

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

19507 *Resolución de 16 de septiembre de 2026, de la Dirección General de Aviación Civil, por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Ministros de 15 de septiembre de 2026, por el que se aprueba el Documento de Regulación Aeroportuaria 2027-2031.*

El Consejo de Ministros, en su reunión de 15 de septiembre de 2026, a propuesta del Ministro de Transportes y Movilidad Sostenible, previo informe de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos, adoptó un Acuerdo por el que se aprueba el Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA) 2027-2031.

Atendiendo a razones de interés público se considera oportuno dotar a dicho acuerdo de la mayor publicidad posible, por lo que se solicita la publicación en el «Boletín Oficial del Estado» de dicho acuerdo, así como del documento aprobado, cuyos textos se adjuntan a esta resolución como anexos I y II respectivamente.

Madrid, 16 de septiembre de 2026.—El Director General de Aviación Civil, David Benito Astudillo.

ANEXO I

Acuerdo por el que se aprueba el Documento de Regulación Aeroportuaria 2027-2031

Atendiendo al marco regulador para la red de aeropuertos de interés general de Aena, S.M.E., SA (Aena) establecido en la Ley 18/2014, de 15 de octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia, el tercer Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA) 2027-2031, que aprueba el Consejo de Ministros, es el instrumento básico para garantizar una red de aeropuertos eficiente, competitiva y sostenible, capaz de satisfacer las demandas de nuestros ciudadanos y visitantes, asegurando unos servicios de alta calidad. Asimismo, este DORA se configura como un instrumento que asegurará el desarrollo del sistema aeroportuario español durante las próximas décadas.

El DORA 2027-2031 define las condiciones mínimas para garantizar la accesibilidad, suficiencia e idoneidad de las infraestructuras aeroportuarias y la adecuada prestación de los servicios aeroportuarios básicos que se prestan en la red de aeropuertos de Aena, con el objetivo de garantizar la movilidad de los ciudadanos, la conectividad de nuestro país con el exterior y la cohesión económica, social y territorial. Asimismo, fija las inversiones previstas y la senda tarifaria para el quinquenio, con el objetivo de dotar a la red de aeropuertos de Aena de un marco estable, que permita potenciar la competitividad de nuestros aeropuertos.

Los pilares estratégicos en torno a los que se construye el presente DORA 2027-2031 son el desarrollo de las infraestructuras para atender a la demanda de los próximos años; la excelencia en la prestación de los servicios y la sostenibilidad y resiliencia de la red aeroportuaria. Todo ello apoyado en la innovación y la digitalización de los servicios aeroportuarios.

Conforme se establece en la Ley 18/2014, la elaboración del citado DORA 2027-2031 por la Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, ha partido de una propuesta de Aena, previamente consultada con las comunidades autónomas, ciudades autónomas de Ceuta y Melilla, Consells y Cabildos insulares; así como con las asociaciones representativas de usuarios de las infraestructuras aeroportuarias. De la propuesta de Aena se ha dado

traslado a los Comités de Coordinación Aeroportuaria constituidos en las respectivas Comunidades Autónomas y Ciudades con Estatuto de Autonomía, atendiendo a lo previsto en la Ley 18/2014.

En su tramitación, se han recabado los informes de la Comisión Nacional de los Mercados y de la Competencia (CNMC), de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), así como de la Dirección General de Política Económica del Ministerio de Economía, Comercio y Empresa.

La adopción del DORA 2027-2031 se produce antes del 30 de septiembre del último ejercicio en que resulta de aplicación el DORA 2022-2026, conforme a lo establecido en la Ley 18/2014.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Transportes y Movilidad Sostenible, previo informe de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos (CDGAE),

El Consejo de Ministros, en su reunión de 15 de septiembre de 2026, acuerda:

Primero.

Aprobar el Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA) 2027-2031 que se acompaña a este Acuerdo, de conformidad con lo previsto en el artículo 26 de la Ley 18/2014, de 15 de octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia, acordando su aplicación a partir del día 1 de enero de 2027.

Segundo.

Requerir a Aena, S.M.E., SA para que adopte las medidas exigidas por la Ley 18/2014, de 15 de octubre, para establecer y aprobar las tarifas aeroportuarias aplicables, conforme al Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA) 2027-2031.

ANEXO II

Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA) 2027-2031

SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Secretaría General de Transportes Aéreo y Marítimo

Dirección General de Aviación Civil

DOCUMENTO DE REGULACIÓN AEROPORTUARIA 2027-2031

Septiembre de 2026

Índice

Prólogo.

1. Marco regulatorio y procedimiento de aprobación.
 - 1.1 Fundamento jurídico y naturaleza del instrumento.
 - 1.2 Ámbito temporal y territorial.
 - 1.3 El mecanismo de regulación de ingresos.
 - 1.4 Tramitación y aprobación del documento.
 - 1.5 Estructura y contenido del documento.

2. Desempeño de la operación de la red aeroportuaria.
3. Líneas estratégicas para el periodo 2027-2031.
4. Previsiones de tráfico para el período 2027-2031.
 - 4.1 Previsiones de tráfico 2027-2031.
 - 4.2 Previsiones de tráfico 2032-2041.
5. Condiciones aplicables al período 2027-2031.
 - 5.1 Estándares de capacidad.
 - 5.2 Estándares de calidad.
 - 5.3 Estándares medioambientales.
 - 5.4 Condiciones mínimas de servicio y otras condiciones aplicables al quinquenio 2027-2031.
 - 5.4.1 Horarios operativos.
 - 5.4.2 Servicios tránsito aéreo, navegación aérea y servicios meteorológicos.
 - 5.4.3 Condiciones meteorológicas adversas.
 - 5.4.4 Condiciones particulares para aeropuertos no peninsulares o que sirvan rutas con Obligaciones de Servicio Público (OSP).
 - 5.4.5 Facilitación de la Aviación General.
 - 5.5 Inversiones previstas para el periodo 2027-2031.
 - 5.5.1 Condiciones de inversión para el periodo 2027-2031.
 - 5.5.2 Programa de inversión y desviaciones sobre la inversión programada.
6. El Ingreso Máximo Anual por Pasajero (IMAP) para el período 2027-2031.
 - 6.1 Costes operativos.
 - 6.2 Costes de capital.
 - 6.3 Estimación del componente X.
 - 6.4 Los costes por servicio y su contribución al IMAP.
7. Criterios para la fijación anual de las tarifas aeroportuarias en el período 2027-2031.
 - 7.1 La elaboración del IMAAJ.
 - 7.2 El procedimiento anual de fijación de tarifas aeroportuarias.
 - 7.3 Bonificaciones e incentivos comerciales.
 - 7.3.1 Bonificaciones por razones de interés general para el período 2027-2031.
 - 7.3.2 Incentivos comerciales.
8. Mecanismos de coordinación institucional durante la aplicación del DORA 2027-2031.
 - 8.1 Provisión de información por parte de Aena.
 - 8.2 Criterios para la supervisión de inversiones y la aplicación del régimen de infracciones.
 - 8.3 Requisitos para la supervisión de AESA.
 - 8.4 Requisitos para el seguimiento de la gestión aeroportuaria.

Anexos.

- Anexo 1. Tráfico.
- Anexo 2. Capacidad.
- Anexo 3. Calidad.
- Anexo 4. Medioambiente.
- Anexo 5. Condiciones mínimas de servicio.
- Anexo 6. Inversiones previstas.
- Anexo 7. Definición de los componentes del IMAAJ.

PRÓLOGO

España es un país cuya realidad social, territorial y económica no puede entenderse sin el transporte aéreo. Nuestra posición geográfica, la naturaleza no peninsular de parte de nuestro territorio y nuestros vínculos internacionales hacen de la conectividad aérea un elemento esencial para asegurar la cohesión del país, la igualdad de oportunidades entre ciudadanos y el desarrollo económico de todas nuestras regiones.

En este contexto, la red de aeropuertos de interés general constituye mucho más que una infraestructura de transporte. Vertebramos nuestro territorio, conecta a personas y empresas e impulsa nuestros principales motores económicos, como el turismo.

La experiencia acumulada durante las últimas décadas ha demostrado que las decisiones que se han venido sucediendo en materia de planificación aeroportuaria han trascendido ampliamente el horizonte temporal en el que se adoptaron y han generado beneficios de largo recorrido en nuestra sociedad. El extraordinario esfuerzo inversor que se llevó a cabo en los primeros años de este siglo permitió dotar a España de una red aeroportuaria moderna, segura y eficiente, que hoy sitúa a nuestro país entre los principales mercados aeroportuarios a nivel global.

La plena recuperación experimentada tras la pandemia ha confirmado la fortaleza estructural del transporte aéreo en España. El dinamismo del sector turístico, la creciente internacionalización de nuestra economía y la posición estratégica de nuestro país han impulsado una demanda que ha superado las previsiones y que continúa mostrando una tendencia de crecimiento sostenido. Este comportamiento constituye una excelente noticia para nuestro país y, al mismo tiempo, evidencia la necesidad de anticipar las decisiones que permitirán mantener la capacidad, la calidad y la competitividad de la red aeroportuaria durante las próximas décadas.

El reto no consiste únicamente en continuar desarrollando las infraestructuras aeroportuarias, sino, sobre todo, en disponer de un sistema aeroportuario capaz de responder a un contexto en permanente transformación. La digitalización, la innovación tecnológica, la sostenibilidad ambiental y la adaptación al cambio climático, la resiliencia operativa y la ciberseguridad son ahora elementos inseparables al transporte aéreo del futuro y, por ende, de la operación aeroportuaria.

Es precisamente en este escenario donde adquiere una importancia clave el Documento de Regulación Aeroportuaria 2027-2031, por cuanto representa el pilar estratégico que orientará y garantizará que la red de aeropuertos de interés general de Aena continúe siendo un referente y un motor de crecimiento, cohesión y competitividad para España. Asimismo, permitirá preparar las principales infraestructuras para responder a las necesidades de movilidad de las próximas décadas, preservando al mismo tiempo la viabilidad económica del sistema y unas tarifas competitivas que favorezcan el desarrollo de la conectividad.

Todo ello ha quedado reflejado en este DORA 2027-2031, aprobado por el Consejo de Ministros el 15 de septiembre. Conscientes de la importancia que los aeropuertos desempeñan, el documento refuerza los estándares de calidad respecto al periodo anterior; continúa apostando por la sostenibilidad ambiental y la resiliencia entre sus principios de actuación; impulsa las inversiones estratégicas necesarias para afrontar el crecimiento previsto y mantiene una senda tarifaria competitiva que permitirá seguir

fortaleciendo la posición de España como uno de los principales focos de actividad aeroportuaria del mundo.

El documento es el resultado de un amplio procedimiento de consulta previsto en nuestro ordenamiento jurídico, y ha sido especialmente sensible a las aportaciones de las administraciones territoriales, las asociaciones representativas de usuarios y los distintos agentes que integran el sector aeronáutico. Este proceso ha permitido enriquecer el documento desde una perspectiva técnica y territorial, reforzando el carácter integrador del modelo aeroportuario español.

En definitiva, el DORA 2027-2031 refleja una forma de entender la planificación aeroportuaria basada en la anticipación, la responsabilidad y la visión de largo plazo. Una planificación que mira más allá del próximo quinquenio para seguir construyendo una red aeroportuaria capaz de acompañar el crecimiento de nuestro país, garantizar la movilidad de los ciudadanos, fomentar la competitividad de nuestra economía y seguir consolidando el papel de España como una referencia internacional en el transporte aéreo.

1. Marco regulatorio y procedimiento de aprobación

1.1 Fundamento jurídico y naturaleza del instrumento.

El marco regulatorio aplicable a la red de aeropuertos de interés general gestionada por Aena, S.M.E., S.A. (en adelante, Aena) se desarrolla 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). Dicha norma atribuye al Documento de Regulación Aeroportuaria (en adelante, DORA) la función de fijar, con periodicidad quinquenal, las condiciones que regirán el conjunto de la red, que califica como servicio de interés económico general.

Desde la entrada en vigor de la Ley 18/2014 se han sucedido dos períodos regulatorios, el DORA 2017-2021 y el DORA 2022-2026, de forma que el presente documento aplicará al tercer período de regulación quinquenal del sistema aeroportuario español, comprendido entre los años 2027 y 2031.

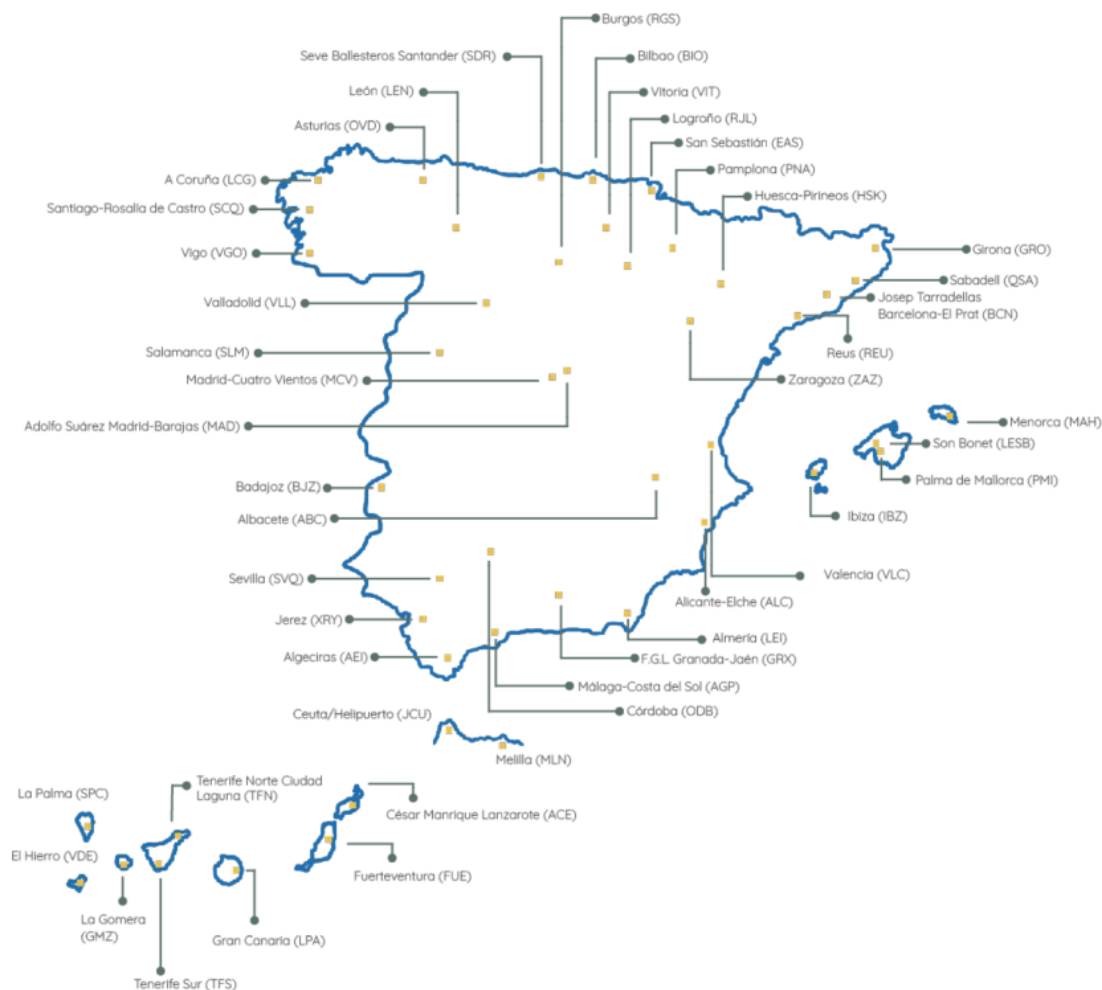
Las condiciones recogidas en este documento vinculan a Aena durante todo el periodo, requiriendo unos niveles adecuados de capacidad, calidad, eficiencia, seguridad y sostenibilidad en la prestación de los servicios aeroportuarios, al tiempo que ofrecen al gestor un marco estable y previsible que facilita la planificación de sus actuaciones futuras. El DORA 2027-2031 se configura así como un instrumento clave de actuación aeroportuario a medio plazo que garantiza el interés general.

