



aena

**aeropuertos
para ti**



Actualización Plan Estratégico 2022-2026

AVISO LEGAL

* Este documento y la información contenida en el mismo han sido preparados por Aena, SME, S.A. en relación, exclusivamente, con la presentación de la actualización de su Plan Estratégico 2022-2026, que tendrá lugar el 7 de marzo de 2024, y tiene carácter meramente informativo.

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 SME SA. El incumplimiento de esta restricción puede constituir una infracción sancionable por la legislación vigente.

Ni Aena SME SA, ni sus filiales u otras empresas del grupo Aena o sociedades participadas por Aena SME SA, ni consejeros, ni 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.

* Esta presentación no ha sido objeto de aprobación o registro por parte de 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 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 SME SA 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 Aena SME SA de que la información y las afirmaciones con proyecciones de futuro están sometidas a riesgos e incertidumbres, muchos de ellos difíciles de prever y fuera del control de Aena SME SA. Estos riesgos podrían provocar que los resultados y la evolución real difieran sustancialmente 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.

* Las afirmaciones o declaraciones con proyecciones de futuro contenidas en esta presentación se refieren exclusivamente a la fecha en la que se manifiestan, no constituyen garantía alguna de resultados futuros y no han sido revisadas por los auditores de Aena SME S.A., ni por ningún tercero independiente. Salvo en la medida en que lo requiera la ley aplicable, Aena SME S.A. no asume obligación alguna -aun cuando se publiquen nuevos datos o se produzcan nuevos hechos- de actualizar públicamente sus afirmaciones 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 SME S.A. o cualquiera de sus consejeros, directivos, empleados o representantes quedan sujetas, expresamente, a las advertencias realizadas.

* Los estados financieros pasados y tasas de crecimiento anteriores no constituyen una garantía de la evolución, resultados futuros o comportamiento y precio de la acción (incluyendo el beneficio por acción).

* En atención a las advertencias realizadas, se recomienda no tomar decisiones sobre la base de afirmaciones o declaraciones 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 SME SA 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 Aena SME SA ante la Comisión Nacional del Mercado de Valores. En particular, se advierte de que este documento contiene información financiera no auditada.

Actualización Plan Estratégico 2022-2026



Maurici Lucena

Presidente
Consejero Delegado



Javier Marín

Vicepresidente
Ejecutivo



Elena Mayoral

Directora General
de Aeropuertos



Mª José Cuenda

Directora General
Comercial e Inmobiliaria



Contexto



Objetivos
estratégicos



Sostenibilidad



Desarrollo de
los Objetivos
estratégicos



Actividad
internacional



Actividad
aeronáutica



Actividad
comercial



Actividad
Inmobiliaria

Contexto

—
Presidente
Consejero Delegado



El Plan Estratégico 2022-2026 se presentó en noviembre de 2022, cuando aún existía una importante incertidumbre



La **recuperación del tráfico** en 2022 fue del 88,7%.



Al cierre de 2022 había importantes **contratos de proveedores** (seguridad, ...) y **comerciales** (TLI, restauración MAD...) pendientes de adjudicar.



En la actividad internacional, a finales de 2022:

- Aena estaba en plena Fase 1B de ejecución del CAPEX en el **Nordeste de Brasil**.
- Los recién adjudicados **11 nuevos aeropuertos en Brasil** estaban pendientes de firma de contrato y toma de control.



La economía se está desarrollando mejor que las **previsiones macro** elaboradas en 2022:

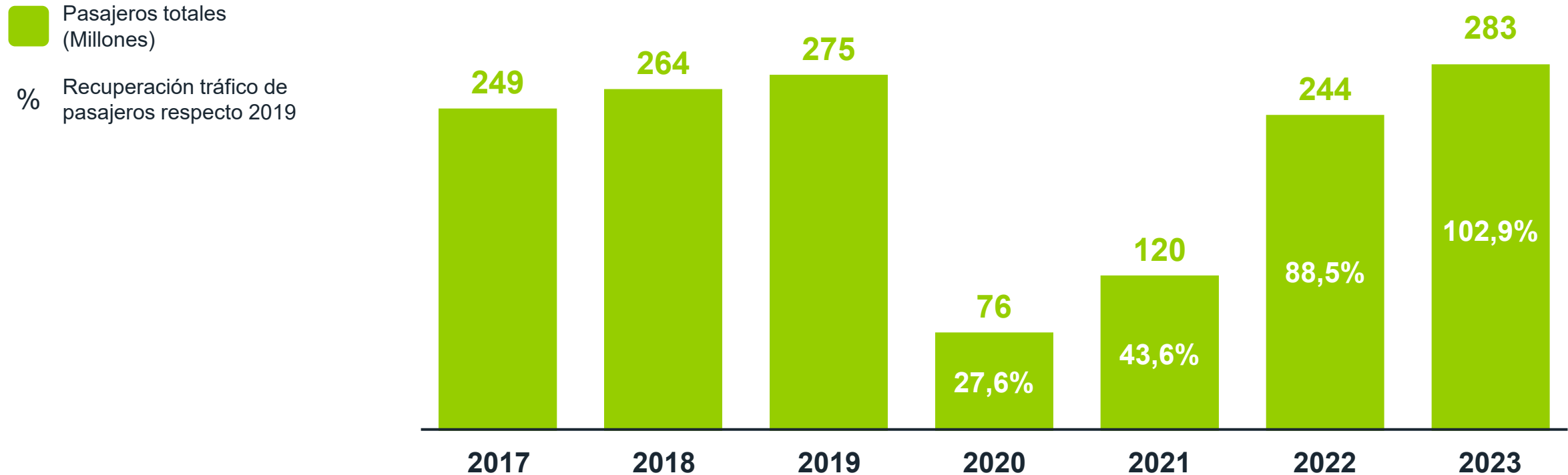
- El PIB de España en 2023 mejor (+0,3 puntos) de lo previsto en 2022.
- La inflación en España¹ en 2023 mejor (-1,4 puntos) de lo que se preveía entonces.
- Los tipos de interés estaban creciendo en 2022.

El **transporte aéreo y el turismo** son sectores con mejor comportamiento que la media de la economía.

⁽¹⁾ Fuente: BdE Índice de Precios de Consumo Armonizado (IPCA). Previsión.

En 2023 hemos constatado que la pandemia y su tóxica onda expansiva han quedado atrás. Los viajes y el turismo están en el centro de las prioridades de los ciudadanos

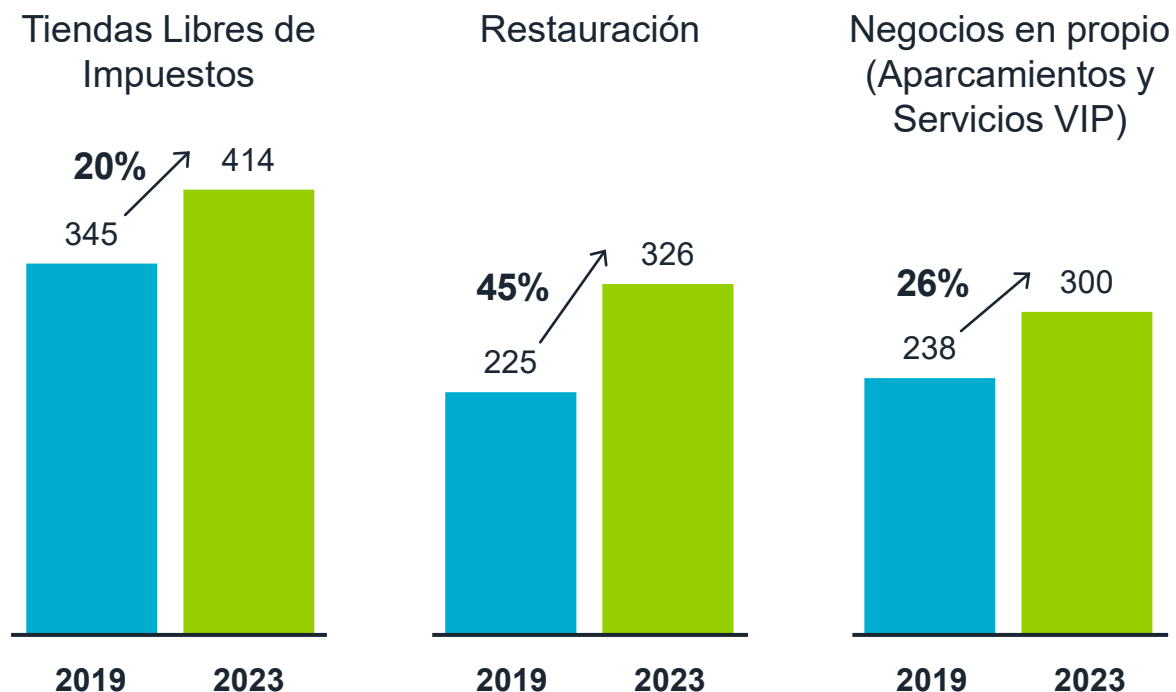
Datos pasajeros Red de Aena en España



Incluye Tráfico AIRM.

La actividad comercial no se ha visto afectada por la incertidumbre económica

Notable evolución en 2023 de los ingresos comerciales (M€)



Completadas con éxito las licitaciones de las principales líneas de actividad

Tiendas Libres de Impuestos

● Δ RMGA₂₀₂₄ adjudicada s/RMGA₂₀₁₉: **+31%**

Restauración

80 adjudicaciones durante 2022 y 2023

● Δ RMGA₂₀₂₄ adjudicada¹ s/RMGA₂₀₁₉: **+32%**

Tiendas

200 adjudicaciones durante 2022 y 2023

● Δ RMGA₂₀₂₄ adjudicada² s/RMGA₂₀₁₉: **+24%**

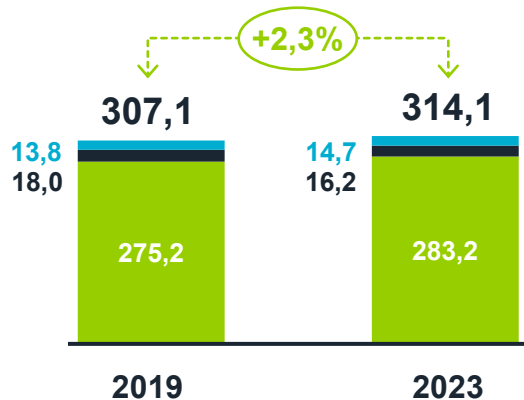
Los datos de ingresos Incluyen linealizaciones, AIRM y ajustes NIIF.

¹ El dato corresponde a las 60 renovaciones realizadas. Las 20 adjudicaciones restantes corresponden a nuevos contratos en los que no es posible realizar comparaciones.

² El dato corresponde a las 141 renovaciones realizadas. Las 59 adjudicaciones restantes corresponden a nuevos contratos.

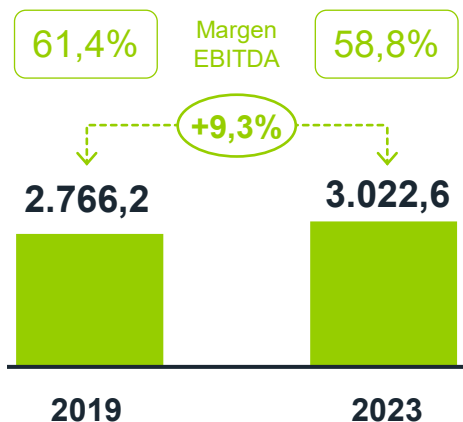
En 2023 se han obtenido unos excelentes resultados

Pasajeros¹ (M)

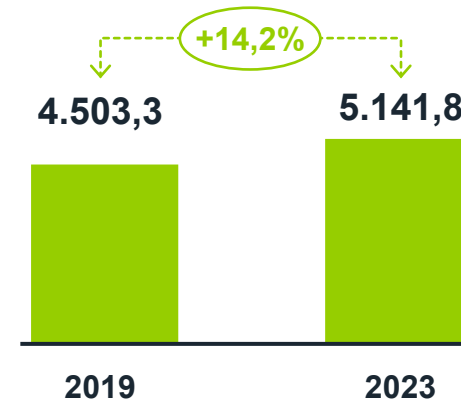


EBITDA (M€)

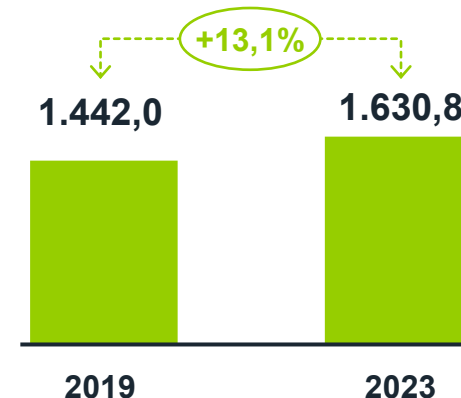
El margen de EBITDA 2023 excluyendo la reversión de la provisión por deterioro de ANB sería del 55,8%.



Ingresos Totales (M€)



Resultado Neto (M€)



¹ Pasajeros totales en la red de aeropuertos en España, en el aeropuerto de Luton y en los seis aeropuertos del Grupo Aeroportuario del Nordeste en Brasil. No se incluye el tráfico de aeropuertos que no consolidan contablemente, ni los pasajeros de BOAB.

Mantenemos nuestro Marco estratégico 2022-2026, actualizando las metas



“Los aeropuertos más seguros, eficientes, sostenibles y acogedores del mundo, catalizadores de la economía y el turismo, y generadores de valor para nuestros accionistas, nuestros clientes y la sociedad”.

