguridad y la sostenibilidad medioambiental de todos los aeropuertos de Aena.

La Secretaria del Consejo de Administración
Elena Roldán Centeno