1.2 Ámbito temporal y territorial.

El DORA 2027-2031 es de aplicación entre el 1 de enero de 2027 y el 31 de diciembre de 2031. Sus condiciones se definen por años naturales.

Su ámbito de aplicación atiende a lo previsto en la Ley 18/2014, de 15 de octubre, y abarca 45 aeropuertos y 2 helipuertos distribuidos por todo el territorio, como se muestra en la Figura 1.1.

Figura 1.1 Red de aeropuertos y helipuertos de Aena. Año 2026



1.3 El mecanismo de regulación de ingresos.

La regulación de los ingresos aeroportuarios se circunscribe a los denominados servicios aeroportuarios básicos¹, es decir, aquellos prestados a aeronaves y pasajeros cuyos costes se recuperan mediante prestaciones patrimoniales públicas.

¹ De acuerdo con el artículo 68.2 de la Ley 21/2003, los servicios aeroportuarios básicos son aquellos cuyos ingresos se obtienen en forma de prestaciones patrimoniales públicas:

- Por la utilización de las pistas de los aeropuertos civiles y de utilización conjunta y de las bases aéreas abiertas al tráfico civil por las aeronaves y la prestación de los servicios precisos para dicha utilización, distintos de la asistencia en tierra a las aeronaves, pasajeros y mercancías.

- Por los servicios de tránsito aéreo de aeródromo que facilite el gestor aeroportuario, sin perjuicio de que tales servicios se presten a través de los proveedores de servicios de tránsito aéreo debidamente certificados que hubieren sido contratados por aquél y designados al efecto por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

- Por los servicios de meteorología que facilite el gestor aeroportuario, sin perjuicio de que tales servicios se presten a través de los proveedores de servicios de meteorología debidamente certificados y, además, designados al efecto por el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.

- Por los servicios de inspección y control de pasajeros y equipajes en los recintos aeroportuarios, así como los medios, instalaciones y equipamiento necesarios para la prestación de los servicios de control y vigilancia en las áreas de movimiento de aeronaves, zonas de libre acceso, zonas de acceso controlado y zonas restringidas de seguridad en todo el recinto aeroportuario ligados a las prestaciones patrimoniales de carácter público.

- Por la puesta a disposición a los pasajeros de las instalaciones aeroportuarias no accesibles a los visitantes en terminales, plataformas y pistas, necesaria para poder hacer efectivo su contrato de transporte aéreo.
- Por los servicios que permiten la movilidad general de los pasajeros y la asistencia necesaria a las personas con movilidad reducida (PMR) para permitirles desplazarse desde un punto de llegada al aeropuerto hasta la aeronave, o desde ésta a un punto de salida, incluyendo el embarque y desembarque.
- Por la utilización de las zonas de estacionamiento de aeronaves habilitadas al efecto en los aeropuertos.
- Por la utilización de las instalaciones aeroportuarias para facilitar el servicio de embarque y desembarque de pasajeros a las compañías aéreas a través de pasarelas telescópicas o la simple utilización de una posición de plataforma que impida la utilización de la correspondiente pasarela a otros usuarios.
- Por la utilización del recinto aeroportuario para el transporte y suministro de combustibles y lubricantes, cualquiera que sea el modo de transporte o suministro.
- Por la utilización del recinto aeroportuario para la prestación de servicios de asistencia en tierra que no se encuentre gravado por otra contraprestación específica.

El DORA define una senda de evolución tarifaria que equilibra de manera prospectiva, a lo largo del quinquenio, los ingresos esperados por la prestación de dichos servicios con sus costes esperados, incorporando una remuneración adecuada de los activos afectos a los servicios. En aplicación del principio de caja doble (dual till) previsto en la Ley 18/2014, las prestaciones patrimoniales públicas cubren exclusivamente los costes de los servicios aeroportuarios básicos, sin que puedan trasladarse «subvenciones cruzadas» procedentes de actividades comerciales no reguladas.

Debe subrayarse que el DORA no garantiza la recuperación de los costes en los que realmente Aena incurra durante el quinquenio. La senda prospectiva de costes, incluyendo los derivados de la inversión total reconocida, se establece a los efectos de estimar la evolución tarifaria permitida, pero las desviaciones que se produzcan, respecto a la previsión del DORA, tanto en costes como en demanda, son asumidas, con carácter general, por el propio operador.

1.4 Tramitación y aprobación del documento.

Un procedimiento tasado, robusto y alineado con la Directiva Europea sobre tasas aeroportuarias.

El proceso de elaboración del DORA 2027-2031 se inició con la propuesta formulada por Aena que, conforme a lo previsto en la Ley 18/2014, fue objeto del procedimiento de consulta con las Asociaciones Representativas de Usuarios entre octubre de 2025 y febrero de 2026, asegurándose así el cumplimiento de los principios establecidos en la Directiva de tasas aeroportuarias². Los resultados de estas consultas han sido tenidos en cuenta en este documento siempre que ello no afectara al interés general.

² Directiva 2009/12/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2009, relativa a las tasas aeroportuarias.

El documento ha tomado en consideración el contenido de los informes consultivos emitidos, en sus respectivos ámbitos de competencia, por la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) y la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), en su condición de organismos supervisores, así como, en lo relativo a los valores tarifarios, el de la Dirección General de Política Económica del Ministerio de Economía, Comercio y Empresa (DGPOLECO), todo ello conforme al artículo 25.3 de la Ley 18/2014.

La aprobación final del DORA 2027-2031 se ha articulado mediante Acuerdo del Consejo de Ministros, previo informe de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos (CDGAE), en los términos exigidos por el artículo 26.1 de la Ley 18/2014.

El papel clave de las Administraciones territoriales en el procedimiento hasta la aprobación del DORA 2027-2031.

Durante el segundo quinquenio regulatorio se ha aprobado la Ley 8/2025, de 29 de septiembre, que ha reforzado la participación de las administraciones territoriales en el procedimiento de tramitación del DORA. En este sentido, este DORA 2027-2031 ha tenido en cuenta las apreciaciones que han sido trasladadas por las Comunidades Autónomas, Ciudades Autónomas de Ceuta y Melilla, Consells y Cabildos insulares en relación con la propuesta de DORA de Aena.

Asimismo, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 24.3 de la Ley 18/2014, la propuesta de Aena se presentó a los Comités de Coordinación Aeroportuaria, con el fin de recabar el parecer de los Gobiernos autonómicos, corporaciones locales y agentes económicos y sociales del territorio. Sus observaciones se han tenido en cuenta en la elaboración de este documento.

Figura 1.2 Proceso hasta la aprobación del DORA 2027-2031



1.5 Estructura y contenido del documento.

El DORA 2027-2031 define todas las condiciones regulatorias que se establecen en el artículo 29.1 de la Ley 18/2014. En este documento se organizan con la siguiente estructura.

i. La Sección 2 contiene una descripción de la evolución y la situación actual de los aeropuertos de la red de Aena.

ii. La Sección 3 presenta las líneas estratégicas del DORA para el quinquenio.

iii. La Sección 4 establece las previsiones de tráfico en las que se fundamenta el contenido del DORA 2027-2031.

iv. La Sección 5 identifica las condiciones aplicables al quinquenio 2027-2031, de acuerdo con lo establecido en la Ley 18/2014, sobre:

- Las inversiones.
- Los estándares de capacidad.
- Los estándares de calidad.
- Los estándares en materia medioambiental.
- Las condiciones mínimas de servicio y otras condiciones aplicables al quinquenio justificadas por razones de interés general.

v. La Sección 6 identifica:

– Los costes operativos y de capital anuales que se tomarán como base para el cálculo del ingreso máximo anual por pasajero, IMAP.

– La estimación del componente X, parámetro que definirá la senda tarifaria durante el quinquenio, y su efecto sobre el nivel del Ingreso Máximo por Pasajero, IMAP, durante el periodo regulatorio, así como los criterios para el establecimiento del ingreso máximo anual por pasajero ajustado, IMAAJ, a través de los parámetros B, RI, K y D.

– Los costes por cada servicio aeroportuario básico y la contribución de los costes que se recuperan con cada tarifa a la determinación del ingreso máximo anual por pasajero, IMAP.

– Las bonificaciones por razones de interés general y esquemas de incentivos.

vi. La Sección 7 describe los criterios para la fijación anual de las tarifas aeroportuarias en el período 2027-2031.

vii. La Sección 8 desarrolla los mecanismos de coordinación entre los diferentes organismos para la supervisión y el seguimiento del DORA 2027-2031 durante su periodo de aplicación.

viii. Finalmente, el documento contiene una serie de anexos que detallan los aspectos técnicos considerados en las secciones anteriores:

Anexo 1. Tráfico.

Anexo 2. Capacidad.

Anexo 3. Calidad.

Anexo 4. Medioambiente.

Anexo 5. Condiciones mínimas de servicio.

Anexo 6. Inversiones previstas.

Anexo 7. Definición de los componentes del IMAAJ.

Figura 1.3 Aspectos técnicos contemplados en el DORA 2027-2031



2. Desempeño de la operación de la red aeroportuaria

La evolución del tráfico en las últimas décadas.

El tráfico de pasajeros en la red de Aena ha atravesado, en los últimos veinticinco años, fases claramente diferenciadas. Tras un primer ciclo expansivo que culminó en 2007 con 210 millones de pasajeros, la crisis económica internacional y la competencia del tren de alta velocidad provocaron una contracción de la demanda hasta 2013.

A partir de 2014 se abrió una nueva etapa de crecimiento sostenido, impulsada por la recuperación económica y el dinamismo turístico, que llevó a un nuevo récord de pasajeros en 2019, con 275 millones. La pandemia ocasionada por la COVID-19 truncó abruptamente esta senda, y supuso una reducción del tráfico aéreo en la red superior al 72 % respecto a 2019, hasta los 76 millones de pasajeros en 2020.

La recuperación posterior, inicialmente condicionada por las restricciones a la movilidad, se aceleró notablemente en 2022 y 2023 gracias, entre otras cuestiones, a la fortaleza del turismo y a la normalización de la actividad económica. Este fuerte crecimiento, acentuado en España con respecto al observado en otros países de nuestro entorno, se consolidó en 2024, año desde el que se han venido encadenando anualmente cifras récord (309,3 millones de pasajeros y 321,6 millones de pasajeros en 2024 y 2025 respectivamente).

La sólida evolución evidencia la buena salud del transporte aéreo en España y tiene una traslación directa en necesidades en materia de capacidad, inversiones y calidad de servicio que se han contemplado en el DORA 2027-2031.

Gráfico 2.1 Evolución histórica de pasajeros comerciales de Aena en España³, 2001-2025



Fuente: Aena (millones de pasajeros)

³ Incluyendo los Aeropuertos en la Región de Murcia.

La capacidad, la calidad y las condiciones mínimas del servicio de la red aeroportuaria

La red contó con capacidad adecuada para atender la demanda. Las inversiones ejecutadas durante el segundo quinquenio situarán la capacidad global de la red en torno a 358 millones de pasajeros en 2026, una mejora superior al 3% respecto al ciclo previo.

Por su parte, los estándares de calidad establecidos en los anteriores DORA se han cumplido satisfactoriamente. En concreto, en el DORA 2022-2026 mejoró globalmente el desempeño en el ámbito de la calidad de servicio, como se desprende de los resultados obtenidos del parámetro de ajuste por el cumplimiento de los niveles de calidad del servicio (parámetro B), supervisado por AESA. La Tabla 2.1 recoge la evolución del parámetro B en el periodo 2022-2026:

Tabla 2.1 Valor del parámetro B por el cumplimiento de los niveles de calidad de servicio aplicable en la determinación de las tarifas anuales

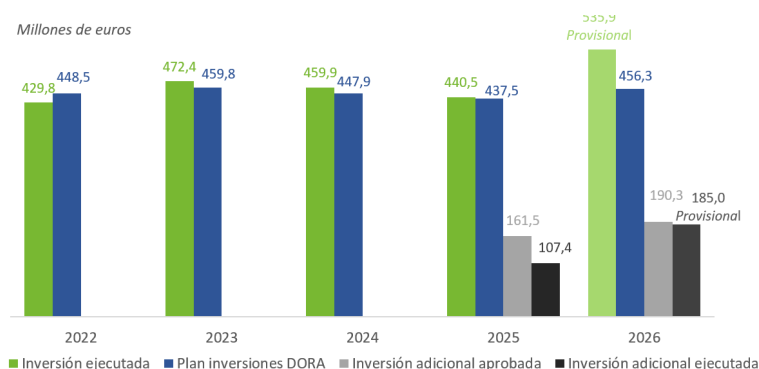
Porcentaje	2022	2023	2024	2025	2026
Valor aplicado del parámetro B.	0,12	0,55	0,31	0,28	0,44

Fuente: Resoluciones CNMC.

Ejecución de las inversiones.

La ejecución de inversiones en el periodo muestra un elevado grado de alineamiento con el Plan de Inversiones del DORA, que estaba sujeto a un límite anual de inversión de 450 millones de euros, establecido en la Ley 18/2014. Netamente, se ha superado el volumen inversor inicialmente previsto al cual se han añadido las inversiones aprobadas el 1 de julio de 2025 por Acuerdo del Consejo de Ministros que han supuesto 161,5 millones de euros en 2025 y 190,3 millones en 2026 respectivamente.

Gráfico 2.2 Inversión ejecutada respecto al plan de inversiones previsto en el DORA 2022-2026 (cifras previstas para 2026)



Fuente: Aena

Desempeño económico.

Con respecto a los resultados económicos de la actividad regulada, Aena logró en el conjunto del periodo un resultado de explotación superior al esperado. En concreto, la actividad regulada entre los ejercicios 2022 a 2025 generó unos beneficios (EBIT⁴) por la actividad regulada de 2.882,3 millones de euros.

⁴ Earnings Before Interest and Taxes.

Como se ha señalado, el periodo se ha caracterizado por una recuperación progresiva tras la caída de resultados asociada a la pandemia, pasando de una rentabilidad regulada antes de impuestos (medida en términos de ROCE⁵) del 2,2% en 2022 a un 11,4% en 2025.

⁵ El ROCE de la actividad regulada de Aena se define como la ratio entre el EBIT regulado y la Base de Activos Regulada (BAR) media anual.