Desarrollar el negocio principal



Actividad aeronáutica

Mantener el liderazgo en seguridad y eficiencia



Actividad comercial

Aumentar apreciablemente los ingresos comerciales

Crecer a través de la diversificación



Expandir la actividad internacional



Desarrollar Ciudades Aeroportuarias y otros negocios adyacentes

Sostenibilidad como factor transversal de nuestro crecimiento

Habilitadores clave → Innovación, tecnología y digitalización → Orientación al cliente → Cultura y talento

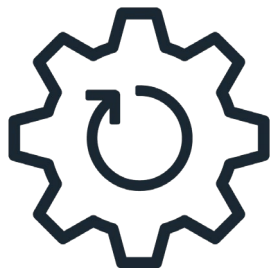
Objetivos estratégicos

—
Presidente
Consejero Delegado



Actividad aeronáutica en España

Esperamos completar 2024 con un volumen de tráfico en torno a 294 millones de pasajeros.



Se adelanta a 2025 la meta de los 300 millones de pasajeros.

En 2026 alcanzaremos una cifra aproximada de 310 millones de pasajeros.



El marco regulatorio de Aena introduce reglas del juego previsible, tal y como ha demostrado el proceso de aprobación de tarifas 2024.

La eficiencia seguirá siendo una de nuestras señas de identidad.



Trabajamos en la preparación de la **fuerte ola inversora del próximo DORA 2027-2031**, que ensanchará nuestra Base de Activos Regulados.



Actividad comercial e inmobiliaria en España

Los ingresos comerciales^{1,2} crecerán en 2026 un 48% con respecto a 2019 (antes un 23%).

El ingreso comercial por pasajero^{1,2} aumentará un 32% (antes un 12%).



Gracias al aumento de las rentas de adjudicación, al crecimiento de ventas de nuestros operadores comerciales y a las excelentes previsiones de los negocios gestionados en propio.



Estamos inmersos en la licitación del concurso de Rent a car, en el que hemos revisado la estrategia del contrato para hacerlo más atractivo y rentable.



Los ingresos inmobiliarios² también están experimentando un fuerte crecimiento (los de 2023 superan más del 34% los de 2019).



¹ Datos de Aena SME, S.A. + AIRM. Incluye ingresos inmobiliarios.

² Incluye linealizaciones, otros ajustes contables y ajustes NIIF.

Actividad internacional

La prioridad es la consolidación de los activos internacionales del Grupo Aena.

La capacidad de Luton ha aumentado hasta los 19 Mpax/año.

Han finalizado con éxito las inversiones obligatorias en los 6 Aeropuertos del Nordeste de Brasil.

Hemos tomado el control de 11 nuevos aeropuertos en Brasil sin ninguna incidencia operativa.

Ya hemos presentado al regulador los anteproyectos de CAPEX, entre ellos el de Congonhas (Sao Paulo).

Aspiramos a que la actividad internacional represente un 15% del EBITDA en 2026.



Se adelanta a 2030 la meta Net Zero e incrementan el número y el nivel de las certificaciones ACA de los aeropuertos

PAC Plan de Acción Climática

Año base o situación de partida

Aeropuertos neutros en carbono

NET ZERO CARBON

Adelantamos los objetivos previstos

2019

2026

2030

2040



19 aeropuertos nivel 4+ de ACA



19 aeropuertos nivel 5 de ACA



Objetivo Net Zero de los aeropuertos de Aena en España.

La positiva evolución de la actividad se reflejará en las magnitudes financieras

Hasta 2026 el **EBITDA¹** crecerá más del **20%** respecto a 2023.

Mantendremos el **margen de EBITDA²** en el entorno del **59%**.



La **ratio deuda neta / EBITDA²** se ha situado en 2023 en el entorno de **2x**.

Confirmamos el pay-out del 80%.

Aena continuará siendo la empresa del sector **más atractiva en su política de dividendos**.



¹ EBITDA consolidado, excluyendo deterioros. ² Dato referido a la matriz del grupo: Aena SME, S.A.

Desarrollo de los objetivos estratégicos

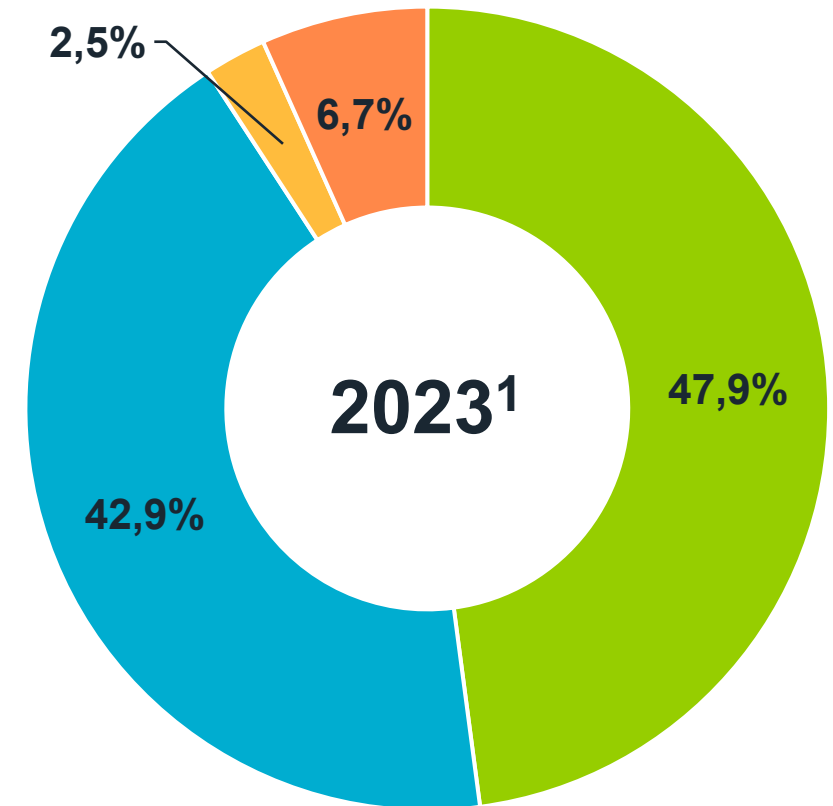
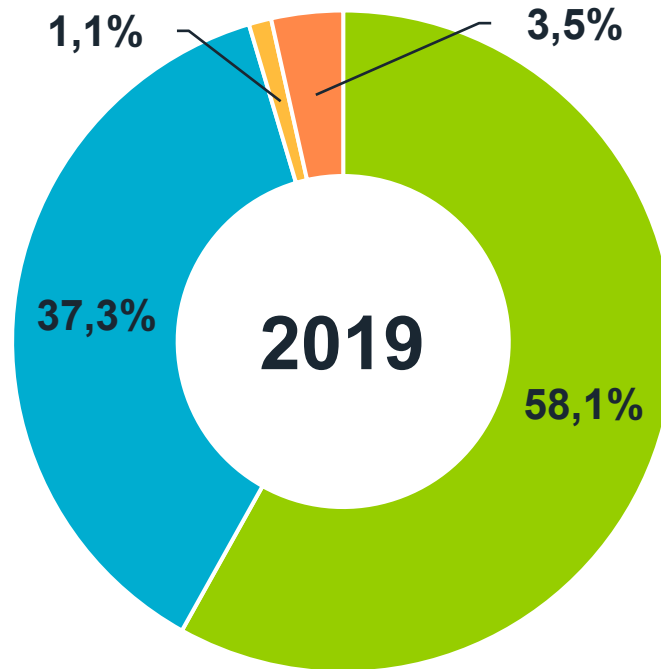
—
Vicepresidente
Ejecutivo



El peso en el EBITDA de cada segmento de negocio ha cambiado post-COVID

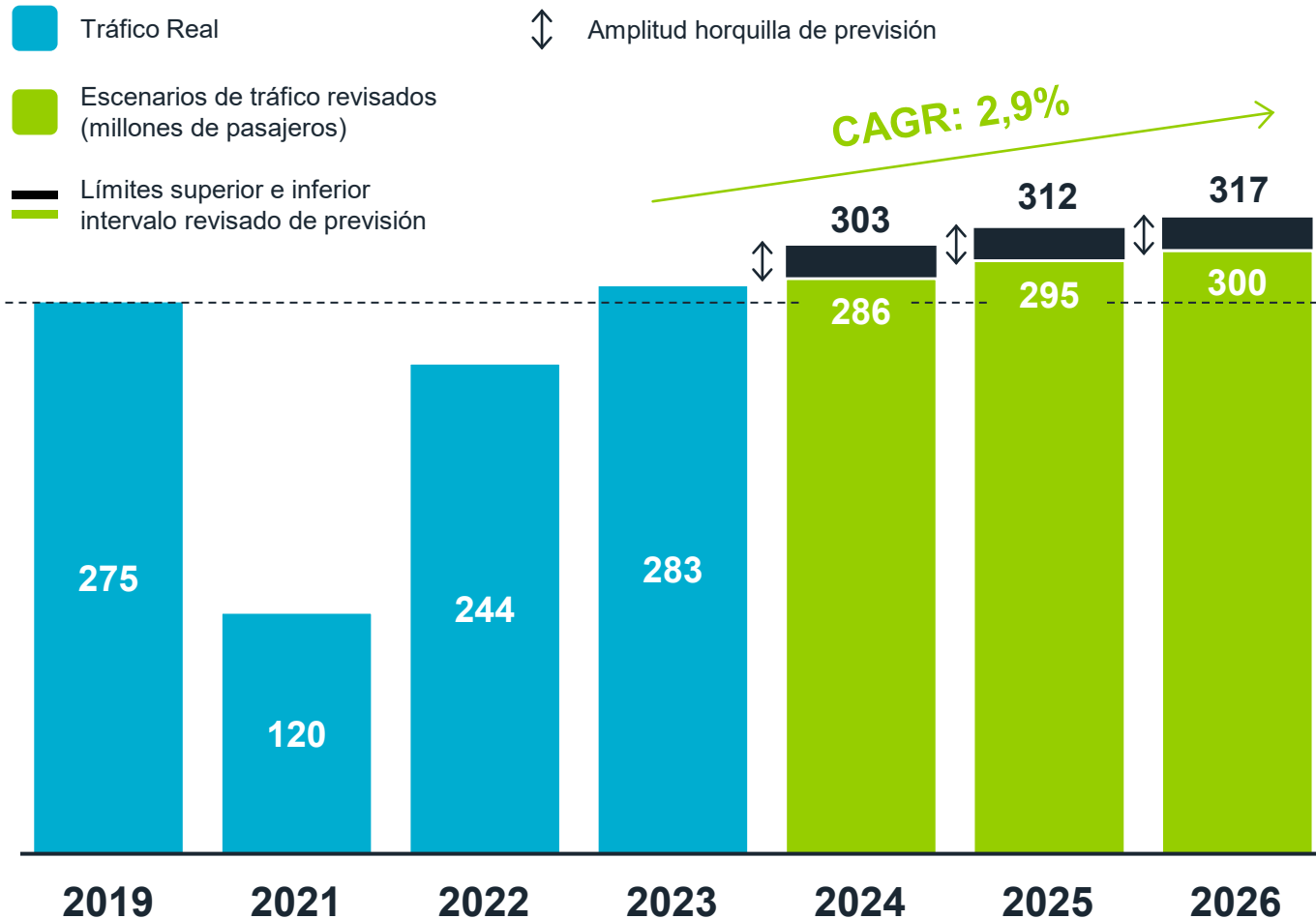
EBITDA por línea de actividad

- Aeronáutico
- Comercial
- Servicios Inmobiliarios
- Internacional



¹ No incluye reversión deterioros en Brasil.

Mayor recuperación que la media europea impulsada por el turismo, con menores crecimientos al final del periodo del Plan



	Escenario Bajo	Escenario Central	Escenario Alto
2024	104%	107% (294 Mpax)	110%
2025	107%	110% (303 Mpax)	113%
2026	109%	112% (308 Mpax)	115%

Porcentajes de recuperación del tráfico de pasajeros sobre 2019.

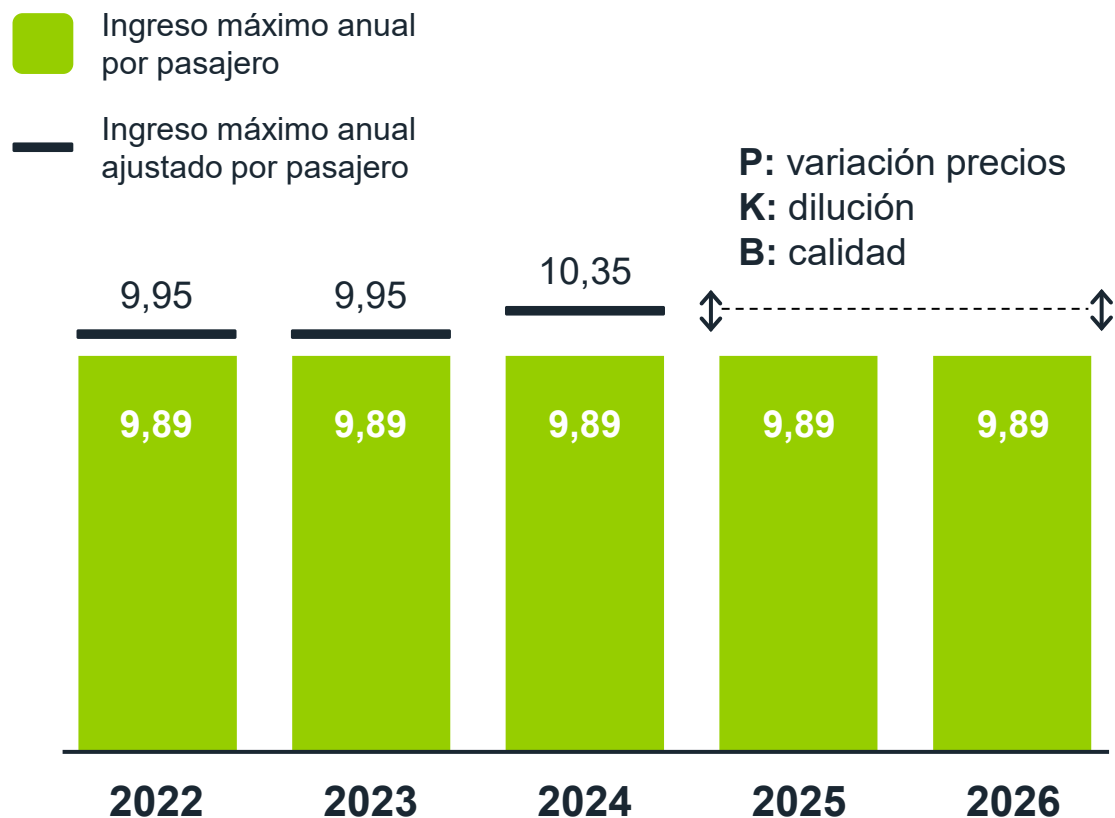
	% Crecimiento
2024	+3,8%
2025	+3,0%
2026	+1,8%

Porcentajes de crecimiento del tráfico con respecto al año anterior.