El incremento de los beneficios de la actividad regulada se debió, en gran medida, al aumento del tráfico con respecto al previsto en el DORA 2022-2026 y a unos costes incurridos que, aunque superiores a los previstos en el citado documento, crecieron en menor medida que el tráfico observado. A ello se unió un modesto incremento de las tarifas aeroportuarias, consecuencia de los ajustes previstos en la Ley 18/2014 aplicados a la senda tarifaria del 0% establecida en el DORA 2022-2026 (índice P, ajustes por calidad y por cumplimiento de inversiones).

Tabla 2.2 Variación interanual de la senda tarifaria en el periodo regulatorio 2022-2026

Porcentaje	2022 – Porcentaje	2023 – Porcentaje	2024 – Porcentaje	2025 – Porcentaje	2026 – Porcentaje
Senda tarifaria tras la aplicación de los ajustes previstos en la Ley 18/2014.	-3,17	0,00	4,09	0,00	6,44

Fuente: Resoluciones CNMC.

3. Líneas estratégicas para el periodo 2027-2031

La red de aeropuertos de interés general gestionada por Aena constituye una infraestructura estratégica para España. Desempeña un papel esencial que asegura

nuestra conectividad, la cohesión territorial y el desarrollo de sectores clave para nuestro país, entre ellos, el turismo.

Desde que se aprobase la Ley 18/2014, de 15 de octubre, los dos periodos regulatorios previos han permitido consolidar un modelo que ha demostrado su estabilidad y robustez ante el gran desafío que ha supuesto lograr una red de aeropuertos eficiente, resiliente y capaz, que ha dado una respuesta solvente a las necesidades del transporte aéreo en España en condiciones óptimas de seguridad, calidad y sostenibilidad.

El volumen de actividad en la red ha superado ya ampliamente los niveles de tráfico aéreo antes de la pandemia. Durante los últimos años el transporte aéreo ha crecido a un ritmo notablemente superior al de otros países de nuestro entorno y el sistema aeroportuario español afronta ahora un nuevo escenario que requiere abordar un ciclo inversor potente para preparar la red aeroportuaria del futuro y dar una respuesta eficiente a los retos del crecimiento en las próximas décadas.

Conciliar el desarrollo de las infraestructuras de la red con la necesaria continuidad de las operaciones aéreas en condiciones óptimas es un importante reto que ha de acometerse con la colaboración de todos los actores relevantes del transporte aéreo en España.

En este contexto, las líneas estratégicas del presente DORA 2027-2031 se articulan en torno a tres grandes pilares:

- La adaptación de la capacidad aeroportuaria a la demanda futura, sustentada en un nuevo ciclo inversor que asegure el desarrollo ordenado y sostenible de las infraestructuras aeroportuarias.
- La excelencia en la prestación de los servicios aeroportuarios, manteniendo los máximos niveles de calidad, seguridad y eficiencia, a la vez que se mejora la experiencia de los pasajeros y optimiza la operativa de las compañías aéreas.
- La sostenibilidad y la resiliencia de la red aeroportuaria, impulsando la descarbonización, la eficiencia en el uso de los recursos, la adaptación al cambio climático y la integración de los aeropuertos en un modelo de movilidad cada vez más respetuoso con el medioambiente.

Estos tres pilares se apoyan transversalmente en la innovación; la digitalización y automatización a través del uso de tecnologías como la inteligencia artificial y la analítica avanzada de datos; y el refuerzo de la ciberseguridad. Todas estas palancas permitirán incrementar la eficiencia operativa, optimizar la utilización de las infraestructuras, fortalecer la resiliencia del sistema aeroportuario y facilitar una mejor prestación de los servicios.

Infraestructuras para atender a los retos del transporte aéreo del futuro.

Las importantes inversiones llevadas a cabo durante la primera década de los años 2000 permitieron dotar a la red de Aena de unas infraestructuras modernas y capaces, que favorecieron el crecimiento sostenido del tráfico aéreo y consolidaron a España como uno de los principales mercados aeroportuarios europeos. Estas actuaciones, junto a una gran capacidad de adaptación y flexibilidad ante las distintas situaciones que han venido aconteciendo en los últimos años, han permitido que la red se posicione en el inicio de este nuevo periodo regulatorio desde una posición de fortaleza.

Para seguir manteniendo y robusteciendo aún más esa posición, y ante el crecimiento previsto en el medio y largo plazo, se hace necesario poner en marcha un nuevo ciclo de planificación e inversión, con una visión de largo plazo, que permita anticipar las necesidades futuras del sistema aeroportuario español. La dimensión de las actuaciones previstas y la complejidad técnica, ambiental y administrativa que caracterizan a este tipo de proyectos exige abordar su desarrollo con suficiente antelación, garantizando que las nuevas capacidades puedan incorporarse

progresivamente, cuando resulten necesarias para atender de manera adecuada las cada vez mayores exigencias del sector.

Así, el nuevo ciclo inversor que se iniciará en el periodo regulatorio 2027-2031 garantizará que la red de aeropuertos de interés general disponga de la capacidad necesaria para responder de forma segura, eficiente y sostenible a la evolución prevista de la demanda de transporte aéreo durante las próximas décadas.

La incorporación gradual de nueva capacidad, junto con la modernización de las infraestructuras existentes, permitirá afrontar los incrementos de demanda esperados con las máximas garantías, manteniendo los niveles óptimos de calidad y seguridad.

Con todo, el ciclo inversor se orientará a los siguientes objetivos:

- adaptar progresivamente la capacidad de la red aeroportuaria a la evolución prevista del tráfico aéreo;
- garantizar la prestación del servicio en condiciones óptimas de calidad durante la ejecución de las infraestructuras, minimizando las afecciones a la operación aeroportuaria;
- renovar y modernizar activos estratégicos, preservando elevados niveles de seguridad, fiabilidad y eficiencia operativa;
- reforzar la resiliencia y sostenibilidad de la red de aeropuertos potenciando mecanismos de flexibilidad y adaptación al cambio climático en la planificación, diseño y ejecución de las nuevas infraestructuras;
- potenciar la intermodalidad a través de la integración de los aeropuertos con otros modos de transporte, mejorando la accesibilidad de los ciudadanos y de las actividades económicas a la red aeroportuaria.

Hacia la excelencia en la prestación de los servicios aeroportuarios.

La gestión de la red aeroportuaria durante el periodo 2027-2031 continuará cimentándose en los principios de seguridad y calidad. En este sentido, para dar respuesta a las necesidades de los usuarios, se continuará avanzando hacia modelos de gestión cada vez más eficientes, flexibles y orientados al usuario.

Con este propósito, Aena continuará desarrollando actuaciones destinadas a mejorar la experiencia de los pasajeros y optimizar la operativa de las compañías aéreas. Durante el quinquenio se trabajará en potenciar la accesibilidad de las infraestructuras, su confort y funcionalidad; así como en una organización más eficiente de los procesos aeroportuarios y una mayor coordinación entre todos los agentes que intervienen en la operación.

Por su parte, la incorporación progresiva de soluciones digitales permitirá agilizar los procesos aeroportuarios, facilitar la autonomía del pasajero y mejorar la gestión de la operación mediante herramientas colaborativas, sistemas avanzados de planificación y análisis de datos. Estas tecnologías contribuirán igualmente a optimizar la utilización de las infraestructuras y a mejorar la capacidad de respuesta ante situaciones operativas complejas.

En el ámbito de la seguridad, el DORA 2027-2031 mantendrá el compromiso con la mejora continua de la seguridad operacional y de la protección de las infraestructuras aeroportuarias, incorporando nuevas soluciones tecnológicas y reforzando la capacidad de prevención y respuesta frente a riesgos físicos y digitales, garantizando la continuidad de los servicios aeroportuarios y la protección de las infraestructuras críticas.

En definitiva, la red aeroportuaria continuará ofreciendo elevados niveles de calidad, seguridad y eficiencia, consolidando un modelo de gestión orientado al usuario y preparado para responder a la evolución del transporte aéreo.

La sostenibilidad y resiliencia de la red como piedra angular de nuestro modelo aeroportuario.

La sostenibilidad constituye uno de los principios que orientarán el desarrollo de la red aeroportuaria durante el periodo regulatorio 2027-2031. El crecimiento del transporte

aéreo debe compatibilizarse con la protección del medioambiente, el uso eficiente de los recursos y el fortalecimiento de la capacidad de adaptación de las infraestructuras frente a los riesgos derivados del cambio climático.

En este contexto, el DORA 2027-2031 dará continuidad a las actuaciones desarrolladas en los anteriores periodos regulatorios, en coherencia con la Estrategia de Sostenibilidad y el Plan de Acción Climática de Aena, reforzando la integración de los criterios ambientales en la planificación, construcción y explotación de las infraestructuras aeroportuarias.

Para ello, entre otras cuestiones, en este Plan se desplegarán los siguientes programas estratégicos:

- Neutralidad de carbono, que persigue la transformación de Aena en un gestor de aeropuertos Net Zero en 2030 a través de iniciativas como el autoconsumo de energía verde, proyectos de energía renovable como plantas fotovoltaicas o energía térmica, la reducción del consumo de energía eléctrica o la flota propia de vehículos sostenibles, entre otros.

- Aviación sostenible, actuando como tractor de otros agentes del sector de la aviación para acelerar su descarbonización. Los ejes de actuación se centran principalmente en la participación proactiva en el desarrollo de nuevos combustibles sostenibles y su integración en el sector de la aviación, la eficiencia en las operaciones aeroportuarias en colaboración con Enaire, aerolíneas y agentes handling para reducir emisiones, y la electrificación de la flota de vehículos de ground handling.

- Comunidad y cadena de valor sostenible, que fomenta el transporte multimodal, como clave para la descarbonización del viaje completo de cada usuario del transporte aéreo, para lo cual es necesario convertir a los aeropuertos en nodos de conexión intermodal que faciliten el traslado puerta a puerta de manera eficiente, sostenible y resiliente. Se avanzará en la definición de planes que permitan conectar los aeropuertos con estaciones de tren y de alta velocidad, y en proporcionar a los transportes terrestres la infraestructura de recarga necesaria para que las tecnologías más sostenibles de vehículos puedan operar en la red de Aena.

Esta visión fomenta una movilidad baja en emisiones, mejora la accesibilidad territorial y refuerza el papel del aeropuerto como nodo estratégico en la movilidad del futuro, alineado con la política europea de desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte (TEN-T).

Con todo ello, el DORA 2027-2031 consolida una visión de largo plazo orientada a compatibilizar el crecimiento del transporte aéreo con la protección del medioambiente, la resiliencia de las infraestructuras y la sostenibilidad económica y operativa del sistema aeroportuario, reforzando el papel de la red de aeropuertos como infraestructura estratégica al servicio de la movilidad, la cohesión territorial y el desarrollo económico de España.

4. Previsiones de tráfico para el período 2027-2031

Las previsiones de tráfico de pasajeros son un aspecto fundamental para la concreción de los parámetros previstos en la Ley 18/2014, entre ellos, los indicadores de capacidad, las inversiones y la senda tarifaria. En este sentido, el DORA 2027-2031 ha tenido en cuenta las cifras de tráfico que se detallan en esta sección.

4.1 Previsiones de tráfico 2027-2031.

La Tabla 4.1. recoge la previsión del tráfico considerada en el presente DORA 2027-2031, en términos de pasajeros, operaciones, mercancías y unidades de tráfico (ATU). Como se ha señalado, este pronóstico se ha empleado para estimar las condiciones operativas que se identifican en la Sección 5 y el ingreso máximo anual por pasajero (IMAP), que se fija en la Sección 6.

Tabla 4.1 Previsiones de tráfico totales de los aeropuertos de la red de Aena 2027-2031

Tráfico	2027	2028	2029	2030	2031
Pasajeros (MPAX).	338,8	346,7	354,3	359,7	363,5
Porcentaje ⁶ .	n.a.	2,32 %	2,21 %	1,51 %	1,05 %
Operaciones (mOPS).	2.826,4	2.881,8	2.935,1	2.967,8	2.987,1
Porcentaje.	n.a.	1,96 %	1,85 %	1,11 %	0,65 %
Mercancías (Mkg).	1.528	1.599	1.670	1.727	1.776
Porcentaje.	n.a.	4,63 %	4,43 %	3,46 %	2,84 %
ATU (MATU).	636,76	650,86	664,55	673,74	679,95
Porcentaje.	n.a.	2,21 %	2,10 %	1,38 %	0,92 %

⁶ Porcentajes de variación con respecto al ejercicio previo.

Nota:

- MPAX: Millones de pasajeros.
- mOPS: Miles de operaciones.
- Mkg: Millones de kilogramos de carga.
- ATU: pasajeros + (10 x toneladas de carga) + (100 x operaciones).
- MATU: Millones de ATU.

El Anexo 1 recoge estas previsiones desglosadas por aeropuerto y tipo de pasajero según ámbito de procedencia. En este anexo también se incorporan las hipótesis en las que se basa esta previsión.

Las previsiones de tráfico que sustentan el DORA 2027-2031 se han elaborado considerando la información disponible en el momento de su preparación y reflejan el escenario central de evolución esperado para la red aeroportuaria de Aena durante el período regulatorio. No obstante, dada la naturaleza dinámica del sector del transporte aéreo y el horizonte temporal de las previsiones, subsiste un cierto grado de incertidumbre asociado a factores económicos, geopolíticos, regulatorios, tecnológicos, medioambientales y de mercado que pueden influir en la evolución efectiva de la demanda.

4.2 Previsiones de tráfico 2032-2041.

Atendiendo a lo dispuesto en el artículo 29.2 de la Ley 18/2014, la Tabla 4.2 presenta las previsiones de tráfico de largo plazo, con el objeto de facilitar la programación aeroportuaria a largo plazo.

Tabla 4.2 Previsiones de tráfico totales de los aeropuertos de la red de Aena, 2032-2041

Tráfico	2032	2036	2041	CAGR 2032-2041
Pasajeros (MPAX).	368	396	433	1,8 %
Operaciones (mOPS).	3.013	3.172	3.365	1,2 %
Mercancías (Mkg).	1.828	2.030	2.284	2,5 %

Nota:

- MPAX: Millones de pasajeros.
- mOPS: Miles de operaciones.
- Mkg: Millones de kilogramos de carga.

5. Condiciones aplicables al período 2027-2031

En este apartado se establecen los requisitos aplicables al quinquenio 2027-2031 que Aena deberá cumplir en relación con la prestación de los servicios aeroportuarios básicos en toda su red. Dichos requisitos dan continuidad al marco de condiciones que se ha venido consolidando y reforzando durante los dos periodos regulatorios previos, por lo que muestran características comunes con DORAs previos, si bien, se han incorporado ajustes como fruto del proceso de mejora continua.

Con la fijación de estas obligaciones se asegura el interés general; la suficiencia e idoneidad de la red de aeropuertos, en términos de calidad, seguridad y eficiencia; la continuidad y la adecuada prestación de los servicios aeroportuarios básicos; y, por tanto, la movilidad de los ciudadanos y la cohesión económica, social y territorial.

El incumplimiento de las condiciones establecidas en este DORA 2027-2031 podrá dar lugar a la aplicación de las penalizaciones previstas en la Ley 18/2014 y concretadas en este DORA en materia de calidad e inversiones y, en su caso, el régimen sancionador contemplado en la sección 4.^a, Capítulo I, Título II, de la citada ley.