Incluye AIRM. CAGR 2024-2026 con base en 2023.

El marco regulatorio aporta certidumbre

Ingreso por pasajero, €/pasajero



El marco regulatorio **aporta visibilidad**, como se ha demostrado en el proceso de aprobación de las tarifas de Aena para 2024.



El periodo transitorio del marco regulatorio finaliza en 2025.

Las tarifas de Aena siguen siendo las más competitivas de su entorno.



Las compañías aéreas continúan programando España como uno de sus destinos preferentes y realizando inversiones de permanencia en nuestros aeropuertos.



Hemos aprobado un paquete de incentivos que proporciona visibilidad a las compañías aéreas y volúmenes incrementales para Aena hasta 2026.

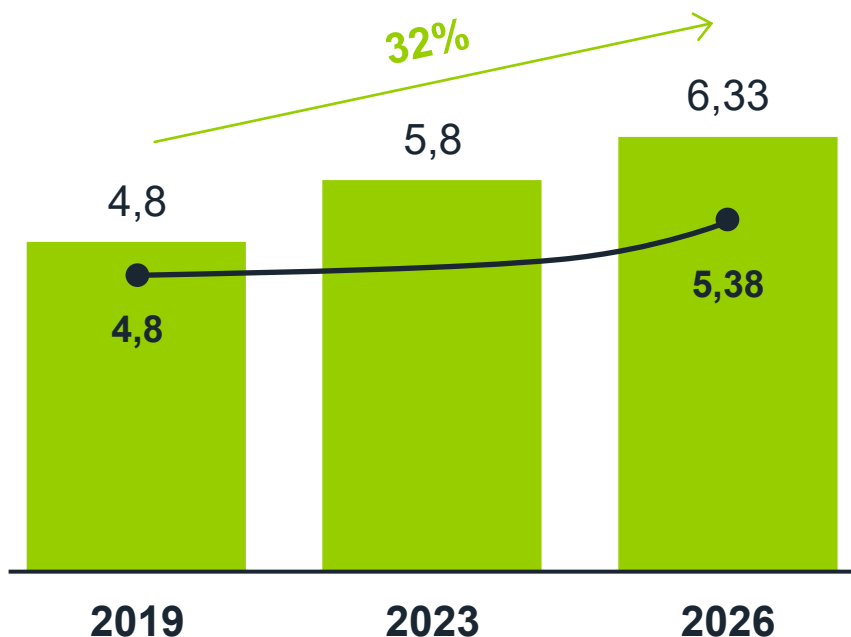
Fuente: DORA 2022-2026 e informes de la CNMC para resolución de tarifas.

El alto volumen de licitaciones comerciales ya realizadas respalda el significativo crecimiento de los ingresos comerciales

Ingreso comercial por pasajero, €

● PE 22-26 oct 22

— Crecimiento 26vs19



Ingresos comerciales con terceros: contratado más del 75%

Representan un 65% de los ingresos comerciales.

	Ingresos 2023	% Contratado Ingresos hasta 2026
Tiendas Libres de Impuestos	414 M€	100%
Restauración	326 M€	76%
Tiendas	134 M€	73%
Rent a car	186 M€	Licitación 2024

Resto de líneas comerciales: extraordinaria progresión

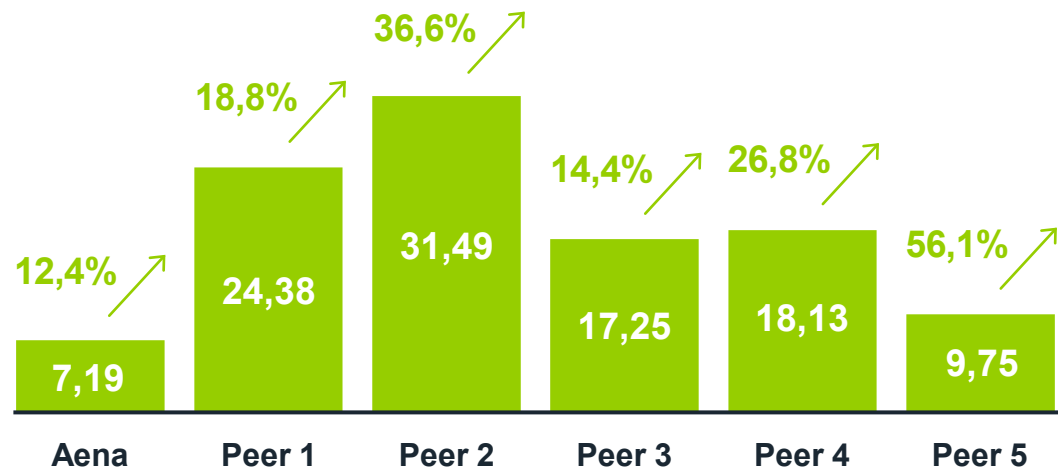
	Ingresos 2023	% Crecimiento 2019 - 2023
Aparcamientos	181 M€	13,8%
Servicios VIP	119 M€	50,6%
Inmobiliario	106 M€ ²	34,1%

Datos de AENA S.M.E. y AIRM. Incluye ingresos de servicios inmobiliarios, linealizaciones y otros ajustes contables.

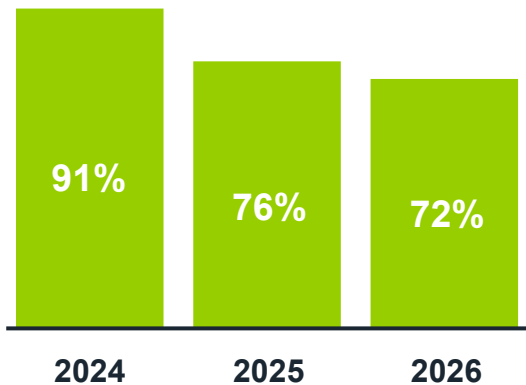
² Adicionalmente, 36 M€ incorporados en el resto de las líneas de actividad comercial.

Persisten las tendencias inflacionarias, pero mantenemos el liderazgo en eficiencia

OPEX/pax 1S 2023 e incremento 1S 2023 vs 1S 2019



% OPEX comprometido



→ Persisten las tendencias inflacionarias y subidas salariales (tanto en España, como en el resto de Europa), con un efecto que se atenuará al final del periodo.

→ Seguimos teniendo una alta eficiencia en términos comparables, manteniendo o mejorando los niveles de calidad.

→ Estrategias específicas para minimizar el impacto: contratación a largo plazo, diversificación energía, precios cerrados para todo el periodo...

→ Un elevado porcentaje del OPEX del periodo ya está comprometido en contratos cerrados, lo que limita su volatilidad.

El fuerte crecimiento del tráfico ha adelantado la necesidad de incrementar la capacidad de nuestros aeropuertos

Se está cumpliendo puntualmente la inversión prevista para el periodo 2022-2026, que ascienden a 3.000 M€.



A lo largo de 2025 elaboraremos la propuesta de DORA III.

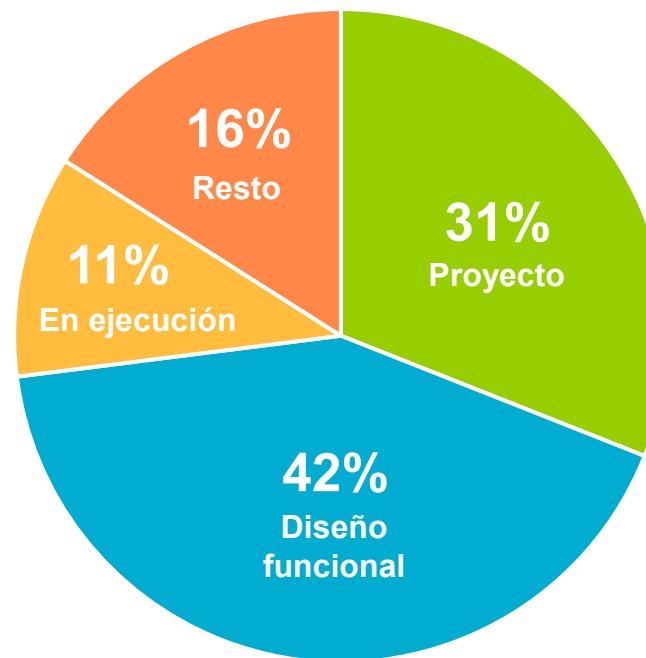


El fuerte repunte del tráfico, de manera muy acusada en los aeropuertos turísticos, hace que sea necesario proyectar inversiones para el próximo DORA III.

En el DORA III propondremos inversiones que, al menos, doblarán las realizadas en los anteriores periodos regulatorios, en un conjunto de aeropuertos que en 2023 utilizaron el 84% de nuestros pasajeros.



Este incremento de capacidad permitirá también el crecimiento de los espacios comerciales.



Vamos a actuar sobre la capacidad de un conjunto de aeropuertos que mueve el 84% del tráfico.

Actividad aeronáutica en España

—
Directora General
de Aeropuertos

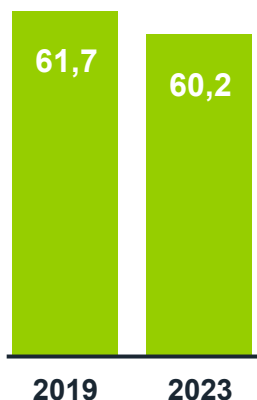


Tras el COVID, el diferente comportamiento del tráfico en los aeropuertos tiene consecuencias en su OPEX y CAPEX

MAD

Evolución del tráfico de pasajeros en el Aeropuerto **Adolfo Suárez Madrid-Barajas**.

Variación_{23/19}: **-2,4%**

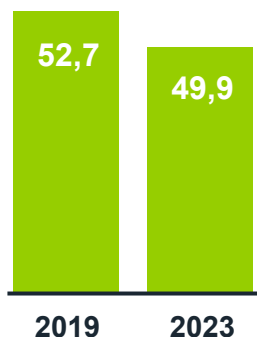


Millones de pasajeros

BCN

Evolución del tráfico de pasajeros en el Aeropuerto **Josep Tarradellas Barcelona-El Prat**.

Variación_{23/19}: **-5,3%**

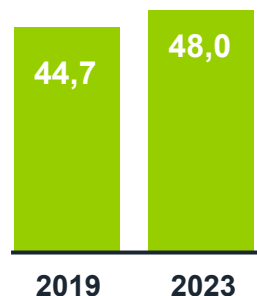


Millones de pasajeros

Canarias

Evolución del tráfico de pasajeros en los aeropuertos **Canarios** (no incluye El Hierro ni La Gomera).

Variación_{23/19}: **+7,4%**

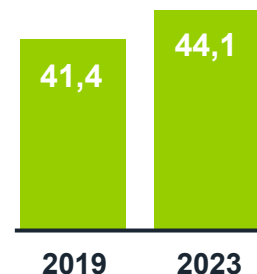


Millones de pasajeros

Baleares

Evolución del tráfico de pasajeros en los aeropuertos de **Palma de Mallorca, Ibiza y Menorca**.

Variación_{23/19}: **+6,5%**

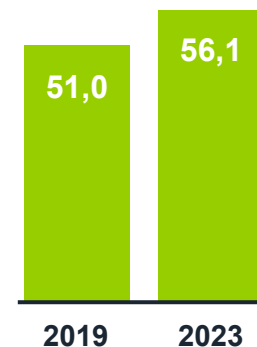


Millones de pasajeros

Turísticos

Evolución del tráfico de pasajeros en los aeropuertos de **Alicante-Elche MH, Málaga-Costa del Sol, Sevilla y Valencia**.

Variación_{23/19}: **+10%**



Millones de pasajeros

Ya hemos contratado las partidas de gasto más relevantes, con estrategias específicas orientadas a conseguir la mayor eficiencia

1

Seguridad contratada hasta el año 2028 mediante un proceso de diálogo competitivo e incorporando innovación tecnológica.

OPEX₂₀₂₃

217 M€

2

Limpieza contratada hasta el año 2026 en los aeropuertos de MAD y BCN (cerca del 50% del presupuesto anual).

OPEX₂₀₂₃

76 M€

3

Servicio de asistencia PMR contratado hasta 2026 en 22 aeropuertos (96% del presupuesto anual).

OPEX₂₀₂₃

71 M€

4

Energía Eléctrica contratada hasta el año 2028 con un 36% de energía a coste fijo.

OPEX₂₀₂₃

115 M€

Importes de los contratos destinados a los aeropuertos. En el caso de la Energía Eléctrica, importe del contrato con comercializadora.

Hemos desarrollado una estrategia propia energética, compatibilizando sostenibilidad, eficiencia y riesgos: Plan Estratégico de Energía Eléctrica (P3E)

36% _____

Energía contratada a precio fijo.

34% _____

Energía contratada a precio variable.*

30% _____

Energía autogenerada por Aena con plantas fotovoltaicas en 2026.**

El 100% de las Garantías de Origen con un coste fijo hasta 2028 _____

NET ZERO CARBON 

30% _____

Garantías de Origen autogeneradas por Aena correspondientes a las plantas fotovoltaicas en 2026.

70% _____

Garantías de Origen obtenidas de la comercializadora a precio fijo.*

(*) Alrededor del 20% del total pendiente de cubrir mediante un PPA financiero, con su correspondiente Garantía de Origen.

(**) El despliegue del Plan Fotovoltaico de Aena en 2029 podrá alcanzar un porcentaje del 51% con respecto al consumo de 2019. Implantación adicional pendiente de capacidad disponible de la red pública y la tramitación administrativa de los permisos.

Las nuevas licencias de *Ground handling* garantizan la sostenibilidad y la competitividad de los aeropuertos españoles para los próximos 7 años

Sostenibilidad

2023

Flota eléctrica 23%

2024

Flota eléctrica 80%

Flota sostenible 99%*

2030

Flota eléctrica 88%

Flota sostenible 100%

Calidad

Reducción de entorno a un 20% de media del tiempo objetivo de entrega de último equipaje.**

Tarifas

Descuento medio adicional del 6% sobre Tarifas Máximas de Rampa actuales a compañías.



Promedio 7 principales aeropuertos en Sostenibilidad y Tarifas.

(*) Se define "vehículo y equipo sostenible" como todo aquél que pertenezca a los grupos "Vehículo o Equipo eléctrico" o "Vehículo o Equipo HVO" o "Vehículo o Equipo con certificados HVO".

(**) Promedio 3 principales aeropuertos (aeronaves 166-260 asientos (A320, B737, B757) y en posiciones de contacto).

La capacidad actual garantiza la cobertura del tráfico en los próximos años, pero es necesario adelantar proyectos en este DORA que se ejecutarán en el siguiente

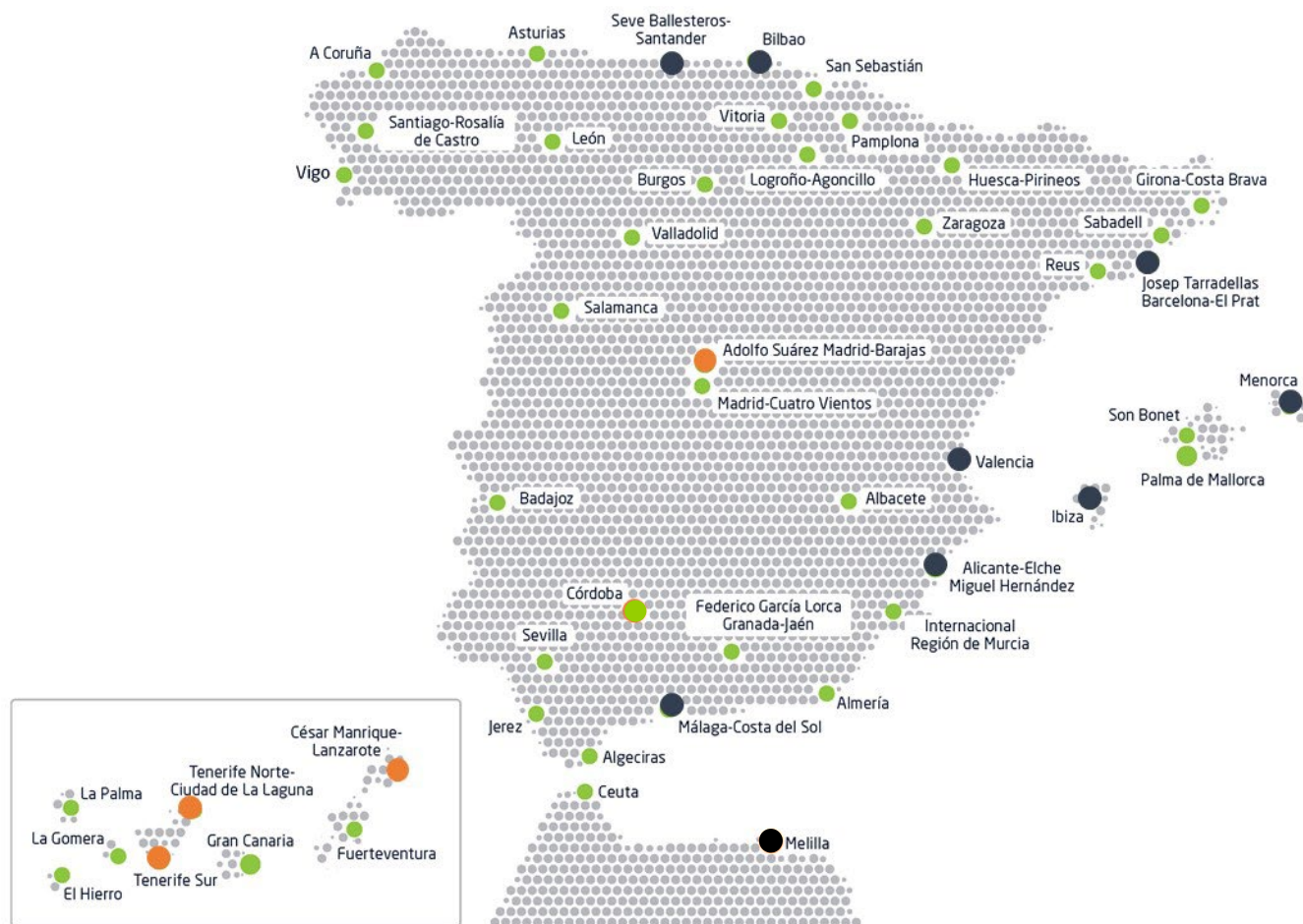
● En fase de proyecto:

- Adolfo Suárez Madrid-Barajas
- Tenerife Sur
- Tenerife Norte-Ciudad de La Laguna
- César Manrique-Lanzarote

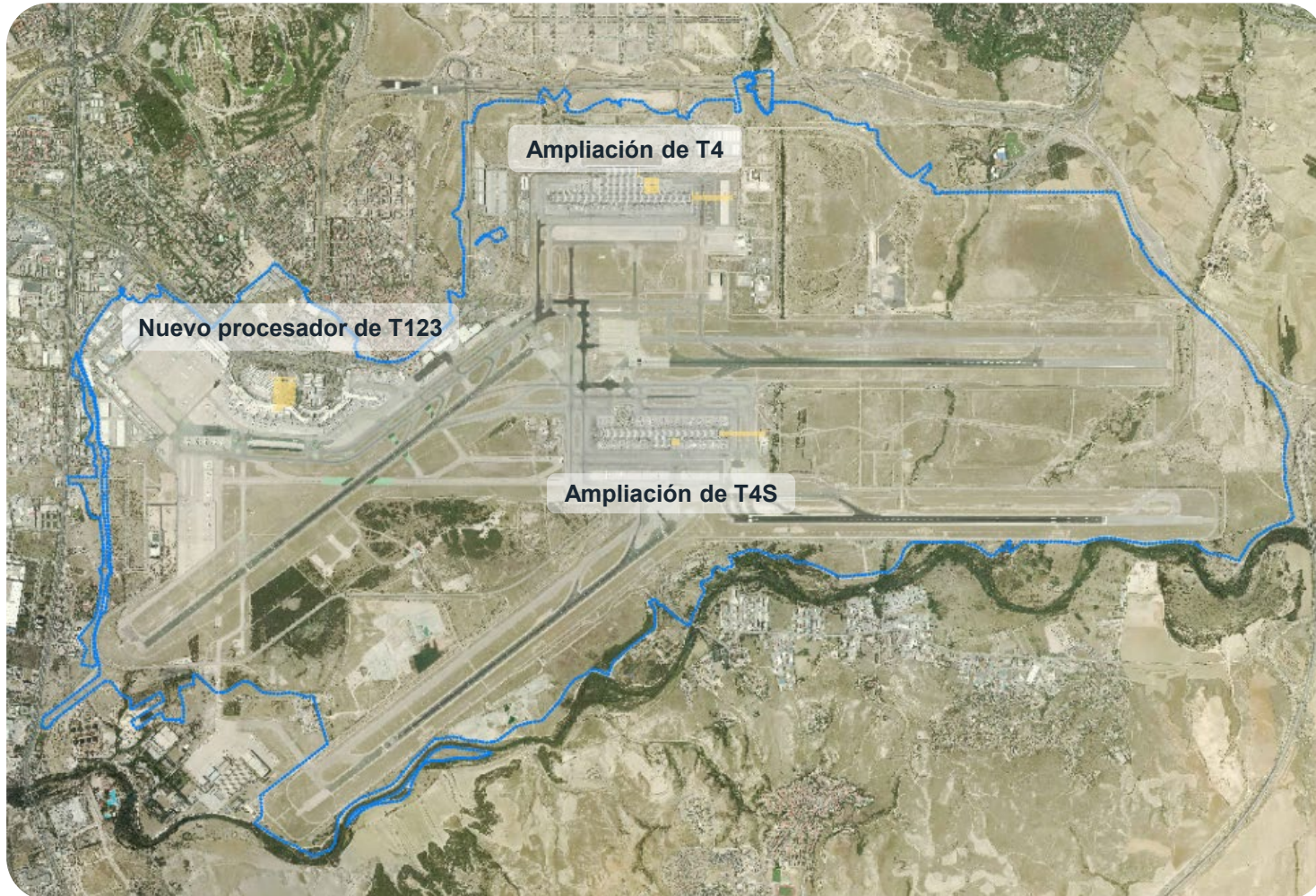
● En fase de trabajos previos al proyecto (diseño funcional):

- Josep Tarradellas Barcelona-El Prat (T1 y T2)
- Málaga-Costa del Sol
- Alicante-Elche Miguel Hernández
- Valencia
- Ibiza
- Menorca
- Bilbao
- Santander
- Melilla

- La propuesta de DORA III también contemplará las inversiones que requieran el resto de los aeropuertos españoles.



La inversión en el aeropuerto de Madrid se iniciará en el DORA 2022-2026 y finalizará en el DORA 2027-2031



90 Mpax

Actuaciones en terminales:

- Potenciación del HUB en la T4.
- Mejora de calidad y eficiencia en T123.

El nuevo procesador de T123 mejorará la eficiencia operativa y funcional de las instalaciones

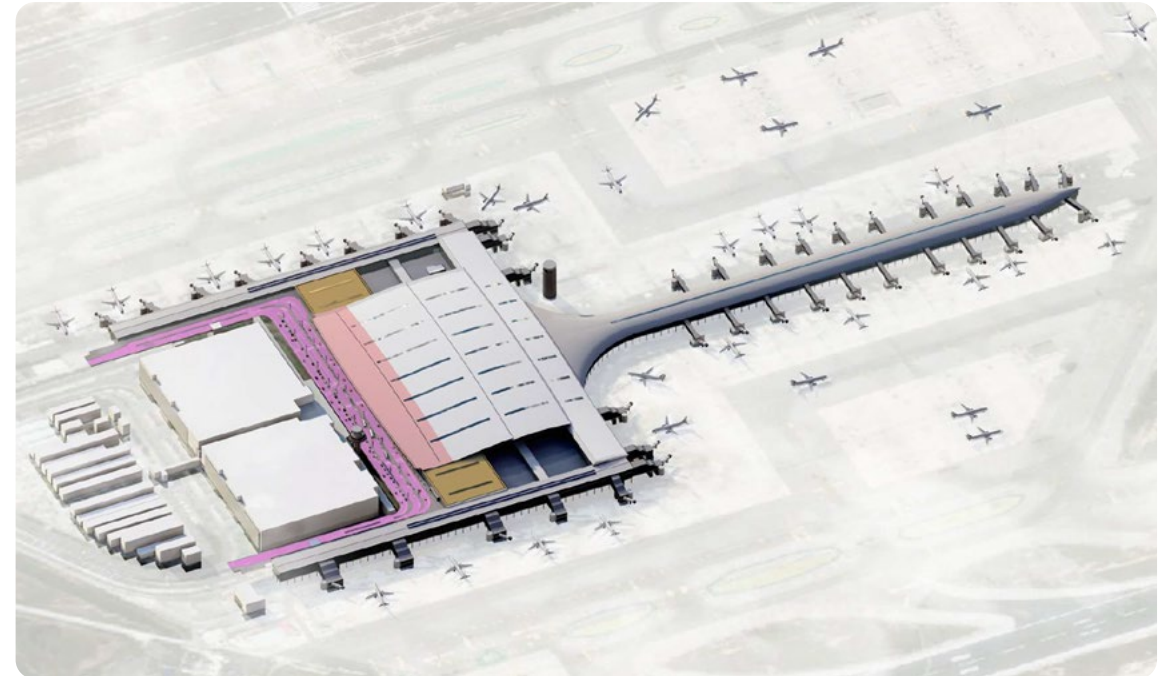
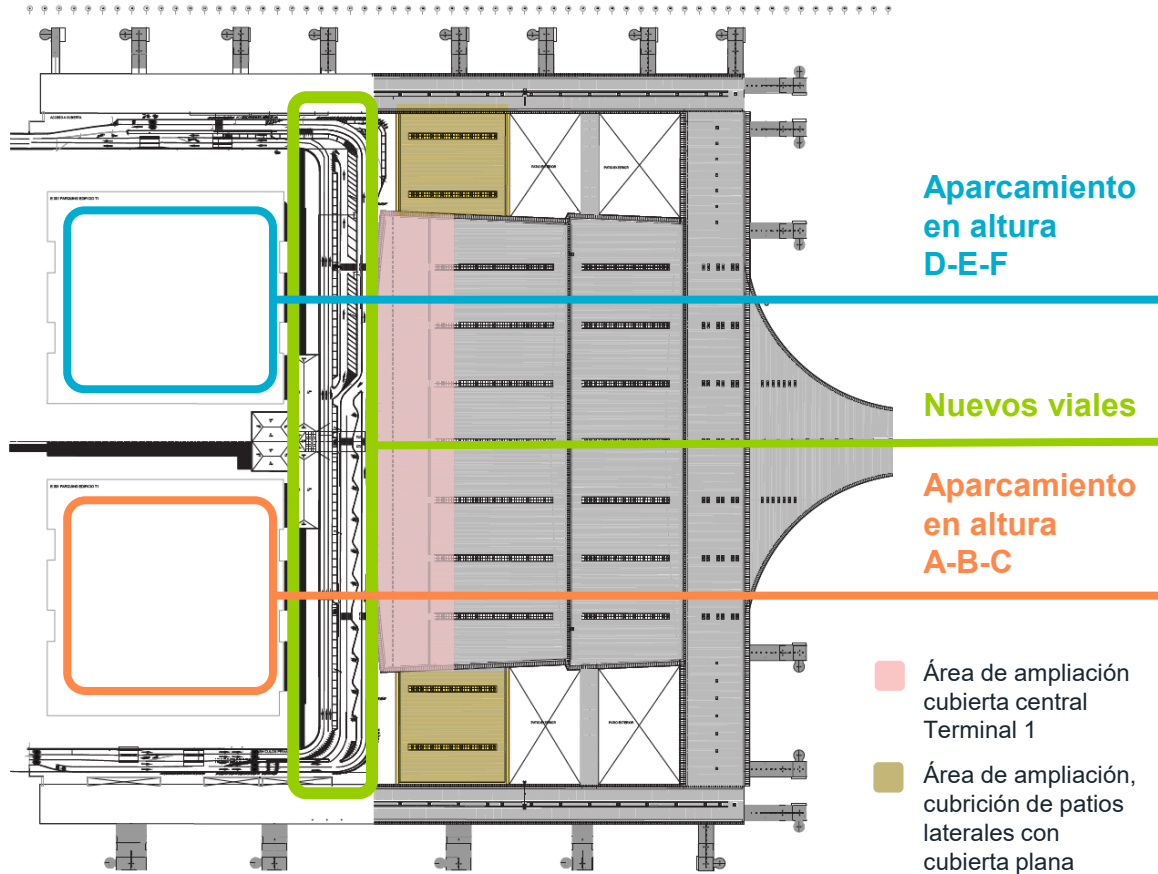
Nuevo edificio procesador