Las condiciones que afecten a las bases aéreas abiertas al tráfico civil y/o aeródromos de utilización conjunta deben responder complementariamente a lo establecido en la normativa vigente y a los acuerdos alcanzados, en su caso, entre el gestor aeroportuario y el Ministerio de Defensa.

5.1 Estándares de capacidad.

Las condiciones establecidas en este DORA 2027-2031 tienen por objeto que los aeropuertos de la red ofrezcan unos niveles de capacidad apropiados y unos exigentes niveles de calidad de servicio.

En consonancia con el plan de inversiones previsto, la capacidad global de la red en 2031 será superior a 358 millones de pasajeros, resultado de sumar las capacidades anuales de los aeropuertos que integran la red. Al respecto cabe señalar que ambas capacidades (la anual por aeropuerto y la capacidad global de la red) son valores de referencia indicativos que, con frecuencia, pueden adaptarse al alza teniendo en cuenta la flexibilidad operativa que presentan las infraestructuras aeroportuarias.

Adicionalmente a dichos parámetros, el DORA recoge los indicadores de los principales subsistemas aeroportuarios, que permiten dimensionar las infraestructuras. Éstos se establecen en el Anexo 2 de este documento. Con todo, la información relativa a la capacidad aeroportuaria tiene en cuenta:

- La capacidad global actual de la red.
- La capacidad anual por aeropuerto.
- La capacidad horaria por aeropuerto en sus cuatro subsistemas más relevantes: campo de vuelos, plataforma, terminal de pasajeros y terminal de carga.
- Nivel de utilización para cada año del quinquenio por aeropuerto e infraestructura.

El valor exacto que dichos indicadores tomen durante el periodo 2027-2031 dependerá en gran medida de factores que no es posible anticipar en este momento, entre otros, de la evolución real de la demanda. Por este motivo, Aena deberá realizar todas las actuaciones que resulten necesarias para garantizar la capacidad de las infraestructuras en condiciones de calidad adecuadas⁷.

⁷ Con carácter general, en el caso de los edificios terminales de pasajeros, los niveles de calidad adecuados serán los definidos en ADRM edición 10.^a de IATA como nivel de servicio óptimo.

De acuerdo con el marco regulatorio aplicable y sin perjuicio de lo previsto en la Ley 18/2014, el coste asociado a las actuaciones necesarias para adecuar la capacidad de las infraestructuras a la demanda real, se considerará riesgo y ventura del operador.

5.2 Estándares de calidad.

El DORA 2027-2031 establece unos estándares de calidad cuya finalidad es incentivar la mejora continua de la experiencia del pasajero. En este sentido, en este DORA se han revisado las métricas de algunos indicadores y aumentado el grado de exigencia con respecto a instrumentos de regulación previa, a través del estrechamiento de las bandas de incentivo y penalización, así como de unos niveles de referencia superiores.

Tras dos quinquenios regulatorios, el sistema de indicadores y los mecanismos establecidos para su cumplimiento ha demostrado su estabilidad y robustez. Dicho sistema se articula, por un lado, a través de valoraciones obtenidas de las encuestas ASQ (Airport Service Quality)⁸, y, por otro, mediante valores registrados en los sistemas de información del gestor sobre el desempeño de la operativa de Aena (por ejemplo, disponibilidad de elementos electromecánicos). En este último caso, la metodología de medición es consistente con la aplicada en sistemas regulatorios comparables de nuestro entorno.

⁸ Aena podrá proponer al supervisor AESA un sistema de encuestas equivalente, homogéneo para todos los aeropuertos de aplicación, siempre que dicho sistema permita comparar los resultados con los obtenidos en años anteriores a través del sistema ASQ y con los niveles de calidad de aeropuertos europeos comparables. Dicho sistema deberá ser previamente aprobado por el supervisor.

En este sentido, el DORA 2027-2031 establece 18 indicadores de calidad aplicables a Aena, clasificados en 5 ámbitos:

- Satisfacción percibida por los pasajeros (SPAX).
- Tiempos de espera en los puntos de proceso de pasajeros (TEPP).
- Disponibilidad de los equipos/instalaciones en el edificio terminal (DEET).
- Disponibilidad de los equipos/instalaciones en el lado aire (DELA).
- Otras áreas clave (OTAC).

La Tabla 5.1 muestra los indicadores de calidad aplicables en el quinquenio. El Anexo 3 desarrolla los detalles de cada indicador y su definición. Por su parte, en el Anexo 7 se desarrolla la metodología de aplicación del mecanismo de incentivos y penalizaciones aplicable.

Tabla 5.1 Indicadores de calidad de servicio de los aeropuertos de la red de Aena, 2027-2031

Área		Indicador	Aeropuertos de Aena en los que aplica
Satisfacción de los pasajeros.	SPAX-01	Satisfacción general de los pasajeros.	Todos ⁹ .
	SPAX-02	Satisfacción de los pasajeros con la limpieza en el aeropuerto.	Todos ⁹ .
	SPAX-03	Satisfacción de los pasajeros con la orientación en el aeropuerto.	Todos ⁹ .
	SPAX-04	Satisfacción de los pasajeros con la seguridad física en el aeropuerto.	Todos ⁹ .
	SPAX-05	Satisfacción de los pasajeros con el confort de las áreas de embarque.	Todos ⁹ .
	SPAX-06	Satisfacción de los pasajeros con movilidad reducida (PMR).	Todos ⁹ .

⁹ Todos los aeropuertos de la red de Aena con tráfico comercial de pasajeros.

Área		Indicador	Aeropuertos de Aena en los que aplica
Tiempos de espera en puntos de proceso.	TEPP-01	Tiempo de espera en control de seguridad de los pasajeros.	Todos ⁹ .
	TEPP-02	Tiempo de espera hasta la entrega de la última maleta.	Aquellos que dispongan de hipódromos de recogida de equipajes.
Disponibilidad de equipos/instalaciones en el edificio terminal.	DEET-01	Disponibilidad de equipos electromecánicos, hipódromos de recogida de equipajes y STE.	Aquellos que dispongan de estos equipos.
	DEET-02	Disponibilidad del sistema automático de tratamiento de equipajes (SATE).	Aquellos que dispongan de SATE.
	DEET-03	Disponibilidad del sistema automático de conexión entre terminales (APM).	Aquellos que dispongan de APM (actualmente Adolfo Suárez Madrid-Barajas).
Disponibilidad de equipos/instalaciones en el lado aire.	DELA-01	Disponibilidad de puestos de estacionamiento.	Todos.
	DELA-02	Disponibilidad de pasarelas de embarque.	Aquellos que dispongan de pasarelas.
	DELA-03	Disponibilidad y continuidad de servicios asociados a sistemas de Comunicaciones, Navegación y Vigilancia (CNS) y de Servicios de Tránsito Aéreo (ATS).	Aquellos que dispongan de equipos CNS y ATS.
Otras áreas clave.	OTAC-01	Tiempo de respuesta a reclamaciones de gestión aeroportuaria.	Todos.
	OTAC-02	Demora debida a la gestión aeroportuaria.	Todos ⁹ .
	OTAC-03	Tiempo adicional en el rodaje.	>50.000 movimientos IFR anuales.
	OTAC-04	Tiempos de asistencias a PMR.	Todos ⁹ .

⁹ Todos los aeropuertos de la red de Aena con tráfico comercial de pasajeros.

Como se desprende de la Tabla 5.2 cada indicador de calidad tiene asignado un valor objetivo, que define el estándar de calidad mínimo exigido a los servicios aeroportuarios de la red de Aena durante el quinquenio en cada ámbito particular. Como se señaló, se introducen ajustes al alza con respecto al DORA previo con objeto de incentivar la mejora continua del servicio. Las desviaciones respecto a estos valores objetivo podrán dar lugar a la solicitud por parte del supervisor, AESA, de un análisis de causas subyacentes, así como la definición e implementación de acciones correctoras para mejorar sus resultados.

El sistema de incentivos y penalizaciones incluye 11 de los 18 indicadores contemplados en el DORA. La Tabla 5.2 contiene la lista de indicadores que forman parte del sistema de incentivos y penalizaciones, incluyendo los valores objetivo y las bandas alrededor de los mismos que conforman este sistema. El incentivo/penalización solo se activará si el valor observado del indicador se sitúa fuera del rango establecido alrededor de la banda neutra. Este sistema se aplicará de manera individual para cada aeropuerto de la red. El incentivo o la penalización total aplicable será el resultado de la fórmula de agregación que se define en el Anexo 7.

Aquellos indicadores de satisfacción (SPAX) cuya media observada en los años 2023, 2024 y 2025 (tomada como nivel de referencia) se encuentre por debajo del valor muy bueno¹⁰, deberán mejorar de manera continuada a lo largo del periodo DORA, a razón del 1% interanual hasta alcanzar el valor de muy bueno. Una vez alcanzado dicho valor el indicador correspondiente deberá mantenerse, al menos, en dicho nivel. El resto de los indicadores de satisfacción cuya media 2023-2025 haya sido superior a muy bueno, mantendrán al menos el valor medio del periodo de referencia.

¹⁰ De acuerdo a la escala de valoración de las encuestas ASQ: Excelente (5), Muy bueno (4), Bueno (3), Suficiente (2) y Pobre (1).

Tabla 5.2 Indicadores de calidad de servicio y sistema de incentivos/penalizaciones de los aeropuertos de la red de Aena, 2027-2031

	Nombre del indicador	Objetivo	Máxima pen.	Banda neutra ¹¹		Máximo inc.
			NMP ¹²	NmP	Nml	NMI ¹³
Indicadores incluidos en el sistema de incentivos/penalizaciones	SPAX-02 Satisfacción de los pasajeros con la limpieza en el aeropuerto	100 % si la media 2023-2025 es mayor o igual que Muy bueno (4). 100 % + 1% interanual ¹⁴ si la media 2023-2025 es menor que Muy bueno (4).	-7,5%	-2,50%	+2,50%	+7,5%
	SPAX-03 Satisfacción de los pasajeros con la orientación en el aeropuerto					
	SPAX-05 Satisfacción de los pasajeros con el confort de las áreas de embarque					
	SPAX-06 Satisfacción de los pasajeros con movilidad reducida (PMR)		-7,5%	-5,0%	n.a.	n.a.
	TEPP-01 Tiempo de espera en control de seguridad de los pasajeros	98 % de los pasajeros con tiempo de espera inferior a 10 minutos.	-500 p.b.	-150 p.b.	150 p.b.	200 p.b.
	TEPP-02 Tiempo de espera hasta la entrega de la última maleta	El nivel objetivo para todos los aeropuertos de la red será de un 98%.	-400 p.b.	-200 p.b.	n.a.	n.a.
	DEET-01 Disponibilidad de equipos electromecánicos, hipódromos de recogida de equipajes y Sistemas de Tratamiento de Equipajes (STE)	99,25 % del tiempo operativo.	-200 p.b.	-50 p.b.	50 p.b.	75 p.b.
	DELA-01 Disponibilidad de puestos de estacionamiento	99 %	-200 p.b.	-50 p.b.	n.a.	n.a.
	DELA-02 Disponibilidad de pasarelas de embarque	99 %	-200 p.b.	-50 p.b.	75 p.b.	100 p.b.
	DELA-03 Disponibilidad y continuidad de servicios asociados a sistemas de Comunicaciones, Navegación y Vigilancia (CNS) y a sistemas de Servicios de Tránsito Aéreo (ATS)	100 % del cumplimiento de las metas.	-250 p.b.	-100 p.b.	n.a.	n.a.
	OTAC-01 Tiempo de respuesta a reclamaciones de gestión aeroportuaria	98 % según la fórmula de cálculo del indicador.	-500 p.b.	-250 p.b.	100 p.b.	200 p.b.

¹¹ NmP: Nivel a partir del cual se aplica penalización; Nml: Nivel a partir del cual se aplica la bonificación.

¹² NMP: Nivel a partir del cual se aplica la máxima penalización.

¹³ NMI: Nivel a partir del cual se aplica el máximo incentivo.

¹⁴ 100% + 1% de crecimiento interanual hasta alcanzar el valor Muy bueno (4).

	Nombre del indicador	Objetivo	Máxima pen.	Banda neutra ¹¹		Máximo inc.
			NMP ¹²	NmP	Nml	NMI ¹³
Indicadores No incluidos en el sistema de incentivos/penalizaciones	SPAX-01 Satisfacción general de los pasajeros	100 % si la media 2023-2025 es mayor o igual que Muy bueno (4).	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
	SPAX-04 Satisfacción de los pasajeros con la seguridad física en el aeropuerto	100 % + 1% interanual ¹⁴ si la media 2023-2025 es menor que Muy bueno (4).				
	DEET-02 Disponibilidad del sistema de tratamiento de equipajes (SATE)	99,60 %	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
	DEET-03 Disponibilidad del sistema automático de conexión entre terminales (APM)	99,50 %	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
	OTAC-02 Demora debida a la infraestructura aeroportuaria	Media de los valores de referencia del periodo 2022-2025.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
	OTAC-03 Tiempo adicional en el rodaje	Media de los valores de referencia del periodo 2022-2025.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
	OTAC-04 Tiempos de asistencias a PMR	95 %	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.

¹¹ Nmp: Nivel a partir del cual se aplica penalización; Nml: Nivel a partir del cual se aplica la bonificación.

¹² NMP: Nivel a partir del cual se aplica la máxima penalización.

¹³ NMI: Nivel a partir del cual se aplica el máximo incentivo.

¹⁴ 100% + 1% de crecimiento interanual hasta alcanzar el valor Muy bueno (4).

5.3 Estándares medioambientales.

En el DORA 2027-2031 la sostenibilidad medioambiental se consolida como uno de los pilares estratégicos sobre los que se sustentará el desarrollo de la actividad aeroportuaria de la red de aeropuertos de Aena durante el próximo quinquenio.

En este sentido, este documento establece las condiciones necesarias para asegurar el desarrollo sostenible de la red de aeropuertos de Aena, reforzando los estándares en materia medioambiental establecidos en el DORA 2022-2026. Para ello, se contemplan 7 indicadores ambientales, uno más que en el periodo anterior, que permitirán cuantificar y evaluar distintos aspectos del desempeño ambiental de los aeropuertos de la red.

Este sistema de indicadores mantiene su foco en los aspectos más relevantes de la gestión ambiental de Aena, como la descarbonización, el ahorro energético, la reducción de consumos y la gestión sostenible de recursos, asegurando la continuidad y coherencia con el marco de referencia establecido en el DORA 2022-2026. Asimismo, incorpora nuevos retos y métricas que permiten mejorar la capacidad de seguimiento y la evaluación del desempeño ambiental, contribuyendo al cumplimiento y a la mejora continua de los estándares medioambientales establecidos en los aeropuertos de la red de Aena.

Los 7 indicadores que definen los estándares medioambientales se identifican en la Tabla 5.3. Cada uno de ellos lleva aparejado un nivel objetivo de cumplimiento. El Anexo 4 recoge los detalles de cada indicador, entre ellos, la definición de los mismos.