- Situado frente a las terminales T1, T2 y T3.
- **Unificará todos los procesos:** facturación, control de seguridad y recogida de equipajes.



Datos en proyecto básico.

Se reconfigurará la T1 del aeropuerto de Barcelona para adecuarla a los nuevos filtros de seguridad y mejorar la experiencia de cliente



- Área de ampliación cubierta central
- Cubrición de patios. Área de ampliación
- Desplazamiento del tablero de llegadas y salidas

Ya están en marcha la redacción de importantes proyectos en Canarias: Tenerife Sur, Tenerife Norte-Ciudad de La Laguna y Lanzarote

Tenerife Sur. Propuesta inicial



Actividad comercial en España

**Directora General
Comercial e Inmobiliaria**



Indicadores actuales

Ventas¹ de los operadores comerciales

TLI: **115%**
Tiendas: **104%**
Restauración: **125%**
Rent a car: **123%**
Publicidad: **119%**



Ingresos¹ de negocios en propio

Aparcamientos: **114%**
Servicios Vip: **151%**
Ingresos FBOs: **238%**
Serv. Inmob.: **134%**



331 licitaciones²

Realizadas desde noviembre de 2021 (**489 locales** en las líneas de tiendas, restauración y servicios financieros).



Incremento de las RMGAs

Los resultados de estas licitaciones suponen un **incremento de las RMGAs** respecto de las de los contratos equivalentes en 2019.

RMGA 2023 : **+20%**
RMGA 2024 : **+29%**
RMGA 2025 : **+38%**
RMGA 2026 : **+46%**

¹ Datos de recuperación del Cierre 2023 sobre 2019. ² Datos a 20 de diciembre de 2023.

Tiendas Libres de Impuestos

Las adjudicadas **RMGA's** para el año 2024 suponen un **+16,3%** respecto a las de 2023.

Los resultados del concurso supusieron un **+9,7%¹** respecto a la licitación.



Ingresos LN Cierre 2023:

414M€

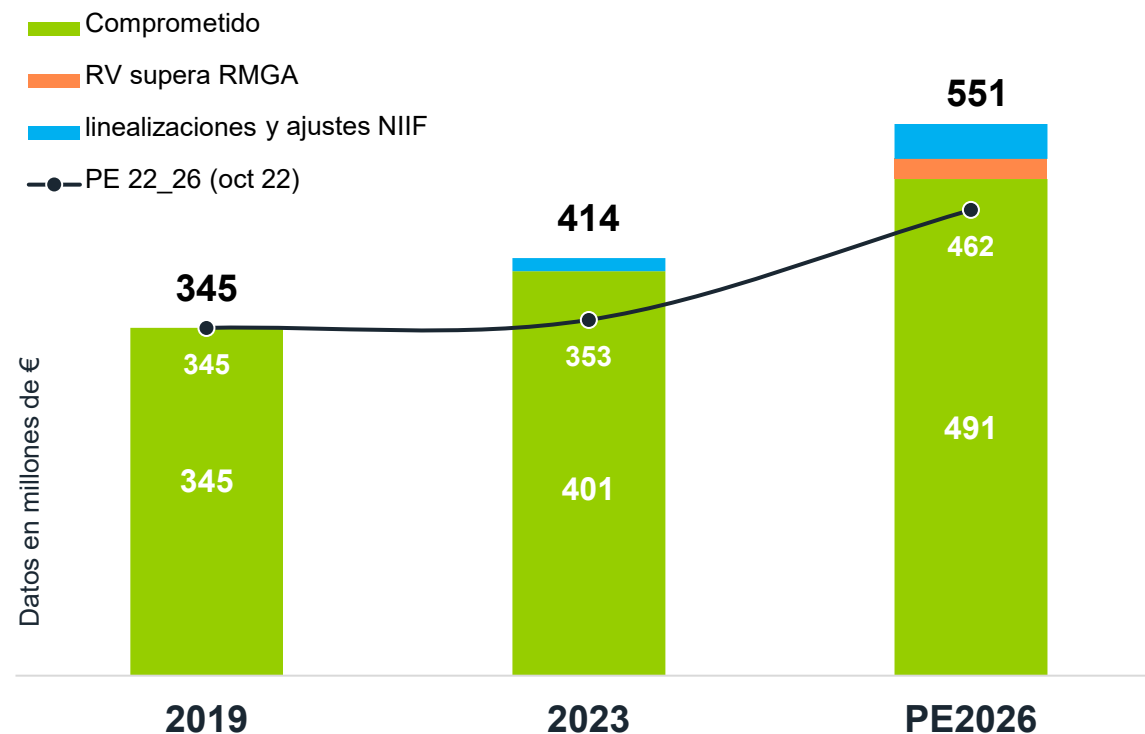
(25% sobre el total de ingresos comerciales e inmobiliarios).

Comprometido vs total ingresos estimados 24+25+26

97%

¹ Comparación de la suma del VPN de las MAG's del período. Los datos incluyen linealizaciones, otros ajustes contables y ajustes NIIF.

El nuevo contrato ha entrado en vigor el 1/11/2023



Restauración

Durante los años 2022 y 2023 se han efectuado un total de **80** adjudicaciones, un incremento de las RMGA's de adjudicación vs licitación para el periodo 2023-2026 de un **47% (+147 M€)**.

2024

Licitaciones en
**MAD, BIO, PMI,
IBZ y TFS**

2025

Licitaciones en
**FUE, PMI, IBZ
y ACE**

2026

Licitaciones en
**BCN, LPA
y AGP**

Ingresos LN Cierre 2023:

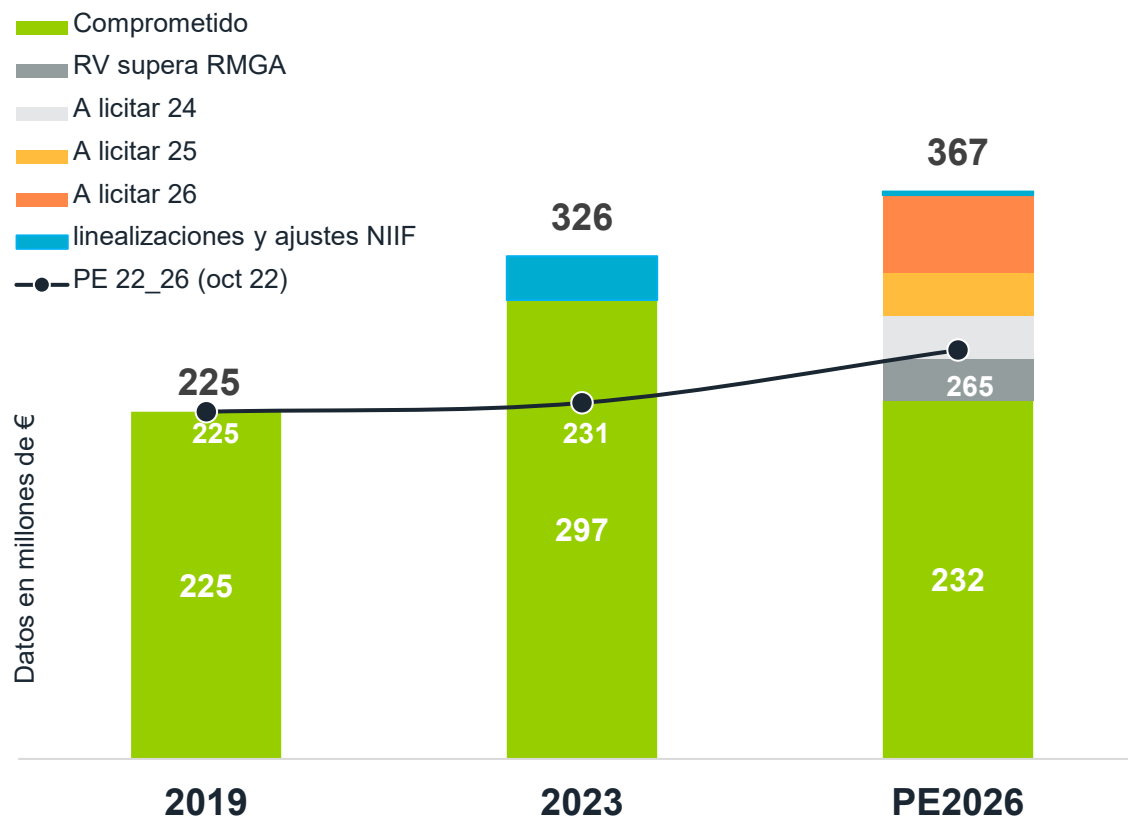
326M€

(20% sobre el total de ingresos comerciales e inmobiliarios).

Comprometido vs total
ingresos estimados
24+25+26

76%

Los datos incluyen linealizaciones, otros ajustes contables y ajustes NIIF.



Tiendas

Durante los años 2022 y 2023 se han efectuado un total de **200** adjudicaciones, un incremento de las RMGA's de adjudicación vs licitación para el periodo 2023-2026 de un **42% (+101 M€)**

2024

Licitaciones en
AGP, PMI, BCN
y **ALC**

2025

Licitaciones en
BCN, MAD
y **TFS**

2026

Licitaciones en
BCN, LPA
y **FUE**

Ingresos LN Cierre 2023:

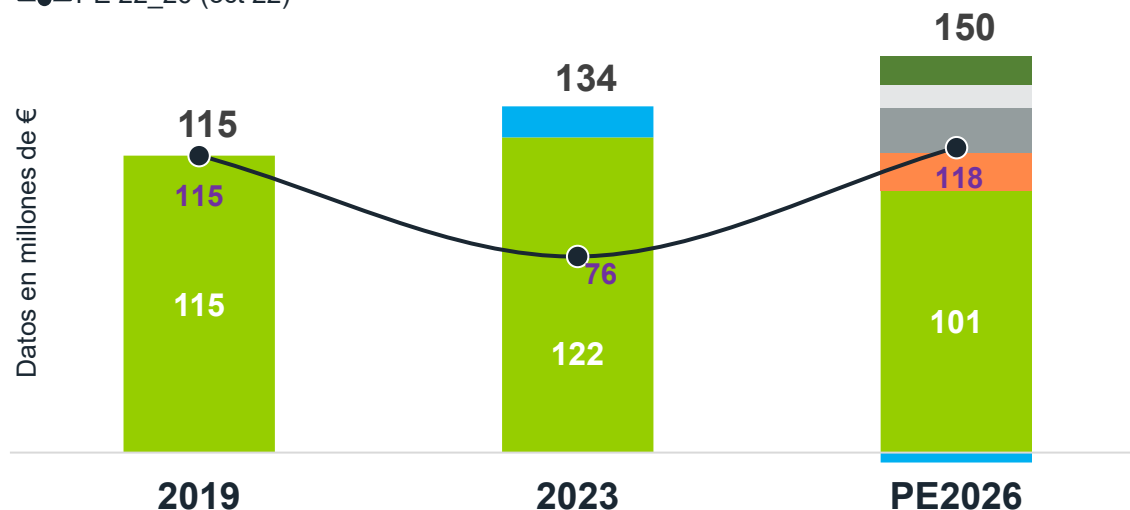
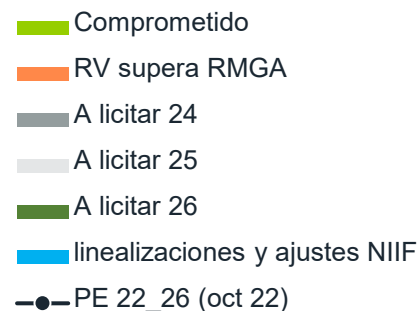
134M€

(8% sobre el total de ingresos comerciales e inmobiliarios).

Comprometido vs total
ingresos estimados
24+25+26

73%

Los datos incluyen linealizaciones, otros ajustes contables y ajustes NIIF.