Tabla 5.3 Indicadores de medioambiente de los aeropuertos de la red de Aena, 2027-2031

Indicador		Nivel objetivo					Aeropuertos de Aena en los que aplica
ENV-01	Acreditaciones Airport Carbon Accreditation (niveles 4+ y 5 Net Zero)	2027	2028	2029	2030	2031	19 aeropuertos ¹⁶
		ACA 4+ 2026 ¹⁵	ACA 4+ 2027	ACA 4+ 2028	ACA 4+ 2029	ACA 5 2030	
ENV-02	Eficiencia energética	2027	2028	2029	2030	2031	Red de aeropuertos de Aena
		– 17%	– 18%	– 19%	– 20%	– 21%	
Respecto al año 2019							
ENV-03	Potencia de generación de energía eléctrica renovable instalada	2027	2028	2029	2030	2031	
		25%	50%	90%	95%	100%	
Respecto al año 2025							
ENV-04	Consumo de agua	2027	2028	2029	2030	2031	
		– 0,5%	– 1%	– 1,5%	– 2%	– 2,5%	
Respecto al año 2019							
ENV-05	Viviendas acústicamente aisladas	2027	2028	2029	2030	2031	
		900	1.800	2.700	3.600	4.500	
ENV-06	Residuos no peligrosos valorizados ¹⁷	2027	2028	2029	2030	2031	
		69%	70%	71%	72%	73%	
ENV-07	Equipos handling sostenibles	2027	2028	2029	2030	2031	
		60%	66%	76%	78%	78%	

¹⁵ Periodo huella de carbono.

¹⁶ Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Josep Tarradellas Barcelona –El Prat, Palma de Mallorca, Málaga-Costa del Sol, Alicante-Elche Miguel Hernández, Gran Canaria, Tenerife Sur, Ibiza, Valencia, César Manrique Lanzarote, Sevilla, Fuerteventura, Tenerife Norte-Ciudad de La Laguna, Bilbao, Menorca, Santiago-Rosalía de Castro, La Palma, El Hierro y La Gomera.

¹⁷ Sobre el total de residuos generados.

Para el cumplimiento de los requisitos establecidos en el DORA 2027-2031 en materia medioambiental, Aena desplegará, entre otras, las medidas y actuaciones recogidas en su Estrategia de Sostenibilidad y en su Plan de Acción Climática para el quinquenio 2027-2031 que permitan alcanzar el objetivo de cero emisiones netas (Net Zero)¹⁸ a la red de Aena en 2030.

¹⁸ En el ámbito de sus actividades propias.

5.4 Condiciones mínimas de servicio y otras condiciones aplicables al quinquenio 2027-2031.

5.4.1 Horarios operativos.

Los aeropuertos de la red de Aena mantendrán en el periodo regulatorio 2027-2031, al menos, los horarios operativos actualmente en vigor. Dichos horarios se recogen en el Anexo 5.

Aena podrá ampliar sus horarios operativos libremente, en cualquier momento del periodo regulatorio 2027-2031. Ello no supondrá un reconocimiento de costes adicionales, a efectos regulatorios, sobre los ya contemplados en este documento.

Una eventual reducción por parte de Aena de los horarios operativos requerirá autorización previa del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, previa propuesta motivada del gestor aeroportuario. El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible analizará la justificación de la propuesta, recabará en su caso informe de AESA y podrá autorizarla siempre que los nuevos horarios garanticen el mantenimiento del interés general y se justifiquen, entre otros, en criterios de eficiencia y sostenibilidad.

El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible también podrá modificar las condiciones mínimas de servicio en relación con los horarios de apertura de los aeropuertos durante el periodo regulatorio 2027-2031. Este eventual cambio de condiciones deberá ser compatible con el resto de los términos aprobados en el DORA 2027-2031, estar respaldada por los análisis oportunos y tras la consulta no vinculante con Aena y las asociaciones representativas de usuarios.

En lo referente a las condiciones de operación, el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, a través de la Dirección General de Aviación Civil, podrá establecer condiciones operativas diferentes (operación a demanda, etc.) a las incluidas en el DORA 2027-2031 debido a circunstancias extraordinarias (desastres naturales, situaciones bélicas, actos terroristas, situaciones de salud pública, etc.).

Durante todo el periodo regulatorio y durante el horario de apertura previsto o autorizado según lo establecido en este apartado, Aena dispondrá de las instalaciones, equipos y dotaciones de personal necesarias para garantizar la operatividad y seguridad de las operaciones, así como la prestación de los servicios aeroportuarios básicos en términos de accesibilidad, suficiencia, calidad e idoneidad, y de acuerdo con la normativa que resulte de aplicación en cada ámbito. Para ello, establecerá los medios y procedimientos adecuados que aseguren la continuidad en la prestación de estos servicios sin detrimento del resto de parámetros establecidos en este documento, con independencia de las circunstancias externas que puedan producirse durante su prestación, salvo circunstancias de fuerza mayor.

5.4.2 Servicios tránsito aéreo, navegación aérea y servicios meteorológicos.

El tipo de servicio ATS y los horarios fijados en el DORA 2027-2031 se recogen en el Anexo 5.

Los aeropuertos de la red de Aena deberán mantener, como mínimo, el mismo tipo de Servicios de Tránsito Aéreo que el establecido en el citado anexo. Aena podrá ampliar los servicios, sus horarios y la categoría libremente en cualquier momento del periodo regulatorio. En lo que respecta a una modificación o reducción de los mismos, deberá contar con la autorización del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, en términos similares a los previstos en relación con los horarios operativos, además del resto de autorizaciones que sean necesarias conforme a la normativa de aplicación.

Con objeto de continuar avanzando en la mejora de las operaciones aeroportuarias, Aena seguirá reforzando los procesos de comunicación operativa con los usuarios e impulsando A-CDM (Airport Collaborative Decision Making).

En relación con la iniciativa del Cielo Único Europeo (Single European Sky) y la Navegación Basada en Prestaciones (PBN, del inglés Performance Based Navigation), con el objetivo de mejorar la eficiencia de la red aeroportuaria y de navegación aérea, se continuará avanzando en el despliegue progresivo de maniobras y procedimientos PBN en la red de aeropuertos de Aena, conforme con el marco regulatorio europeo aplicable. Asimismo, con objeto de conocer sobre el desempeño de los servicios de navegación en los aeropuertos de la red (servicios ATC y AFIS), Aena remitirá anualmente a la DGAC y al supervisor AESA, un análisis por aeropuerto sobre el funcionamiento de dichos servicios en los ámbitos de calidad y continuidad del servicio, así como otras consideraciones técnico-operativas que se consideren relevantes.

En relación con el servicio meteorológico, Aena llevará a cabo las iniciativas necesarias para la mejora de los protocolos de colaboración con el proveedor, la cooperación continua en materia de meteorología, las labores de coordinación para la renovación de los sistemas meteorológicos (como por ejemplo el proyecto MISTRAL), el avance en la implementación de modelos avanzados de predicción, así como los mecanismos de aviso oportunos, en aras de la mejora continua de la información y los servicios meteorológicos prestados en la red de aeropuertos.

5.4.3 Condiciones meteorológicas adversas.

Durante el periodo de aplicación del DORA 2027-2031 y como parte de la actividad de seguimiento prevista en el documento, Aena remitirá al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, los estudios con datos reales de demoras, desvíos o cancelaciones debidos a visibilidad reducida en cada aeropuerto y, complementariamente, estudios comparativos de la demanda media en las franjas horarias de cada mes en las que son más probables estas situaciones meteorológicas.

En aquellos aeropuertos en los que el número de operaciones afectadas ya sea retrasadas, desviadas o canceladas, por visibilidad reducida sea anualmente superior al menor de los siguientes umbrales: 3,5 operaciones comerciales por cada 1.000 o 35 operaciones comerciales totales, el gestor analizará la viabilidad de implantación de nuevos procedimientos; o instalará, en la medida de lo posible, sistemas de ayudas visuales y/o no visuales; o mejorará los sistemas existentes. Todo ello de manera que se reduzcan o eviten dichas afecciones, o en su defecto, presentará al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible una justificación de los motivos por los que no se considera viable dicha instalación o mejora. En caso de resultar viable y justificado, el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible podrá requerir a Aena la implantación en cualquier aeropuerto de la red, de las medidas técnicas necesarias para reducir al mínimo la afección de las operaciones por razones de visibilidad reducida.

En particular, para el caso de la base aérea abierta al tráfico civil de Talavera la Real (Badajoz) y en cualquier caso sujeto a acuerdo con el Ministerio de Defensa, conforme a lo previsto en el Real Decreto 1167/1995, dentro de este quinquenio Aena llevará a cabo: (i) los análisis necesarios para la posible implantación de un sistema de aproximación por instrumentos (ILS – Instrumental Landing System) de categoría superior a la actual y, si de los estudios realizados se desprende la viabilidad del proyecto, (ii) las actuaciones previas que sean requeridas para la adecuada ejecución del mismo y, (iii) todas las actuaciones de ejecución que sea posible realizar dentro del quinquenio.

En los aeropuertos coordinados establecidos conforme al Real Decreto 20/2014, de 17 de enero, por el que se completa el régimen jurídico en materia de asignación de franjas horarias en los aeropuertos españoles, Aena optimizará los procedimientos operativos con objeto de minimizar las posibles reducciones de capacidad operativa en condiciones de visibilidad reducida, siempre garantizando la seguridad de las operaciones, de manera que la capacidad real del aeropuerto bajo estas circunstancias se aproxime en la medida de lo posible a la capacidad en condiciones meteorológicas óptimas. Asimismo, y cuando sea necesario, Aena garantizará que dichos aeropuertos cuenten con sistemas de control y guiado de movimiento en superficie y barras de parada u otros sistemas que permitan mantener la operatividad con seguridad en estas circunstancias.

En caso de incumplimiento reiterado de estas condiciones, el supervisor podrá solicitar al gestor aeroportuario un análisis de las causas subyacentes, así como, la definición e implementación de acciones correctoras que debieran llevarse a cabo para subsanar dicha situación.

5.4.4 Condiciones particulares para aeropuertos no peninsulares o que sirvan rutas con Obligaciones de Servicio Público (OSP).

Los aeropuertos de la red de Aena en las que haya declaradas Obligaciones de Servicio Público (OSP) o que sirvan a regiones no peninsulares (Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla) deberán prestar especial consideración a las necesidades de conectividad específicas de los ciudadanos a los que sirven tales rutas. En particular, se prestará especial atención a las siguientes condiciones:

- Horarios de apertura.

Los horarios de apertura operativos del aeropuerto deberán permitir el cumplimiento de las OSP.

En casos justificados se podrán extender puntualmente los horarios de apertura de los aeropuertos, al objeto de facilitar la operación de las aeronaves que realicen los servicios sometidos a OSP.

- Tratamiento de los pasajeros.

Aena tomará acciones para facilitar el tránsito de este tipo de pasajeros, para que puedan cumplir con su contrato de transporte, particularmente en las horas punta, y sin perjuicio de las medidas de seguridad obligatorias que hayan de cumplirse.

5.4.5 Facilitación de la Aviación General.

En materia de Aviación General, el DORA 2027-2031 recoge entre sus condiciones, la facilitación y potenciación de este segmento por parte del gestor aeroportuario a través de la mejora de eficiencia operativa, la optimización del uso de infraestructuras existentes y la compatibilización con el tráfico comercial.

En materia de inversiones relacionadas con este segmento de aviación, destacan las actuaciones en campo de vuelo y plataforma, la mejora de la seguridad operacional, etc.

Las inversiones dirigidas a la facilitación de la aviación general se integran en el plan de inversiones recogido en el Anexo A6.1. Entre ellas pueden citarse:

- Burgos (Villafra): adecuación para regularización de la plataforma frente a hangares, luces de protección de pista y regeneración de pavimento de calle de rodaje a hangares.
- Huesca-Pirineos: adecuación de pavimento de pista y vehículos para plan invernal.
- Madrid-Cuatro Vientos: renovación de plataforma y regeneración de pavimento de calle de rodaje paralela, inversiones de apoyo reposición y mejora, mejora de la seguridad, sistemas de información y comunicaciones y sostenibilidad.
- Reus: ampliación de plataforma de aviación general, reconfiguración de plataforma aviación general (AG1), etc.
- Sabadell: nuevo acceso norte, equipamiento de seguridad de las posiciones de control y supervisión SACTA, equipamiento de seguridad, refuerzo talud zona este, sistema comunicaciones voz y tierra/aire para la torre del aeropuerto, iluminación, suministro ayudas visuales, etc.
- Son Bonet: mejora de vallado perimetral, actuaciones en campo de vuelo y plataforma (ayudas visuales, adecuación del pavimento y ampliación de plataforma, etc.), mejora de la seguridad, inversiones de apoyo, reposición y mejora.
- Etc.

Las condiciones establecidas para el cumplimiento de las inversiones indicadas en este apartado estarán alineadas con las previstas en la Sección 5.5 para el resto de las inversiones.

Por otro lado, durante el quinquenio, Aena impulsará acciones con el sector de aviación general para abordar al menos: análisis de posibles mejoras operativas para la aviación general; la evaluación de potenciales mejoras en la optimización de los

procedimientos de navegación aérea; la detección y análisis de posibles necesidades de inversión en los aeropuertos, etc. Todo ello sin perjuicio de que para la materialización de ciertas acciones se requieran aprobaciones o autorizaciones por parte de otras entidades competentes.

Si como consecuencia de dichas acciones se derivasen inversiones de moderada cuantía, estas podrán acometerse con cargo a inversiones dentro del volumen de inversión máximo aprobado en este DORA 2027-2031.

5.5 Inversiones previstas para el periodo 2027-2031.

El DORA 2027-2031 establece un plan de inversiones ambicioso que permitirá preparar la red aeroportuaria del futuro, dando así una respuesta eficiente a las necesidades de capacidad en el futuro. En este sentido, las inversiones reguladas previstas para el próximo quinquenio se centran, en gran medida, en acomodar la infraestructura a la demanda previsible en un escenario de medio y largo plazo. Asimismo, se llevarán a cabo inversiones para mejorar la operativa, la calidad percibida por los usuarios o la intermodalidad, entre otras.

En relación con las inversiones relacionadas con la intermodalidad, aquellas actuaciones que faciliten la llegada de medios de transporte colectivo como el ferrocarril o el metro en aeropuertos como Gran Canaria, Tenerife Sur, A.S. Madrid-Barajas, Alicante - Elche M.H., Sevilla, Girona o Málaga - Costa del Sol se abordarán en función del grado de avance en la implantación de dichos modos de transporte.

5.5.1 Condiciones de inversión para el periodo 2027-2031.

1. Inversión total reconocida para el periodo 2027-2031.

La inversión total reconocida asociada a los servicios aeroportuarios para el periodo 2027-2031 es de 9.991,1 millones de euros.

En el caso de que Aena realice un menor volumen de inversión respecto a la inversión total reconocida para el periodo 2027-2031 se ajustará la base de activos regulada, BAR, inicial del siguiente periodo regulatorio, teniendo en cuenta la reducción que se haya producido.

Por otra parte, un mayor volumen de inversión, con respecto a la inversión total reconocida para el periodo 2027-2031, no provocará, de manera general, un ajuste en la BAR del siguiente periodo regulatorio salvo que durante el periodo regulatorio se llevaran a cabo inversiones necesarias, debidamente justificadas y aprobadas, que no hubieran podido preverse en el momento de aprobación del DORA y respetando los términos previstos en la Ley 18/2014 (artículo 31).