Rent a Car

Concurso RAC: Comparativa nueva licitación con el contrato actual

Maximizar el valor y diseñar un concurso flexible que dé cabida a la diversidad de operadores en este sector.

En la nueva licitación se contempla la venta de servicios y productos complementarios.



Actual

años

6+2

contratos

170

plazas

17.853

Modelo de Rentas:

variable

8%

fijas

- Importe fijo por el aeropuerto

Futuro

años

5+2

contratos

218

plazas

21.758

Modelo de Rentas:

variable

8,5%

fijas

- Importe fijo por terminal y aeropuerto para un número mínimo de plazas.
- €/plaza por terminal y aeropuerto para plazas adicionales.

Aparcamientos

Drivers de crecimiento para el periodo:

- Nuevas estrategias de Pricing
- Drop off
- Parking motos
- Valet parking: MAD & BCN
- Movilidad sostenible: Espacios vehículos CERO emisiones, instalación puntos de recarga eléctrica
- Nuevos agentes de movilidad: autobús, VTC, ...



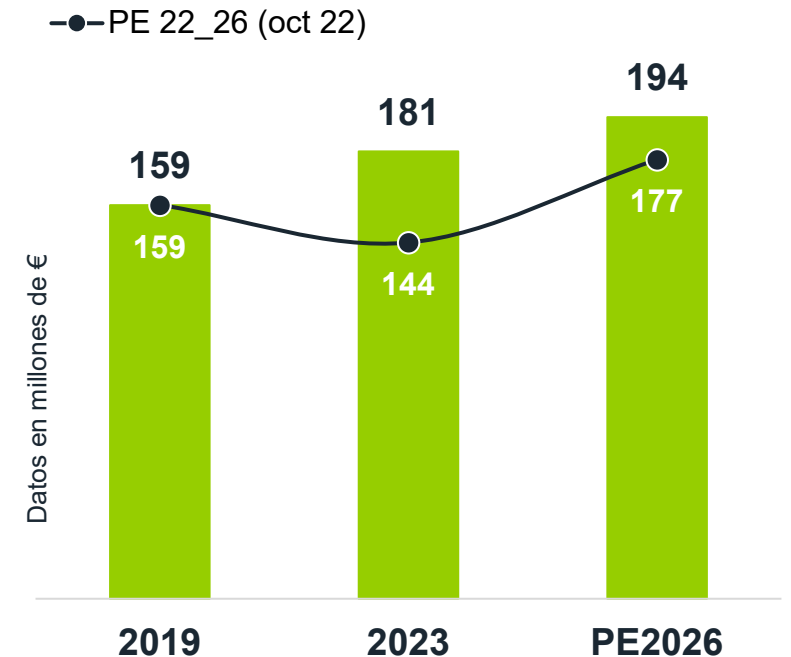
% recuperación LN
cierre 2023 sobre 2019:

114%

Representan un

11%

de los ingresos comerciales
e inmobiliarios de Aena a
cierre 2023.

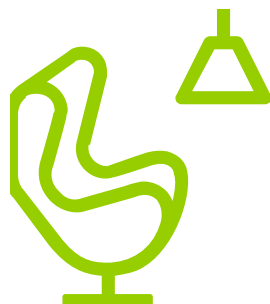


Los datos incluyen linealizaciones, otros ajustes contables y ajustes NIIF.

Servicios VIP

Estrategia de crecimiento

- Pricing
- Fast Lane
- Remodelación y apertura de nuevas salas VIP:
 - 8 nuevas salas
 - Remodelación de 7 de las existentes
- Nuevos productos: salas premium, espacios temporales de descanso, alojamiento y trabajo como air rooms, napcabs, servicio meet&assist de acompañamiento y bienvenida en la terminal...



% recuperación LN
cierre 2023 sobre 2019:

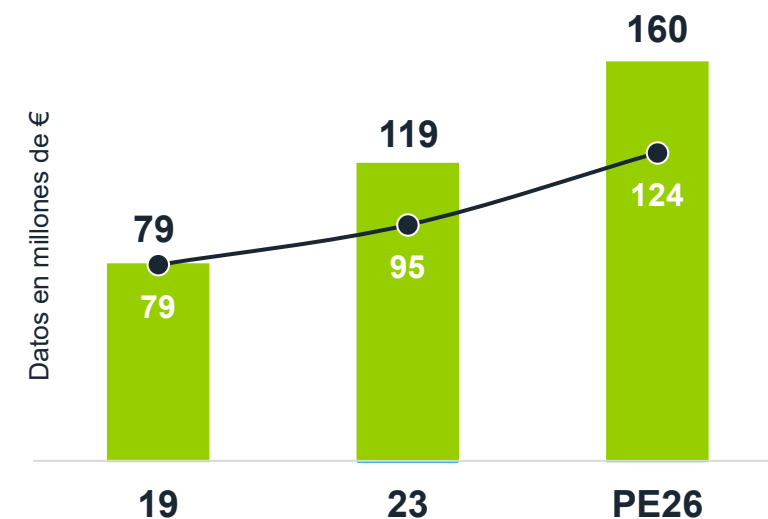
151%

Representan un

7%

de los ingresos comerciales e inmobiliarios de Aena a cierre 2023.

● PE 22_26 (oct 22)
■ Linealizaciones y ajustes NIIF



Los datos incluyen linealizaciones, otros ajustes contables y ajustes NIIF.

Actividad inmobiliaria en España

—
**Directora General
Comercial e Inmobiliaria**



Actividad inmobiliaria

2024

Nuevos contratos FBO (**MAD** y **BCN**) e incremento de ingresos naves de Carga (**BCN**, y **ALC**).

2025

Inicio rentas supermercado aeroportuario en **MAD** y nuevos contratos hangares en **MAD** y **LPA**.

2026

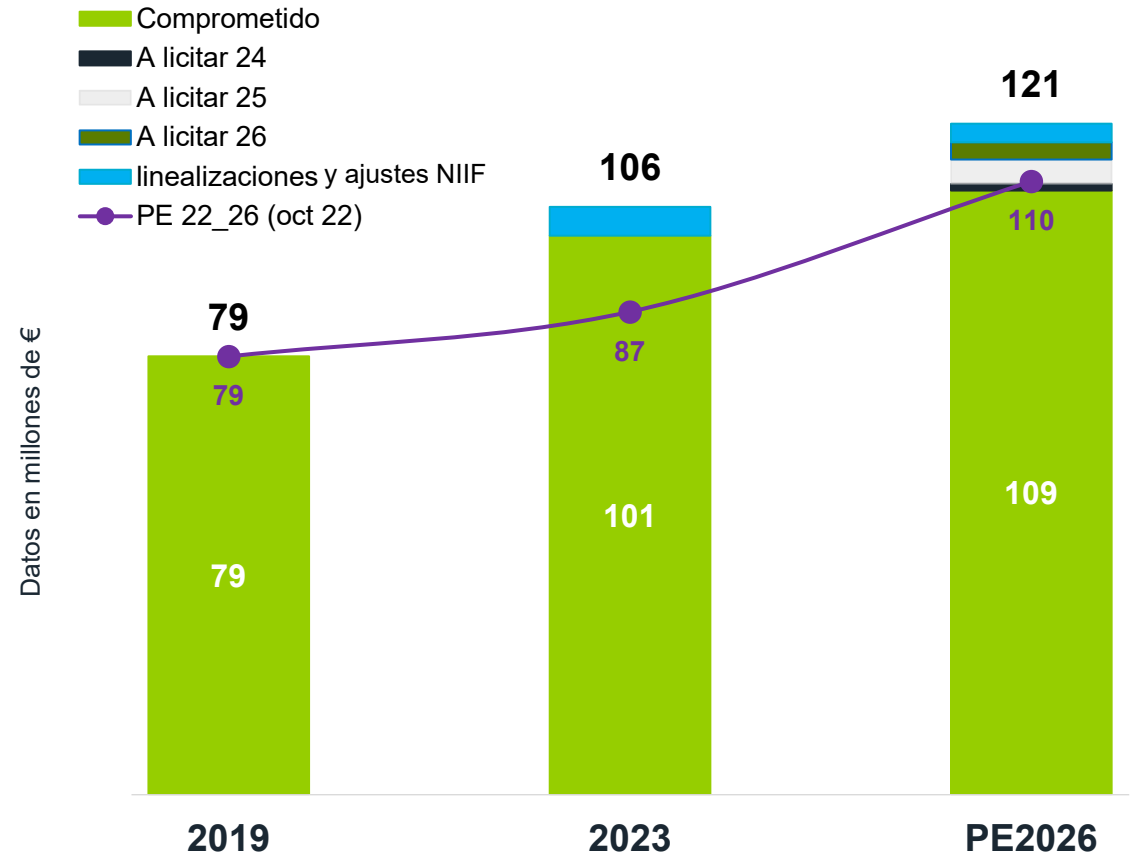
Inicio rentas **T4 Sur** en **MAD**; **H3** y terrenos hangar **BCN** y terrenos carga en **MAD** y **ZAZ**.

No incluye arrendamientos dentro de la terminal, que ascienden a 36M€, incorporados en el ingreso Comercial.

Ingresos LN Cierre 2023:

106M€

(6% sobre el total de ingresos comerciales e inmobiliarios).



Los datos incluyen linealizaciones, otros ajustes contables y ajustes NIIF.

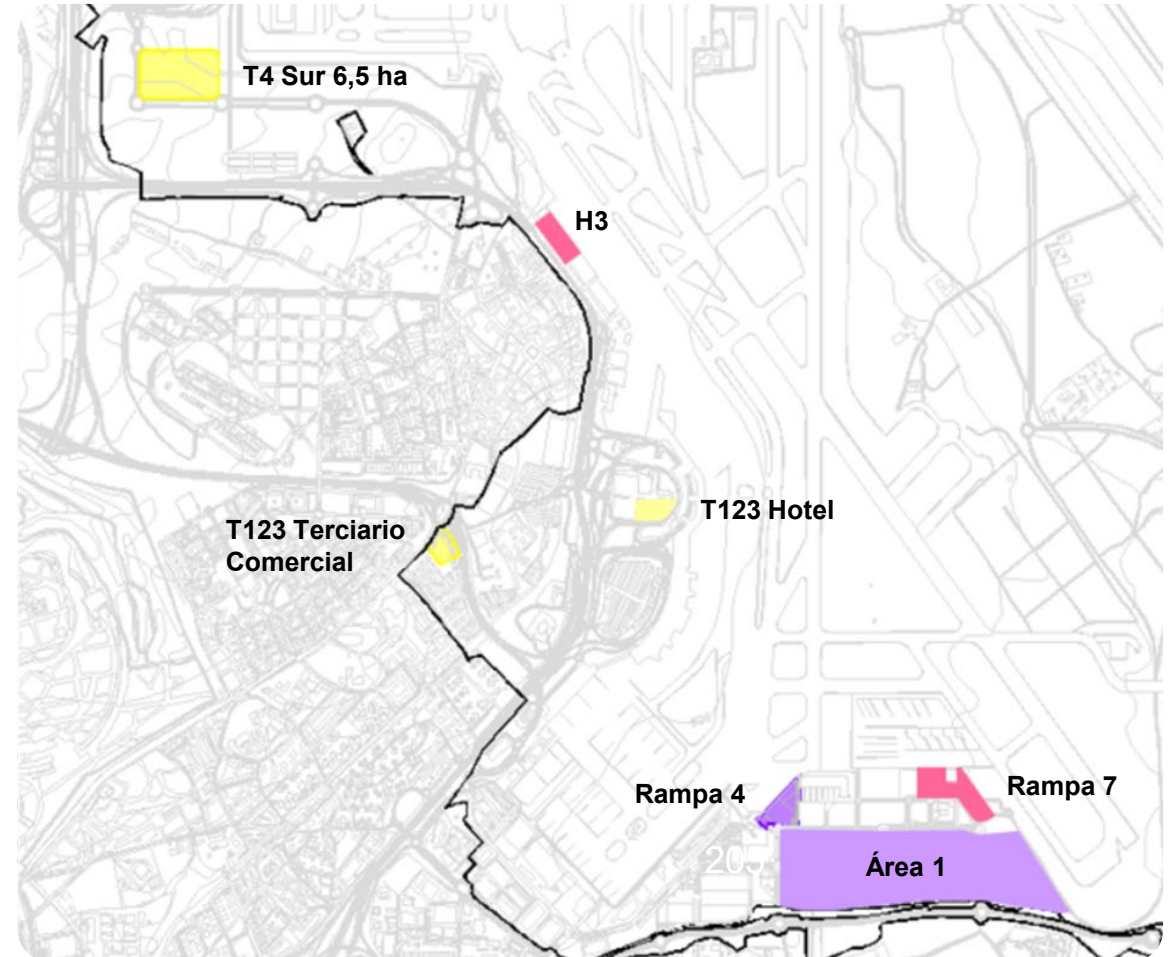
Actividad inmobiliaria

A.S. Madrid-Barajas

- En 2026 se habrán desarrollado 119 ha, un 25% de la superficie asociada a la Ciudad Aeroportuaria de Madrid
- Actualmente, estamos trabajando en las siguientes iniciativas:

	Usos	Superficie	Calendario previsto
Formalizados	Hangar H3	22.000m ²	2023
	AirCity T123 (supermercado aeroport)	1 Ha	2023
	Rampa 4 (Carga)	1 Ha	2023-2024
En lanzamiento	Rampa 4 (MET)	1 Ha	2023-2024
	T4 Sur (6,5ha)	6,5 Ha	2023-2024
	Hangares Rampa 7	2,5 Ha	2024
En estudio	AREA 1 (logístico)	32 Ha	2024-2025
	AirCity T123 (hotel)	1,2 Ha	2025