Durante el quinquenio, Aena podrá incrementar el importe de las inversiones reguladas ejecutadas en una cuantía equivalente a las subvenciones obtenidas, siempre que se destinen a los proyectos incluidos en el plan de inversiones de este DORA 2027-2031. Dicho incremento, que será supervisado por AESA, corresponderá al importe en que se haya minorado la BAR como consecuencia de la subvención concedida. En el cómputo, solo se tendrán en cuenta aquellas subvenciones que hayan sido concedidas y aplicadas en el cálculo de la BAR en el periodo regulatorio 2027-2031.

2. Inversión anual programada para el periodo 2027-2031.

La Inversión anual programada asociada a los servicios aeroportuarios para el periodo 2027-2031 se muestra en la Tabla 5.4. Como se desprende de dicha tabla, el nivel medio de inversión durante el quinquenio será de 1.998 millones de euros.

Tabla 5.4 Inversión anual programada de los aeropuertos de la red de Aena, 2027-2031

Millones de euros	2027	2028	2029	2030	2031	Total periodo	Media anual
Inversión total reconocida.	1.266,4	1.774,2	2.051,8	2.397,5	2.501,3	9.991,1	1.998,2

Aena podrá modificar el patrón de inversión anual con respecto a la inversión anual programada. Sin embargo, cualquier desviación en los montos anuales de inversión efectivamente ejecutados respecto a la inversión anual programada que produzca una diferencia positiva entre el valor presente del coste de capital en que realmente se incurra y el del coste de capital reconocido en la Sección 6.2. dará lugar al correspondiente ajuste a través del componente IRR_a en el siguiente periodo regulatorio. De esta manera, el componente IRR_a corregirá cualquier ganancia de capital que pudiera beneficiar a Aena por desviaciones respecto a la inversión anual programada. Las pérdidas de capital que se deriven de modificaciones respecto a la inversión anual programada no serán corregidas.

La remuneración por aumentos o disminuciones de inversión que sean el resultado de inversiones aprobadas en virtud del artículo 31.5 de la Ley 18/2014, con posterioridad a la aprobación del documento, podrán ser reconocidas y remuneradas a través del parámetro D del IMAAJ, cómo se describe en la Sección 7.1.

3. Inversiones estratégicas.

En consistencia con el ejercicio regulatorio previo, el DORA 2027-2031 define como inversiones estratégicas aquellas necesarias para cumplir con los estándares de capacidad establecidos en el propio DORA, así como otras inversiones que el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible considera fundamentales para garantizar el interés general. Entre otras, las motivadas por la mejora en la funcionalidad y accesibilidad de los aeropuertos y la movilidad de las personas, el desarrollo de las redes de transporte intermodal de pasajeros y mercancías, la contribución a la competitividad y a la conectividad del Estado o de las Comunidades y Ciudades Autónomas y la mejora en el ámbito de la protección y la sostenibilidad medioambiental.

En relación con el mecanismo de penalización, se considerará que dicho mecanismo no aplica cuando:

- La firma del Acta de ejecución de la inversión total sea anterior a la «Fecha de finalización» definida en la Tabla 5.5, en el caso de aquellas inversiones cuya finalización esté prevista para antes del 31 de diciembre de 2031. En dicha acta se constatará que la actuación está completamente terminada y en perfecto estado de uso, siendo Aena responsable de la veracidad de los datos consignados.

- El Acta de ejecución de la inversión parcial recoja que la inversión ejecutada sea, al menos, la recogida en la Tabla 5.5 en la columna «Umbral de inversión», en el caso de que la inversión finalice con posterioridad al 31 de diciembre de 2031.

En otro caso, a partir de la fecha de finalización de estas inversiones o del 31 de diciembre de 2031, se considera un periodo de carencia de tres meses tras el cual, si no se hubiera firmado el Acta de recepción de la inversión, se aplicará el mecanismo de penalización que se articula a través del parámetro RI del IMAAJ, como se describe en la Sección 7.1 y el Anexo 7. Este periodo de carencia se podrá ver interrumpido justificadamente si el retraso en la ejecución de la inversión estratégica concreta viene motivado por la paralización o demoras adicionales a los plazos previstos en la normativa para la obtención de los permisos o autorizaciones que sean necesarios obtener de otras Administraciones públicas para poder llevar a cabo las inversiones previstas o dilaciones debidas a procesos judiciales.

Tabla 5.5 Inversiones estratégicas de los aeropuertos de la red de Aena, 2027-2031

Aeropuerto	Título de la inversión	Umbral de Inversión (antes de fin de 2031) (Millones de euros)	Fecha de finalización	Fecha inicio penalización
Alicante-Elche Miguel Hernández.	Ampliación área terminal.	237,8	12/2034	04/2032
Adolfo Suárez Madrid-Barajas.	Ampliación T4/T4S.	1.262,6	12/2033	04/2032
	Nuevo procesador T123.	261,4	12/2034	04/2032
	Intermodalidad.	35,9	06/2032	04/2032
Bilbao.	Desarrollo área terminal.	100,0	12/2034	04/2032
César Manrique Lanzarote.	Adecuación área terminal.	78,1	12/2032	04/2032
	Ampliación de plataforma.	n.a. ¹⁹	12/2029	04/2030
Girona.	Intermodalidad.	2,0	12/2032	04/2032
Ibiza.	Adaptación del edificio terminal a nuevas normativas.	38,7	12/2035	04/2032
Josep Tarradellas Barcelona-El Prat ²⁰ .	Reconfiguración T1.	321,6	12/2032	04/2032
	Ampliación de pista y nuevo T1S.	134,4	06/2038	04/2032
Málaga-Costa del Sol.	Ampliación área terminal.	182,2	12/2035	04/2032
Melilla.	Remodelación área terminal.	n.a. ¹⁹	12/2031	04/2032
Menorca.	Adaptación área terminal a nuevas normativas.	19,4	12/2034	04/2032
Tenerife Sur.	Remodelación integral área terminal.	151,9	12/2033	04/2032
Tenerife Norte-Ciudad de la Laguna.	Desarrollo área terminal.	63,7	12/2032	04/2032
Valencia.	Desarrollo área terminal.	62,8	12/2034	04/2032
Vitoria.	Actuaciones en campo de vuelo y plataforma (Ampliación rampa R2).	n.a. ¹⁹	06/2030	10/2030

¹⁹ No aplicable, puesto que la inversión finaliza con anterioridad al cierre de 2031 y le es de aplicación la fecha de finalización establecida en la tabla.

²⁰ Aquellas inversiones cuya realización dependa de la correspondiente aprobación del Plan Director del Aeropuerto J.T. Barcelona - El Prat, no quedarán sujetas a penalización si su retraso en la ejecución hubiera sido causado por la demora en la correspondiente tramitación del mismo por parte de las Administraciones Públicas o de posibles procesos administrativos o judiciales vinculados.

En el Anexo 6 se detallan las inversiones estratégicas contempladas en el DORA 2027-2031.

4. Inversiones relevantes.

Continuando con el criterio adoptado en los DORA aplicables a los quinquenios 2017-2021 y 2022-2026, se definen como inversiones relevantes aquellas que, por su necesidad funcional o por el impacto que pueden tener en la eficiencia de la gestión aeroportuaria, requieren de un seguimiento diferenciado.

En concreto, el presente DORA establece como inversiones relevantes aquellas que, sin haber sido consideradas estratégicas, están relacionadas con las regeneraciones superficiales en pavimentos en campo de vuelos, la calidad en la prestación de los servicios aeroportuarios, la eficiencia y el ahorro energético, la navegación aérea, la dotación de capacidad en infraestructuras, la eficiencia y el ahorro energético, el fomento de la utilización de energías renovables y el esfuerzo en términos de innovación. Las inversiones relevantes para ejecutar en el periodo 2027-2031 se identifican en el Anexo 6.

5. Inversiones normativas.

Aena deberá hacer frente a todas aquellas inversiones que se deriven, directa o indirectamente, de obligaciones normativas²¹, tanto si ya están anticipadas en el DORA 2027-2031 como si son ajenas al mismo y pudieran surgir durante su vigencia. En estas inversiones se encuentran incluidas, principalmente, las que atienden a normativa de seguridad operacional, relacionadas con el proceso de certificación de los aeropuertos; las concernientes a requerimientos normativos de seguridad física de bienes y personas y las que surgen de la aplicación de la normativa ambiental, nacional y europea, en particular, aquellas derivadas de las medidas incluidas en los planes de acción contra el ruido y en las evaluaciones estratégicas y de impacto ambiental, vigentes o que se adopten durante el quinquenio.

²¹ Como, por ejemplo, aquellas relacionadas con el Reglamento (UE) 2023/1804 relativo a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos y por el que se deroga la Directiva 2014/94/UE.

Sobre el particular, en línea con lo establecido en el DORA 2022-2026, teniendo en cuenta la importancia de los controles de seguridad para la operativa aeroportuaria, la capacidad y la seguridad, y su vínculo con los desarrollos normativos en marcha, se han categorizado como inversiones normativas aquellas relacionadas con sistemas automatizados de retorno de bandejas en filtros de seguridad (Automatic Tray Returning System (ATRS)), sistemas automáticos de detección de explosivos en equipaje de mano (Explosive Detection System Cabin Baggage (EDS CB)) y sistemas remotos en salas fuera del filtro de seguridad para inspección de imágenes de equipaje de mano (Remote Screening), entre otros. Del mismo modo, y en beneficio de la seguridad operacional, se han considerado como normativas aquellas actuaciones relativas a sistemas antidrones que posibiliten la detección eficaz de drones en las inmediaciones de los aeropuertos.

6. Otras inversiones.

El programa de inversiones reconocido por el DORA 2027-2031 incluye, entre otras, dotaciones presupuestarias para reposiciones y mantenimiento, que son necesarias para la gestión aeroportuaria ordinaria. En este sentido, Aena utilizará estas inversiones para garantizar el correcto funcionamiento del aeropuerto, acometer actuaciones de difícil previsión, y como reserva para contingencias, asegurando en todo momento el perfecto mantenimiento de la base de activos existentes en todos los aeropuertos de la red.

7. Condiciones sobre el volumen de inversión anual por aeropuerto.

Aena comunicará a AESA, atendiendo al procedimiento previsto en el Anexo A6.4, cualquier desviación prevista en la ejecución del volumen de inversión anual por aeropuerto que suponga una reducción superior al 20% con respecto al volumen de inversión planificado en el DORA que se define en el Anexo 6 para dicho año y aeropuerto. Dicha variación será justificada convenientemente conforme al procedimiento establecido en el Anexo 6 del presente documento y requerirá la constatación señalada en dicho anexo por parte de AESA.

5.5.2 Programa de inversión y desviaciones sobre la inversión programada.

El Anexo 6 contiene el programa de inversiones del DORA 2027-2031.

De acuerdo con el artículo 29.1.f) de la Ley 18/2014, el DORA 2027-2031 establece que Aena podrá modificar la composición de la inversión anual programada y su distribución por categoría de activo y aeropuerto, siempre y cuando se respeten los criterios y procedimientos para la supervisión y seguimiento de las inversiones

programadas, recogidos en el Anexo 6, y las siguientes condiciones particulares según tipología de inversión:

- Las inversiones estratégicas serán de obligado cumplimiento, no admitiéndose alteraciones ni en su alcance ni en su fecha de finalización, y su incumplimiento será objeto de penalizaciones, tal y como se recoge en el Anexo A7.2.

- Las inversiones relevantes requerirán un seguimiento pormenorizado por parte de AESA. Su anulación total o parcial, sustitución por otra inversión o modificación de alcance o plazo quedan preautorizadas por el Consejo de Ministros, pero sujetas a la constatación por parte de AESA de que dichas modificaciones no supongan una merma en los estándares de capacidad, calidad, condiciones mínimas de servicio y operatividad de los aeropuertos directamente afectados. A tal efecto Aena justificará al supervisor que dicha merma no se produce y proporcionará a AESA cuanta información sea solicitada para llevar a cabo los análisis oportunos. AESA podrá, en su caso, requerir al gestor aeroportuario la adopción de acciones mitigadoras.

- Las inversiones normativas habrán de cumplir estrictamente las condiciones que establezca la normativa y estarán sujetas al plazo de cumplimiento fijadas en la norma de referencia, independientemente del DORA, así como a las fechas de ejecución propuestas en el programa de inversiones para el quinquenio. Este plazo podrá modificarse si queda constatado por una actualización normativa posterior o por una manifestación por parte de la autoridad competente de la normativa. Dichas inversiones serán igualmente objeto de supervisión por parte de AESA a quien Aena deberá comunicar y justificar las modificaciones y replanificación en la ejecución de dichas inversiones en cada ejercicio.

Independientemente de la tipología de cada inversión, el importe finalmente ejecutado de una actuación concreta podrá diferir del programado inicialmente debido a posibles eficiencias que puedan producirse en la fase de contratación administrativa, o por otras circunstancias.

Las condiciones detalladas en los párrafos anteriores serán permitidas siempre que los niveles de inversión efectivamente realizados no afecten al cumplimiento de los requisitos de capacidad, calidad y condiciones de servicio, entre otros, establecidos en el DORA 2027-2031, ni a las obligaciones particulares que requiera cada tipología de inversión.

6. *El Ingreso Máximo Anual por Pasajero (IMAP) para el período 2027-2031*

El ingreso máximo anual por pasajero (IMAP) define la senda de variación máxima de las tarifas aeroportuarias durante el período regulatorio. El artículo 29.1 de la Ley 18/2014, apartado g), requiere que el DORA establezca los costes operativos y de capital anuales con los que se estimará la tasa de variación del IMAP, el componente X.

En virtud del principio de aplicación del mecanismo de caja doble, estos costes son exclusivamente los vinculados a la prestación de los servicios aeroportuarios básicos y no incorporan subsidios de otras actividades no reguladas.

El DORA 2027-2031 ha estimado estos costes teniendo en cuenta los principios establecidos en la Ley 18/2014 y el desarrollo de los ejes estratégicos que se contemplan en la Sección 3 de este documento.

6.1 Costes operativos.

Los costes operativos previstos de la actividad regulada se determinan en el DORA exclusivamente a los efectos de estimar el componente X. Aena no está obligada a incurrir todos estos costes durante el período regulatorio, pero tampoco debe limitarse a ellos en caso de que se produzcan nuevas necesidades durante el quinquenio o que sea necesario para alcanzar sus obligaciones operativas, normativas o de cualquier otra naturaleza, incluidas todas las identificadas en este documento.

La Tabla 6.1. define los gastos de explotación reconocidos en el DORA 2027-2031 a los efectos del cálculo de la X, estimados sin efecto precio. Los gastos de explotación son la suma de costes operativos, amortizaciones, provisiones por insolvencias y riesgos, deterioros y enajenaciones y los costes asociados con la nueva normativa de seguridad. A su vez los costes operativos incluyen gastos de personal, aprovisionamientos y otros gastos de explotación.