Ha brutas



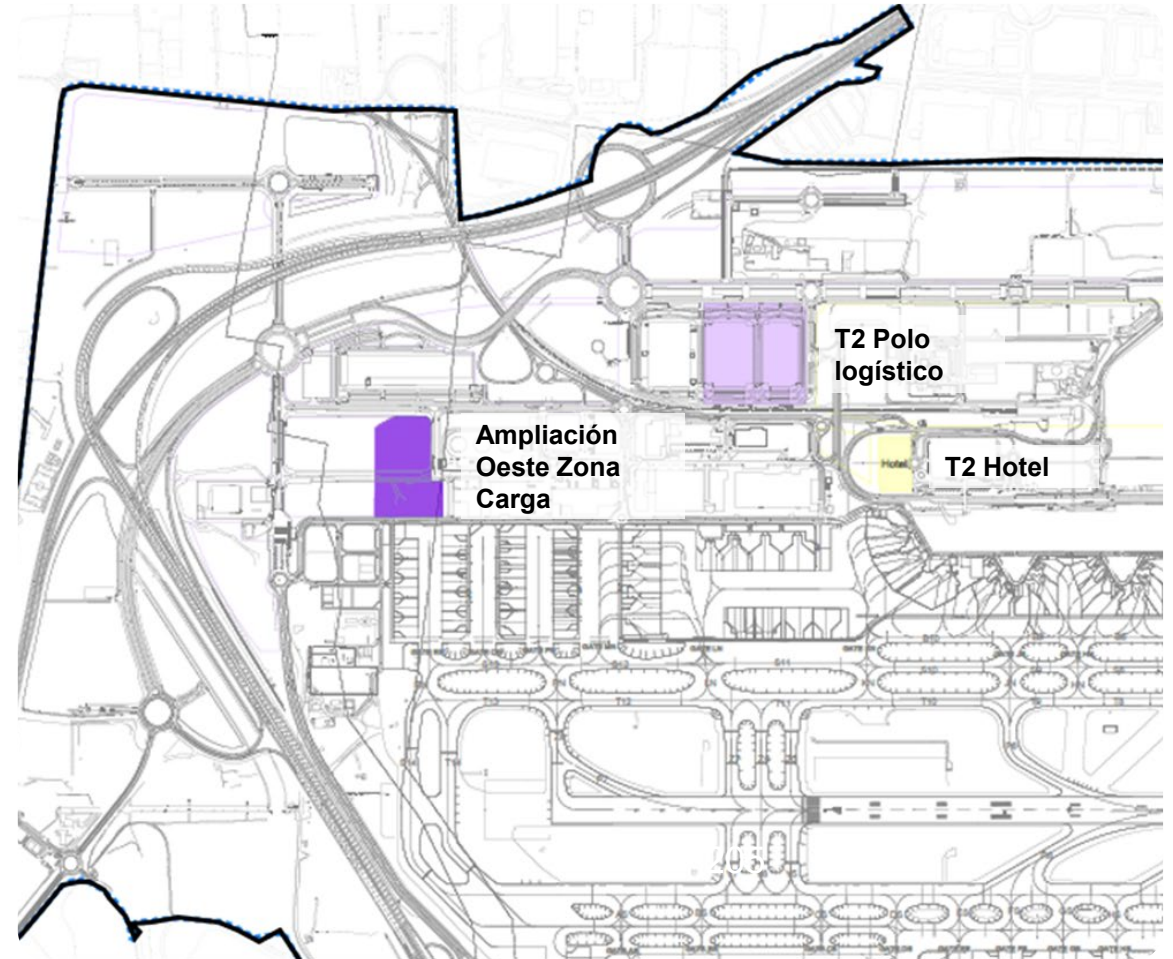
Actividad inmobiliaria

JT Barcelona-El Prat

- El desarrollo de la Ciudad Aeroportuaría de Barcelona está vinculado al proyecto de ampliación del aeropuerto.
- Los trámites urbanísticos están ralentizando algunos desarrollos.
- En curso 3 ha de logística-carga.
- Lanzamiento al mercado de 6 ha para el desarrollo del primer hotel y primer polo logístico.

	Usos	Superficie	Calendario previsto
Formalizados	Ampliación Oeste Zona de Carga (DHL)	3 Ha	2023-2024
En estudio	AirCity T2 (hotel)	1 Ha	2025
	Polo logístico frente a T2	5 Ha	2025

Ha brutas



Conclusiones Actividad Comercial + Inmobiliaria

PE2026

Ingresos comerciales

>1.950M

Ingreso/pax

6,33€

Que suponen un crecimiento respecto al 2019 del:

48%

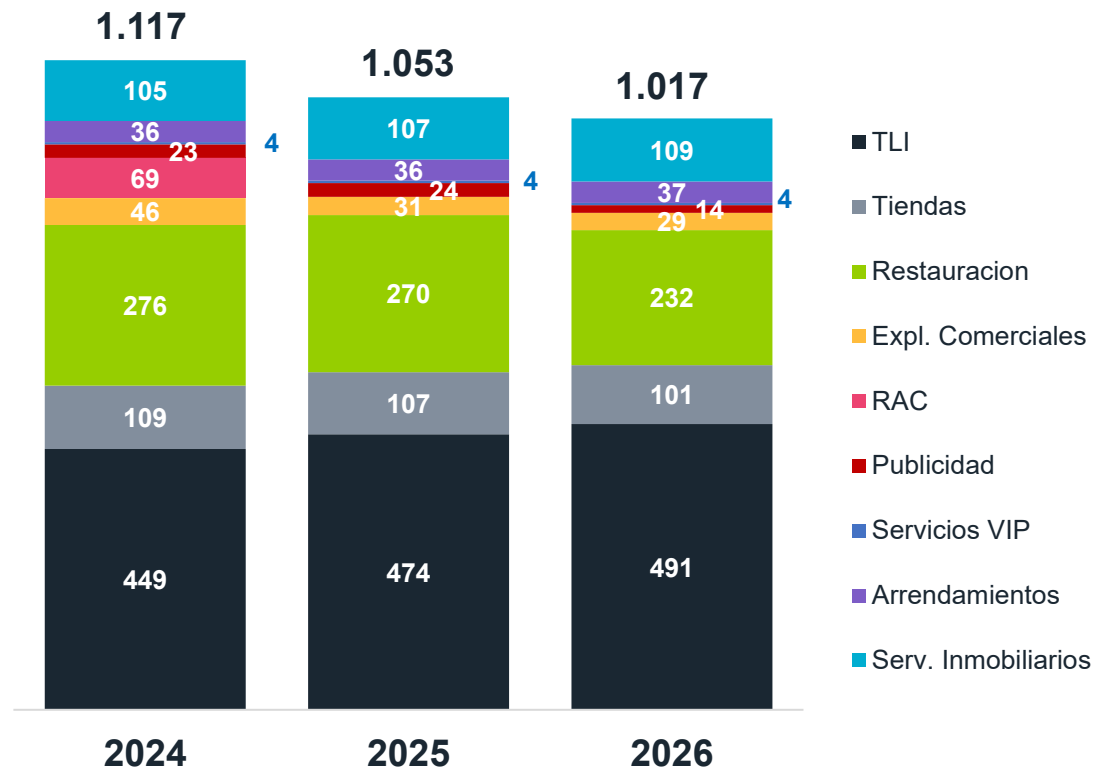
1.320M en 2019

32%

4,8€ en 2019

En las principales líneas de negocio con terceros (TLI, Restauración | Tiendas | RAC), que representaron el 65% del total de ingresos comerciales e inmobiliarios en 2023, ya está **contratado** el 75% para el periodo 2024-2026 .

RMGAs y Rentas Fijas comprometidas PE 24-26



Las cifras incluyen el Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia. Los contratos sujetos a DF7 se han incluido teniendo en cuenta la estimación de pasajeros del PE. Inmobiliario (Arrendamientos y Servicios Inmobiliarios):

- Para los contratos sujetos a IPC se ha supuesto un incremento del 1%.
- Para los contratos asociados a activos de alta rotación (oficinas/almacenes), necesarios para el apoyo a otras actividades aeroportuarias se ha supuesto que se mantienen en el mismo volumen de contratación actual.
- Los contratos de arrendamientos-Telefonía se encuentran actualmente en su última prórroga, y dada la necesidad de este servicio en los aeropuertos, se ha considerado la contratación de un nuevo contrato con condiciones equivalentes al actual.

Actividad internacional

**Vicepresidente
Ejecutivo**



Las sociedades internacionales controladas o participadas por Aena tienen un volumen significativo de pasajeros y contribuyen de forma creciente a los resultados

	 Nº de aeropuertos gestionados	 % de participación accionarial	 Año de inicio de operación por Aena	 Cifra de pasajeros de 2023 (millones)	 EBITDA 2023 (M€)
Sociedades controladas					
Luton	1	51%	2013	16,2	124,1
ANB	6	100%	2020	14,7	40,8¹
BOAB	11	100%	2023	26,4	13,9²
Sociedades participadas					
GAP	14	6,3%	1999	63,5	921,9³

¹ Excluye reversión deterioro. ² Toma de control octubre-noviembre 2023. ³ Datos no auditados.

Las filiales incrementan de forma relevante, tras el COVID, el EBITDA por pasajero



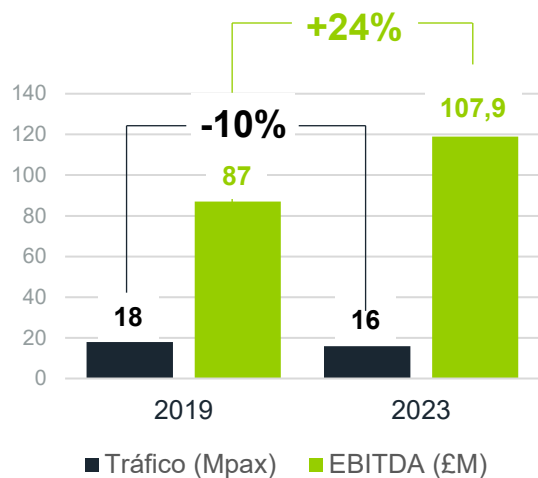
Luton

EBITDA récord en 2023, a pesar de no haber recuperado el tráfico pre-COVID (-10%).

Se ha logrado la autorización gubernamental para aumentar la capacidad de 18 a 19 Mpax.

Mejora de la conectividad con Londres iniciando, en 2023, el servicio Luton Express (32´ a St. Pancras) gracias a la inauguración del tren ligero DART.

Reiniciada la distribución a los accionistas tras la suspensión temporal consecuencia del COVID.

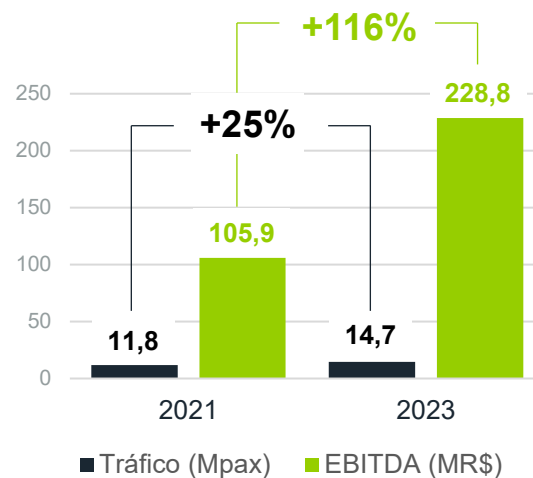


Aeropuertos del Nordeste de Brasil

Finalizadas las inversiones obligatorias (Fase IB) con un incremento de capacidad conjunta del grupo del 50%.

2023 ha terminado con un nivel de recuperación del tráfico por encima del 106% vs 2019, muy superior al resto de Brasil (94%).

Fuerte mejora de la eficiencia operativa: el EBITDA en 2023 es un 23% superior al del año anterior, creciendo muy por encima del incremento de tráfico (+6%).



EBITDA 2023 excluye reversión deterioro.

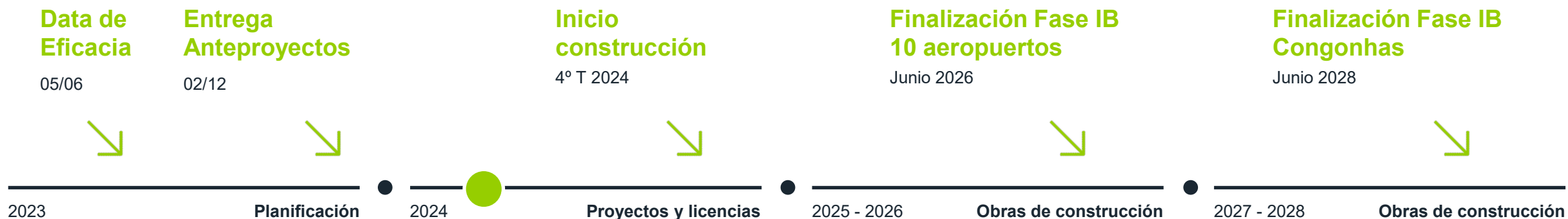
Tras la reciente toma de control de los 11 nuevos aeropuertos en Brasil, avanzamos en los compromisos contractuales

Asumido el control operativo de 11 aeropuertos en 2 meses sin interrupciones operativas.

Implantación de un modelo de gestión compartido con importantes sinergias con ANB

Incremento de capacidad en CGH de 41 a 44 ops/hora, con certificación y licencia operacional. Optimización aviación ejecutiva, facilitando operación comercial, pero manteniendo su presencia.

En diciembre de 2023 se presentaron al regulador los anteproyectos correspondientes a las inversiones obligatorias (Fase IB) de los 11 aeropuertos.

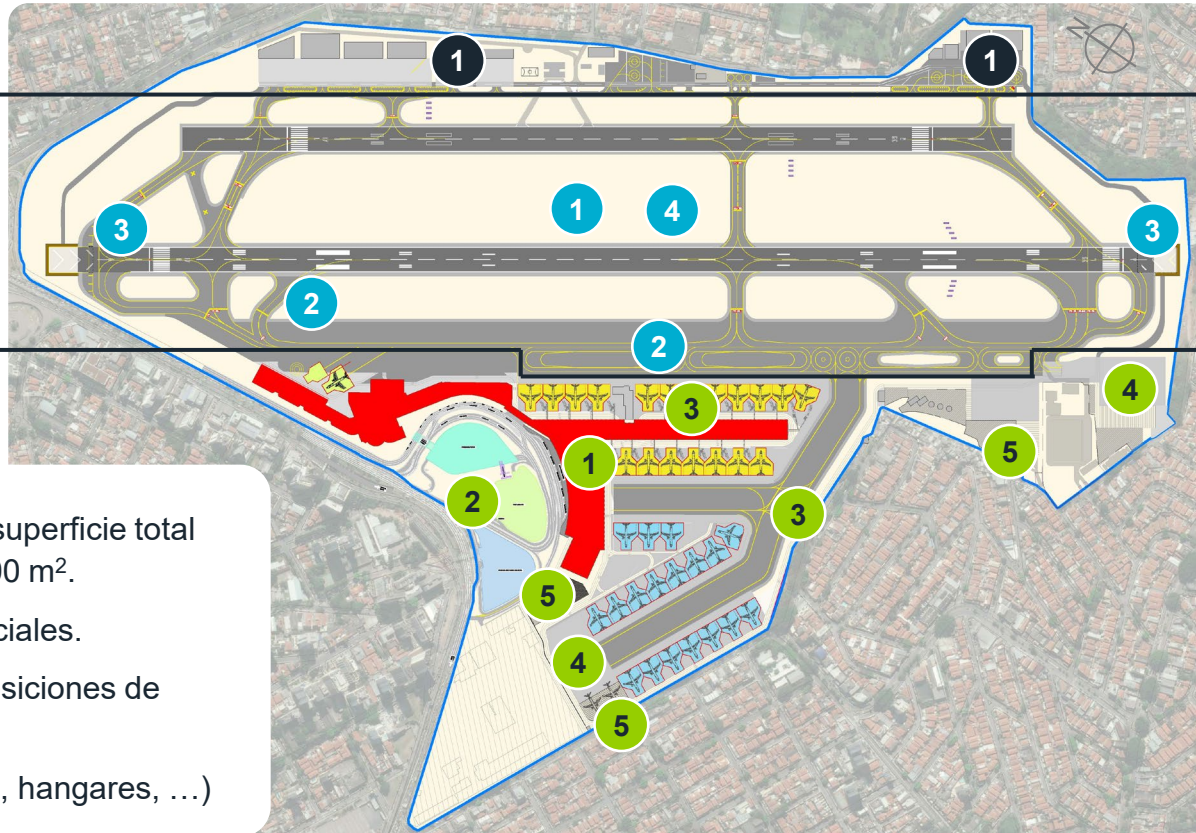


El nuevo Congonhas cumplirá los requisitos de seguridad y calidad definidos por el gobierno brasileño e incrementará la oferta comercial

ZONA AV. GENERAL

CAMPO DE VUELOS

ZONA AV. COMERCIAL



1 Agrupar Av. General/Negocios y Helicópteros

1 Adecuación a normativa

2 Mejora rodajes

3 Regularización Distancias Declaradas

4 Mejoras en pavimentos, señalización y balizamiento

1 Ampliación / Remodelación del Edificio Terminal de Pasajeros

2 Adecuación y mejora de Accesos y Aparcamientos

3 Nueva Plataforma Comercial (19 Contacto + 18 Remotos)

4 Plataformas privadas

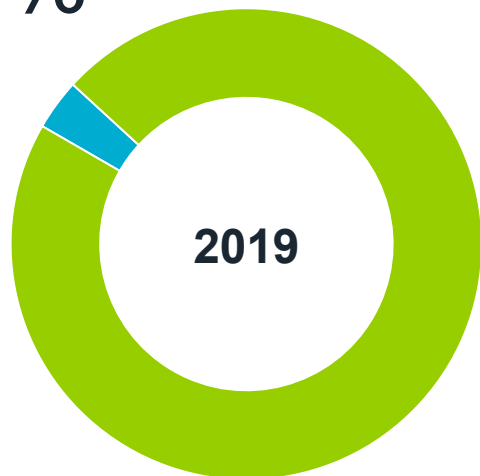
5 Nueva Terminal de Carga, hangares, parcela combustibles

- Nuevo Terminal de Pasajeros, con una superficie total que duplica la actual, totalizando 105.000 m².
- Incluye 20.000 m² de superficies comerciales.
- Incremento del 20% en el número de posiciones de estacionamiento de aeronaves.
- Reordenación de áreas (Terminal Carga, hangares, ...)

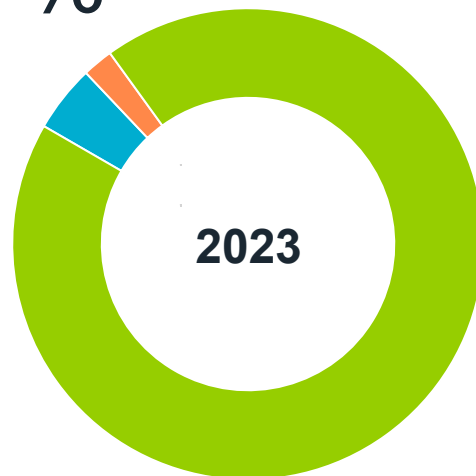
El objetivo prioritario del periodo sigue siendo la consolidación del portfolio internacional y el cumplimiento de los planes de negocio

EBITDA generado por la actividad internacional

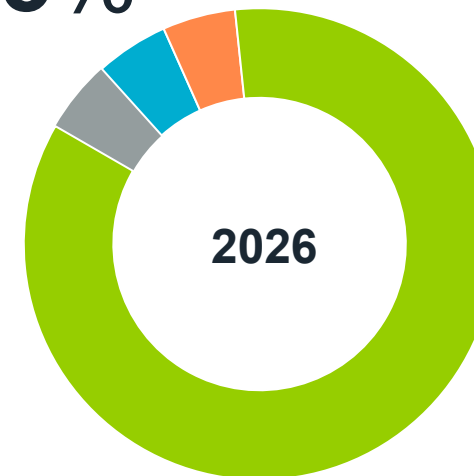
3,5%



6,7%¹



15%



■ Aena España ■ Luton ■ Brasil (ANB y BOAB²) ■ Nuevo EBITDA

¹ Excluye reversión deterioro ANB. ² Toma de control octubre-noviembre 2023.

Conclusiones

—
Presidente
Consejero Delegado

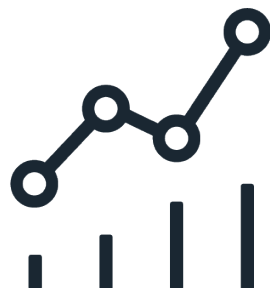


Conclusiones

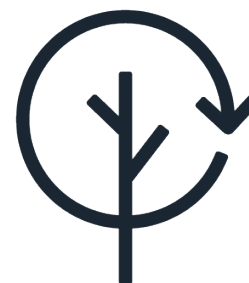
Se adelanta a 2025 la meta de los 300 millones de pasajeros.



Aena ha alcanzado cifras de recuperación post-COVID superiores a las de sus comparables, sin sufrir interrupciones operativas.



Se adelanta a 2030 nuestro objetivo Net Zero e incrementa el número y el nivel de las certificaciones ACA.



El marco regulatorio de Aena introduce reglas del juego previsibles, tal y como ha demostrado el proceso de aprobación de tarifas 2024.

La eficiencia seguirá siendo una de nuestras señas de identidad.

Conclusiones

Incremento del

32%

en el ingreso comercial por pasajero¹.



Aspiramos a que la actividad internacional represente un

15%

del EBITDA en 2026.



Hasta 2026 nuestro EBITDA² **crecerá más del**

20%

respecto a 2023.

Mantendremos el margen de EBITDA³ en el entorno del 59%.

El *pay-out* seguirá siendo del

80%



¹ 2026 vs 2019. Datos de Aena SME, S.A. + AIRM. Incluye ingresos inmobiliarios. Incluye linealizaciones, otros ajustes contables y ajustes NIIF.

² Excluye la reversión de provisión ANB. ³ Dato referido a la matriz del grupo: Aena SME, S.A.

Gracias



Rumbo al desarrollo sostenible

Desarrollo
Social

Desarrollo
Económico

Sostenibilidad
Medioambiental



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



**aeropuertos
para ti**



AGENDA
2030

Apéndice. Medidas Alternativas del Rendimiento

Además de la información financiera preparada bajo las Normas Internacionales de Información Financiera adoptadas por la Unión Europea (NIIF - UE), la información financiera reportada incluye ciertas medidas alternativas de rendimiento (MAR) a efectos de dar cumplimiento a las directrices sobre medidas alternativas de rendimiento publicadas por la *European Securities and Markets Authority* (ESMA) el 5 de octubre de 2015, así como medidas no-NIIF UE.

Las medidas de rendimiento incluidas en este apartado calificadas como MAR y medidas no-NIIF UE se han calculado utilizando la información financiera de Aena, pero no están definidas ni detalladas en el marco de información financiera aplicable.

Estas MAR y medidas no-NIIF-UE se han utilizado para planificar, controlar y valorar la evolución del Grupo. Consideramos que estas MAR y medidas no-NIIF son de utilidad para la dirección y los inversores puesto que facilita la comparación del rendimiento operativo y de la situación financiera entre periodos. Aunque se considera que estas MAR y medidas no-NIIF UE permiten una mejor valoración de la evolución de los negocios del Grupo, esta información debe considerarse sólo como información adicional, y en ningún caso sustituye a la información financiera preparada según las NIIF. Además, la forma en que el Grupo Aena define y calcula estas MAR y las medidas no-NIIF UE puede diferir de la forma en que son calculadas por otras compañías que usan medidas similares y, por lo tanto, pueden no ser comparables.

Las MAR y medidas no-NIIF utilizadas en este documento pueden ser categorizadas de la siguiente manera:

1. Medidas del rendimiento operativo

- **EBITDA o EBITDA reportado:** El EBITDA (*“Earnings Before Interest, Tax, Depreciation and Amortization”*) es un indicador que mide el margen de explotación de la empresa antes de deducir el resultado financiero, el impuesto sobre las ganancias y las amortizaciones. Se calcula como el Resultado de explotación más las amortizaciones. Al prescindir de las magnitudes financieras y tributarias, así como de

gastos contables de amortización que no conllevan salida de caja, es utilizado por la Dirección para evaluar los resultados operativos de la compañía y sus segmentos de negocio a lo largo del tiempo, permitiendo su comparación con otras compañías del sector.

En nota relativa a la información financiera por segmentos de negocio de la memoria, se indica que el Presidente y Consejero Delegado evalúa el rendimiento de los segmentos operativos en función del EBITDA.

- **EBITDA ajustado:** El EBITDA ajustado se calcula como EBITDA + Deterioros de inmovilizado + resultado por enajenaciones del inmovilizado. La reconciliación, tanto del EBITDA como del EBITDA ajustado, con los resultados consolidados figuran también en la nota relativa a la información financiera por segmentos de negocio de la memoria.
- **Margen de EBITDA:** El Margen de EBITDA se calcula como el cociente del EBITDA entre el total de ingresos y se utiliza como medida de rentabilidad de la empresa y de sus líneas de negocio.
- **Margen de EBIT:** El Margen de EBIT se calcula como el cociente del EBIT entre el total de ingresos. El EBIT (*“Earnings Before Interest, and Taxes”*) es un indicador que mide el margen de explotación de la empresa antes de deducir el resultado financiero y el impuesto sobre las ganancias y se utiliza como medida de rentabilidad de la empresa.
- **OPEX:** Se calcula como la suma de Aprovisionamientos, Gastos de Personal y Otros Gastos de Explotación y se utiliza para gestionar los gastos operativos o de funcionamiento.

Apéndice. Medidas Alternativas del Rendimiento

2. Medidas de la situación financiera

- **Deuda Neta:** La Deuda Neta es la principal MAR que utiliza la Dirección para medir el nivel de endeudamiento de la Compañía.

Se calcula como el total de la “Deuda Financiera” (Deuda financiera no corriente+ Deuda Financiera corriente) que figura en el Estado de situación financiera consolidado (Ver Nota 10 de estos Estados financieros resumidos consolidados) menos el “Efectivo y equivalentes al efectivo” que también figura en dicho estado de situación financiera.

La definición de los términos que se incluyen en el cálculo es la siguiente:

Deuda Financiera: significa todo endeudamiento financiero con coste de naturaleza financiera como consecuencia de:

- a. préstamos, créditos y descuentos comerciales;
- b. cualquier cantidad debida en concepto de bonos, obligaciones, notas, deuda y, en general, instrumentos de similar naturaleza;
- c. cualquier cantidad debida en concepto de arrendamiento, o leasing que, de acuerdo con la normativa contable aplicable, serían tratados como deuda financiera;
- d. los avales financieros asumidos por AENA que cubran parte o la totalidad de una deuda, excluidos aquellos avales relacionados con deudas de sociedades integradas por consolidación; y
- e. cualquier cantidad recibida en virtud de cualquier otro tipo de acuerdo que tenga el efecto de una financiación comercial y que, de acuerdo con la normativa contable aplicable, sería tratada como deuda financiera.

Efectivo y equivalentes al efectivo: definición contenida en el p. 7 de la NIC 7 “Estado de flujos de efectivo”.

- **Ratio Deuda Financiera Neta / EBITDA:** Se calcula como el cociente de la Deuda Financiera Neta entre el EBITDA para cada período de cálculo. En el caso de que el período de cálculo sea inferior al anual, se tomará el EBITDA de los últimos 12 meses.
- El Grupo hace un seguimiento de la estructura de capital en función de esta ratio de endeudamiento.

La conciliación numérica de estas MAR se ha incluido en el apartado correspondiente del Informe de Gestión Consolidado.