Tabla 6.1 Costes operativos y gastos de explotación reconocidos, 2027-2031

Millones de euros	2027	2028	2029	2030	2031
Gastos Operativos (OPEX) PPP.	1.929,0	1.991,9	2.012,3	2.039,4	2.078,7
Gastos de Amortización PPP.	608,6	659,9	747,5	827,2	884,0
Resto Gastos de Explotación PPP.	14,8	15,7	16,7	18,0	19,2
Gastos de Explotación.	2.552,4	2.667,5	2.776,5	2.884,6	2.981,9
ATU.	636,8	650,9	664,6	673,7	680,0
Ratio OPEX/ATU.	3,03	3,06	3,03	3,03	3,06

Los gastos de explotación reconocidos en la Tabla 6.1 tienen naturaleza prospectiva y se han establecido exclusivamente para el cálculo del componente X. Cualquier desviación no excepcional de los gastos observados durante el periodo regulatorio respecto a los gastos prospectivos identificados en la Tabla 6.1, ambos considerados sin efecto precio, se considera riesgo y ventura del operador.

Es por ello que, salvo que se produzcan causas excepcionales de acuerdo con las condiciones establecidas en el artículo 27 de la Ley 18/2014, las desviaciones de los gastos de explotación incurridos respecto al valor reconocido en el DORA que se produzcan durante el periodo regulatorio no darán lugar a una modificación de los ingresos máximos por pasajero permitidos del periodo 2027-2031.

6.2 Costes de capital.

El coste de capital corresponde a la cantidad resultante de aplicar el coste medio ponderado del capital antes de impuestos ($CMPC_{AI}$, en adelante), al valor medio de la BAR, definida para cada uno de los años del quinquenio.

La Base de Activos Regulada, BAR

El valor anual de la BAR utilizada para el cálculo del coste de capital se recoge en la Tabla 6.2. La BAR se refiere exclusivamente a los activos vinculados con los servicios aeroportuarios básicos y excluye los financiados con subvenciones.

Los valores de la BAR previstos para el periodo 2027-2031, asociados al volumen de inversión planificada e identificados en la Tabla 6.2, no se ajustarán durante el periodo regulatorio.

Tabla 6.2 BAR anual reconocida, 2027-2031

Millones de euros	2027	2028	2029	2030	2031
Base de Activos Regulada media.	9.770,2	10.861,6	12.072,5	13.509,4	15.100,7

El coste unitario de capital, $CMPC_{AI}$:

El valor del $CMPC_{AI}$ utilizado para el cálculo del coste de capital es 8,32%, que se mantiene constante para cada año del periodo regulatorio. Este valor ha sido estimado

conforme a lo establecido en la Ley 18/2014 aplicando la metodología CAPM (del inglés, Capital Asset Pricing Model).

El coste de capital:

El coste de capital reconocido para cada año del periodo regulatorio es el producto de la BAR anual y el $CMPC_{AI}$ y se recoge en la Tabla 6.3.

Tabla 6.3 Coste de capital reconocido, 2027-2031

Millones de euros	2027	2028	2029	2030	2031
BAR media de la actividad aeroportuaria.	9.770,2	10.861,6	12.072,5	13.509,4	15.100,7
$CMPC_{AI}$.	8,32%	8,32%	8,32%	8,32%	8,32%
Coste de capital, DORA 2027-2031.	812,9	903,7	1.004,4	1.124,0	1.256,4

El coste de capital reconocido tiene naturaleza prospectiva. Por esta razón, salvo que se produzcan causas excepcionales de acuerdo con las condiciones establecidas en el artículo 27, las desviaciones del coste de capital respecto al valor reconocido en el DORA que se produzcan durante el periodo regulatorio no darán lugar a una modificación de los ingresos máximos por pasajero permitidos del periodo 2027-2031. Todo ello con independencia de los posibles ajustes sobre los valores de la BAR y el IRR_a del siguiente periodo regulatorio a los que se refiere la Sección 6.3.

6.3 Estimación del componente X.

El ingreso máximo anual por pasajero, IMAP, de cada año t será el resultado de incrementar el $IMAP_{t-1}$ por el componente X y por un porcentaje de incremento o decremento de precios de insumos fuera del control del operador, P^{22}_{t-1} , que se conocerá en el año $t-1$:

²² Real Decreto 162/2019, de 22 de marzo, por el que se desarrolla el índice de actualización de las tarifas aeroportuarias de Aena S.M.E., S.A. (índice P). La CNMC, a propuesta de Aena, es la encargada de aprobar el valor del índice P aplicable a las tarifas aeroportuarias para cada ejercicio.

$$IMAP_t = IMAP_{t-1} \left(1 + \frac{P_{t-1} + X}{100} \right)$$

Ec (1)

El valor del IMAP inicial para el periodo 2027-2031, el $IMAP_{2026}$, es 10,52 euros, que es el valor de los ingresos regulados requeridos por pasajero establecido para el año 2026²³.

²³ CNMC, Resolución de 13 de noviembre de 2025, por la que se aprueba la propuesta de modificación tarifaria de Aena para 2026.

De esta manera, el componente X define la evolución del IMAP. El componente X queda determinado en el DORA, pero el IMAP se calcula cada año del periodo regulatorio, una vez conocido el valor de P_{t-1} , tal como expresa la ecuación (1).

De acuerdo con lo establecido en el Anexo VIII de la Ley 18/2014, la estimación del componente X hace que el valor presente de los ingresos esperados del operador durante el conjunto del periodo regulatorio (período quinquenal) se iguale al valor presente de los costes esperados del operador durante el mismo periodo, ambos medidos exclusivamente para los servicios aeroportuarios básicos y sin efecto precio.

Los costes que se esperan recuperar a partir de estos ingresos se denominan Ingresos Regulados Requeridos, IRR, y son la suma de los gastos de explotación y los costes de capital reconocidos en la Tabla 6.1 y la Tabla 6.3. La ecuación (2) expresa de manera matemática la condición para la estimación del componente X.

$$\sum_1^5 \frac{IRR_t}{\left(1 + \frac{CMPC_{AI}}{100}\right)^t} - IRR_a = \sum_1^5 \frac{10,52 \cdot \left(1 + \frac{X}{100}\right)^t \cdot Q_t}{\left(1 + \frac{CMPC_{AI}}{100}\right)^t}$$

Ec (2)

Donde:

- t: toma los valores de los años 1 a 5 del periodo regulatorio, donde el 1 corresponde con el 2027 y el 5 con el 2031.
- Q_t : es el número de pasajeros esperados para el año t.
- IRR_t : es el ingreso regulado requerido del año t.
- $CMPC_{AI}$: es el coste medio ponderado de capital antes de impuestos para el quinquenio, establecido en la Sección 6.2. En esta ecuación actúa como la tasa de actualización de los flujos de ingresos y costes anuales.
- IRR_a : es la compensación por menor inversión realizada en el quinquenio anterior, convenientemente capitalizada.

El valor estimado del componente IRR_a : por desviaciones en las inversiones respecto a lo planeado para el periodo 2022-2026 es de 56,9 millones de euros²⁴.

²⁴ AESA, Informe quinquenal de supervisión técnica aeroportuaria 2021-2025.

El valor calculado del componente X para cada año del periodo regulatorio es +0,33%. La Tabla 6.4 detalla el cálculo de este valor.

Tabla 6.4 Estimación del componente X, 2027-2031

Estimación de los IRR_t (millones de euros)	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Gastos de Explotación		2.552,4	2.667,5	2.776,5	2.884,6	2.981,9
Ingresos por venta electricidad plantas fotovoltaicas		-3,1	-3,3	-4,7	-4,6	-4,5
Trabajos realizados inmovilizado		-7,5	-8,0	-8,4	-8,9	-9,3
Subvenciones imputadas en terminal		-16,5	-14,9	-14,1	-13,2	-12,0
Coste de capital (PPP)		812,9	903,7	1.004,4	1.124,0	1.256,4
$CMPC_{AI}$		8,32%	8,32%	8,32%	8,32%	8,32%
BAR		9.770,2	10.861,6	12.072,5	13.509,4	15.100,7
Ingresos regulados requeridos (IRR_t)		3.338,3	3.545,0	3.753,7	3.982,0	4.212,5
IRR_a	56,9					
Inversión DORA II	65,9					
Valor actual de IRR_t (2027-2031) y ajustes	14.782,9					
Estimación de los ingresos previstos y de la X	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Ingresos esperados		3.576,2	3.671,0	3.764,3	3.833,5	3.886,5
Número de pasajeros, (millones)		338,8	346,7	354,3	359,7	363,5

Estimación de los IRR _t (millones de euros)	2026	2027	2028	2029	2030	2031
IMAP _t	10,52 €	10,55 €	10,59 €	10,62 €	10,66 €	10,69 €
Valor de "X"		+0,33%	+0,33%	+0,33%	+0,33%	+0,33%
Valor actual de los ingresos esperados (2027-2031)	14.782,9					

El componente X tiene naturaleza prospectiva por lo que, salvo que se produzcan causas excepcionales de acuerdo con las condiciones establecidas en la Ley 18/2014, su valor no podrá ser modificado durante el periodo 2027-2031.

6.4 Los costes por servicio y su contribución al IMAP.

La Tabla 6.5 establece los «costes por cada servicio aeroportuario básico».

Tabla 6.5 Costes por cada servicio aeroportuario básico, 2027-2031

Prestaciones Públicas Patrimoniales	Porcentaje de contribución al IMAP	Costes por servicio (Millones de euros) 2027-2031				
		2027	2028	2029	2030	2031
Pasajeros	39,4%	1.315,3	1.396,7	1.479,0	1.568,9	1.659,7
Aterrizaje	20,4%	681,0	723,2	765,8	812,3	859,3
Seguridad	17,3%	577,5	613,3	649,4	688,9	728,8
Servicio de tránsito de aeródromo	7,8%	260,4	276,5	292,8	310,6	328,6
Servicios de PMR	4,1%	136,9	145,3	153,9	163,3	172,7
Handling	3,8%	126,9	134,7	142,6	151,3	160,1
Utilización de pasarelas telescópicas	3,2%	106,8	113,4	120,1	127,4	134,8
Estacionamiento	2,0%	66,8	70,9	75,1	79,6	84,2
Combustible aviación	1,1%	36,7	39,0	41,3	43,8	46,3
Servicios meteorológicos	0,5%	16,7	17,7	18,8	19,9	21,1
Catering	0,4%	13,4	14,2	15,0	15,9	16,8
IRR _t	100,0%	3.338,3	3.545,0	3.753,7	3.982,0	4.212,5

Los valores establecidos en la Tabla 6.5 no son vinculantes durante el quinquenio porque el procedimiento anual de fijación de tarifas individuales por servicio funciona con autonomía del DORA. No obstante, el DORA sí establece como condición que los ingresos que se deriven del conjunto de tarifas individuales fijadas para un año permitan alcanzar el IMAAJ de ese año y a que dicho IMAAJ se calcule teniendo en cuenta lo previsto en el Anexo 7.

7. Criterios para la fijación anual de las tarifas aeroportuarias en el período 2027-2031

7.1 La elaboración del IMAAJ.

El ingreso máximo anual ajustado, IMAAJ, será el ingreso máximo por pasajero que vincule a Aena durante cada año t del periodo regulatorio. Es el resultado de una serie de ajustes sobre el IMAP estimado para el año t , que se calcularán en el año anterior a su aplicación.

Estos ajustes son incentivos y penalizaciones por el desempeño de Aena (en el periodo $t-2$) así como otros ajustes por factores no previsibles en el momento de

aprobación del DORA. De acuerdo con el Anexo IX de la Ley 18/2014, el ajuste para establecer el $IMAAJ_t$ se estimará en el año $t-1$ de manera que:

$$IMAAJ_t = IMAP_t + \frac{B_t}{100} \cdot IMAP_t - \frac{RI_t}{Q_t} - K_t + \frac{D_t}{Q_t}$$

Ec (3)

Donde:

– $IMAAJ_t$:	es el ingreso máximo anual por pasajero ajustado (IMAAJ) del año t .
– $IMAP_t$:	es el ingreso máximo anual por pasajero del año t .
– Q_t :	son los pasajeros previstos para el año t ²⁵ .
– B_t :	es el incentivo/penalización que se aplica en el año t por el desempeño en los niveles de calidad del servicio en el $t-2$.
– RI_t :	es la penalización por retraso de determinados proyectos de inversión que se aplica en el año t . Se refiere a los retrasos en las inversiones estratégicas que finalizan en el año $t-2$.
– K_t :	es el factor de cumplimiento al 100% del ingreso máximo anual por pasajero ajustado en el año t . Se refiere al ajuste por modificaciones imprevistas en la estructura de tráfico ocurridas en el periodo $t-2$, cuya metodología de cálculo se determina en el párrafo 2 del Anexo IX de la Ley 18/2014.
– D_t :	son las desviaciones de inversiones y gastos de explotación aprobados en el año $t-2$ en el ejercicio de las competencias de seguimiento previstas en el artículo 31.5 de la Ley 18/2014. Se entiende como los costes anuales asociados a dichas desviaciones ²⁶ .

²⁵ El valor de Q_t que se utilice para la determinación del $IMAAJ_t$ no será necesariamente la previsión de tráfico con el que se calculó el $IMAP_t$ en el presente DORA. Se podrá utilizar la mejor estimación disponible del tráfico en el momento de fijación del $IMAAJ_t$, debidamente motivada.

²⁶ Como se deriva de dicho artículo, el parámetro D_t tomará el valor «0» si dicho mecanismo no se activa por parte de la Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible.

Los criterios para la medición de los parámetros B_t , RI_t y D_t y las obligaciones a las que queda sujeto Aena respecto a los mismos, se describen en el Anexo 7. Dicho anexo contiene también detalles sobre el procedimiento para la aprobación de desviaciones en inversiones y gastos de explotación que afectan a D_t . Por su parte, el cálculo del parámetro K_t se articula en el Anexo IX de la Ley 18/2014.

7.2 El procedimiento anual de fijación de tarifas aeroportuarias.

Las revisiones anuales de las tarifas aeroportuarias deberán respetar el IMAAJ que corresponda a cada año. En todo caso, de acuerdo a lo establecido en los artículos 32 a 41 de la Ley 18/2014, estas revisiones seguirán sujetas a los tres pilares básicos que emanan de la Directiva 2009/12/CE de 11 de marzo de 2009, relativa a las tasas aeroportuarias: el procedimiento obligatorio de consulta entre la entidad gestora del aeropuerto y sus usuarios, la transparencia en los procedimientos de consulta y el recurso a la autoridad de supervisión independiente, que en el caso de las tarifas aeroportuarias de Aena es la CNMC.

7.3 Bonificaciones e incentivos comerciales.

Las bonificaciones a aplicar durante el próximo quinquenio serán establecidas con base en criterios de objetividad, no discriminación y transparencia y tendrán por objeto garantizar la vertebración y cohesión territorial y el fomento de la conectividad e

internacionalización del transporte de pasajeros y mercancías, principalmente en las regiones no peninsulares, en las que el modo aéreo desempeña un papel fundamental e insustituible para asegurar la movilidad de sus ciudadanos.

Dichas bonificaciones se regirán por lo establecido en la Ley 21/2003 y demás legislación aplicable y por lo dispuesto en el apartado 5 del artículo 32 de la Ley 18/2014.

Con respecto a los esquemas de incentivos, el DORA 2027-2031 considera beneficioso seguir apoyándose en esquemas similares a los utilizados durante estos últimos años, sin perjuicio de las mejoras que se puedan ir introduciendo en los mismos.

7.3.1 Bonificaciones por razones de interés general para el período 2027-2031.

Esta sección recoge a título descriptivo las bonificaciones por razones de interés general vigentes en el momento de aprobación del DORA 2027-2031, que son las siguientes:

i. Bonificaciones al tráfico peninsular e interinsular para los vuelos en los aeropuertos de Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla. Consiste en una bonificación en las tarifas de salida de pasajeros, PMR, seguridad y aterrizaje del 70% en los vuelos interinsulares y del 15% en el caso de los vuelos con la Península²⁷.

²⁷ Ley 1/2011, de 4 de marzo, por la que se establece el Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil y se modifica la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea.

Esta bonificación persigue la vertebración y cohesión territorial y el fomento de la conectividad del transporte de pasajeros, prestando especial atención a las regiones no peninsulares en las que el modo aéreo desempeña un papel fundamental e insustituible para garantizar la movilidad de sus ciudadanos.

ii. Subvención de días valle en los aeropuertos canarios. Se aplica al 50% de la tarifa de aterrizaje y de salida de pasajeros, correspondientes a las operaciones que se realicen los días de la semana con menor concentración de tráfico, excluyendo vuelos interinsulares.

Esta subvención persigue incrementar el tráfico en los aeropuertos de Canarias, permitiendo a su vez realizar un mejor aprovechamiento de las instalaciones aeroportuarias que optimice su gestión.

iii. Bonificación a los pasajeros en conexión²⁸. Consiste en la reducción del 40% de las cuantías de las tarifas por salida de pasajeros y seguridad. El objetivo de esta bonificación es potenciar este tipo de tráfico, importante para el fomento de la conectividad nacional²⁹.

²⁸ A estos efectos, se define el pasajero en conexión como aquel que, desembarcando en un aeropuerto gestionado por Aena en un vuelo, vuelve a embarcar con el mismo billete y en el mismo aeropuerto en un plazo máximo de 12 horas, al objeto de realizar un nuevo trayecto con un número de vuelo diferente y destino distinto al del origen.

²⁹ Ley 48/2015, de 29 de octubre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2016 por la que se modifica la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea.

iv. Bonificación a los aeropuertos estacionales³⁰ de Baleares, Canarias, Ceuta y Melilla. Durante la temporada de menor tráfico se bonifican las cuantías de las tarifas de pasajeros y seguridad en un 20%³¹.

³⁰ Conforme a la legislación se define el aeropuerto estacional como aquel en el que, en las temporadas de verano e invierno, inmediatamente anteriores y cerradas, la media mensual de tráfico de pasajeros durante una temporada con respecto a la media mensual de la otra temporada esté en la proporción 65 / 35 por ciento o superior.

³¹ Ley 17/2012, de 27 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2013 por la que se modifica la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea.

Según lo dispuesto en el apartado 4 del artículo 32 de la Ley 18/2014, los ingresos esperados dejados de percibir como consecuencia de estas bonificaciones por razones

de interés general serán recuperados por Aena incrementando el porcentaje de revisión de las demás tarifas no bonificadas.

7.3.2 Incentivos comerciales.

Conforme a lo previsto en la Ley 18/2014, durante el quinquenio 2027-2031, Aena podrá establecer incentivos comerciales sujetos a su decisión, que, sin afectar al régimen jurídico y cuantía de las prestaciones patrimoniales públicas por los servicios aeroportuarios básicos, se fijen conforme a criterios objetivos, transparentes y no discriminatorios y sean conformes con las normas sobre competencia.

Dichos incentivos, que podrán articularse a través de esquemas plurianuales o como incentivos extraordinarios temporales si la situación del mercado lo requiriese, podrán establecerse a los efectos de estimular la demanda, incentivar la recuperación del tráfico de pasajeros u operaciones o su mantenimiento, establecer nuevas rutas, fortalecer las ya existentes, potenciar la conectividad de largo radio, consolidar el tráfico de los helipuertos, o la operativa de compañías que operen aeronaves cargueras, entre otros. Los incentivos podrán aplicarse sobre la tarifa que optimice el efecto del incentivo.

Asimismo, como parte de su estrategia de sostenibilidad Aena podrá establecer incentivos comerciales orientados a la mejora de la sostenibilidad medioambiental en los aeropuertos de la red.

8. *Mecanismos de coordinación institucional durante la aplicación del DORA 2027-2031*

8.1 Provisión de información por parte de Aena.

De conformidad con el artículo 20.6 de la Ley 18/2014 Aena proveerá o facilitará el acceso a AESA, la CNMC y la DGAC a todos los datos, informes y registros que estos organismos estimen necesarios para cumplir con las obligaciones derivadas de las competencias que la ley les atribuye en relación con el DORA.

Ello incluirá, entre otras, información para el seguimiento del plan de inversiones y sus posibles desviaciones; el impacto de las nuevas inversiones en la capacidad aeroportuaria; el seguimiento de la calidad del servicio y el cumplimiento de las condiciones mínimas.

Aena proporcionará a la DGAC información periódica para el seguimiento de aquellos planes estratégicos en vigor o que se inicien durante el DORA 2027-2031, indicando el grado de avance de los mismos, a través de los mecanismos e indicadores que se establezcan con tal fin.

Adicionalmente, durante el periodo 2027-2031, Aena deberá continuar realizando las encuestas periódicas que permiten obtener una caracterización de los pasajeros, así como sus hábitos de utilización de las infraestructuras aeroportuarias. Esta información será remitida a la DGAC cuando sea requerida.

Por otra parte, para la solicitud de desviaciones en las inversiones previstas en el artículo 31.5 de la Ley 18/2014, se atenderá al procedimiento previsto en el Anexo 7.

Respecto a los estándares de capacidad, Aena proporcionará anualmente, tanto a la DGAC como a AESA, los estudios de capacidad elaborados o actualizados como consecuencia de las actuaciones ejecutadas en el año anterior o por cambios operativos o de demanda. Dichos estudios recogerán justificadamente la metodología utilizada y el nivel de servicio, así como los parámetros necesarios para su cálculo.

Con carácter general, y con objeto de desempeñar las funciones que el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, a través de la DGAC, tiene atribuidas en materia de seguimiento de la gestión aeroportuaria de Aena, Aena remitirá copia a la DGAC de toda la información que sea facilitada a los supervisores del DORA.

8.2 Criterios para la supervisión de inversiones y la aplicación del régimen de infracciones.

AESA supervisará el programa de inversiones en los términos previstos en la Sección 5.5., teniendo en cuenta lo previsto en el Anexo A6.4. En concreto, el cumplimiento de las inversiones estratégicas, en cuanto a su objeto y plazo de ejecución, así como del importe ejecutado a la finalización del periodo regulatorio si dicha inversión no finalizase en 2031; el alcance y cumplimiento de los plazos en el caso de las inversiones relevantes; y, con respecto a las inversiones normativas, los requisitos y plazos de cumplimiento establecidos en las normas de referencia que las motivan, según el programa establecido.

Para la aplicación del régimen de infracciones previsto en el artículo 43 de la Ley 18/2014, se deberán tener en cuenta las condiciones previstas en la Sección 5.5.2 para la identificación de lo que constituyen incumplimientos y retrasos de las inversiones previstas.

8.3 Requisitos para la supervisión de AESA.

El artículo 31 de la Ley 18/2014 establece que corresponde a AESA la supervisión del cumplimiento del DORA dentro del ámbito de las competencias que le atribuye la propia ley. El mismo artículo, en sus apartados 2, 3 y 5, determina los informes que AESA deberá realizar durante la aplicación del DORA. Para la elaboración de estos informes, AESA tendrá en cuenta, entre otros, los criterios y procedimientos que se describen en esta sección.

AESA podrá desarrollar metodologías propias de supervisión conforme a la habilitación prevista en la disposición final 2.^a de la Ley 18/2014, siempre que resulten coherentes con las previsiones establecidas en esta sección. Con objeto de dar certidumbre durante el quinquenio, si hubiera cambios en las guías que hayan sido elaboradas en periodos regulatorios previos u otras nuevas, éstos habrán de establecerse al comienzo del periodo regulatorio, notificándose tanto a Aena como a la DGAC, sin perjuicio de los posibles ajustes que pudieran requerirse como consecuencia de su aplicación.

Sobre los informes consultivos para la aprobación de desviaciones en las inversiones

Dichos informes abarcarán las inversiones no incluidas en el DORA para las que Aena haya comunicado solicitud de aprobación a la DGAC en virtud del artículo 31.5 de la Ley 18/2014.

En el momento de solicitar los informes consultivos a AESA, la DGAC trasladará la información recibida de Aena a los efectos de la elaboración de dichos informes. AESA podrá asimismo recabar la información adicional de Aena que fuera necesaria para la elaboración de los mismos.

El informe consultivo de AESA identificará explícitamente las inversiones incluidas en la solicitud de Aena para las que no se recomienda su aprobación, incluyendo las razones justificadas por las cuales se emite tal recomendación.

Sobre el informe anual de supervisión técnica aeroportuaria

El Informe anual de supervisión técnica aeroportuaria se elaborará cada año del periodo regulatorio, durante los cuatro primeros meses del ejercicio. Dicho informe versará sobre la operación del año anterior y tendrá efectos en la determinación del IMAAJ del año siguiente.

El informe deberá proporcionar información sobre, al menos:

1. El grado de cumplimiento de la Inversión anual programada para el año anterior, identificando, si existiesen, las desviaciones entre el valor reconocido y el ejecutado.

Se identificará si la desviación es positiva o negativa, y qué parte de la misma, en su caso, proviene de la aprobación de Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible o, en su caso, del Consejo de Ministros, conforme a lo previsto en el artículo 31.5 de la Ley 18/2014.

2. El valor del parámetro B de la fórmula del ingreso máximo anual ajustado por pasajero IMAAJ.

3. El valor del parámetro D de la fórmula del ingreso máximo anual ajustado por pasajero IMAAJ.

4. En relación con las inversiones estratégicas:

a. El retraso en el cumplimiento de los plazos preestablecidos para las inversiones de carácter estratégico que finalizan en el año anterior, y el valor de las penalizaciones asociadas, RI, que formará parte del IMAAJ.

b. Para aquellas inversiones con un umbral de inversión establecido en 2031 se proporcionará información sobre el grado de ejecución y la consecución efectiva de hitos parciales (tramitaciones ambientales, estado de licitaciones, puestas en servicio parciales, etc.); las desviaciones respecto a lo previsto y la replanificación, en su caso.

5. El cumplimiento en la ejecución de las inversiones relevantes programadas para el año anterior, junto con la constatación a la que se refiere la Sección 5.5.2, en aquellos casos de anulación total o parcial, sustitución por otra inversión o modificación de alcance o plazo.

6. El cumplimiento de la ejecución de las inversiones normativas programadas para el año anterior, teniendo en cuenta las fechas de entrada en vigor e inicio efectivo de aplicación de las respectivas normas y otras cuestiones que hayan de considerarse.

7. El análisis de los estándares de capacidad y su variación como consecuencia de las actuaciones inversoras ejecutadas por Aena en ese año o derivadas de cambios operativos o de demanda. En dicho análisis se tendrán en cuenta todos los elementos, subsistemas modificados y cambios operativos que impliquen cambios en la capacidad, así como el efecto de los posibles retrasos en la ejecución de las inversiones.

8. El grado de cumplimiento de los estándares de calidad y medioambiente, capacidad y las condiciones mínimas de servicio de las infraestructuras aeroportuarias, respecto a lo previsto en el DORA 2027-2031.

Los informes anuales contarán además con un anexo, en soporte informático, que permita hacer un seguimiento de las desviaciones provisionales sobre la BAR prevista y de las subvenciones con las que se han financiado nuevas inversiones.

Sobre el informe quinquenal de supervisión técnica aeroportuaria

Este informe se realizará en los tres primeros meses del quinto año del periodo regulatorio, o del sexto en caso de prórroga del DORA (en lo sucesivo el último año del periodo regulatorio), y resumirá el resultado de los informes anuales sobre la totalidad de las inversiones realizadas en los ejercicios anteriores del periodo regulatorio.

En concreto, el informe quinquenal contendrá, al menos:

1. Un informe sobre la totalidad de las inversiones realizadas en los últimos cinco ejercicios, indicando el grado de cumplimiento del programa de inversión, junto con la mejor previsión de cierre del ejercicio 2031 a 31 de diciembre, por línea de inversión.

2. Una propuesta de ajuste del valor de la BAR a 1 de enero del último año del periodo regulatorio, por las desviaciones producidas durante la ejecución del DORA;

3. Un resumen de las diferencias entre el valor de los activos inmovilizados no financieros en la contabilidad de Aena y el valor de los mismos en la BAR prevista en el DORA, ambos a 1 de enero del último año del periodo regulatorio;

4. El valor de los activos financiados con subvenciones hasta ese momento;

5. Una propuesta sobre el valor acumulado a 1 de enero del último año del periodo regulatorio de las compensaciones a realizar a través del parámetro IRR_a , por ganancias netas en la retribución esperada por costes de capital;

6. Un informe sobre el grado de cumplimiento de los estándares de calidad, los estándares en materia medioambiental, los estándares de capacidad y las condiciones mínimas de servicio de las infraestructuras aeroportuarias durante el periodo regulatorio, respecto de lo previsto en el DORA 2027-2031. AESA informará sobre los indicadores de capacidad y niveles de utilización como consecuencia de las inversiones ya ejecutadas,

así como de las previsiones de incrementos que suponga el plan de inversión a 31 de diciembre de 2031.

El informe quinquenal contará además con un anexo, en soporte informático, que permita hacer un seguimiento del valor provisional de la BAR a 1 de enero del último año del periodo regulatorio.

8.4 Requisitos para el seguimiento de la gestión aeroportuaria.

Conforme a lo establecido en el artículo 20 de la Ley 18/2014, corresponde al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, a través de la DGAC, realizar el seguimiento de la gestión aeroportuaria de Aena incluido su desempeño y gestión medioambiental. Para llevar a cabo dicho seguimiento se observarán las medidas incluidas en la Estrategia de Sostenibilidad, el Plan de Acción Climática de Aena o en cualquier otro plan o estrategia implementada, así como su grado de avance.

Con objeto de que la competencia de seguimiento atribuida a la DGAC pueda llevarse a cabo de manera eficaz, AESA comunicará a dicho centro directivo la planificación prevista de todas las actividades de supervisión que se realicen, así como el resultado de las mismas, durante todo el periodo de vigencia del DORA 2027-2031, sin perjuicio de los informes que le puedan ser solicitados durante el periodo.

ANEXOS

Índice de Anexos

- ANEXO 1. TRÁFICO.
- ANEXO 2. CAPACIDAD.
- ANEXO 3. CALIDAD.
- ANEXO 4. MEDIOAMBIENTE.
- ANEXO 5. CONDICIONES MÍNIMAS DE SERVICIO.
- ANEXO 6. INVERSIONES PREVISTAS.
- ANEXO 7. DEFINICIÓN DE LOS COMPONENTES DEL IMAAJ.

ANEXO 1

Tráfico

Índice

- A1.1 Entorno macroeconómico.
- A1.2 Hipótesis fundamentales para la estimación de tráfico del DORA 2027-2031.
- A1.3 Previsión de tráfico aéreo, 2027-2031.

Índice de tablas

Tabla Anexo 1.1 Previsiones de crecimiento de tráfico de pasajeros de los principales organismos y fabricantes internacionales.

- Tabla Anexo 1.2 Pasajeros.
- Tabla Anexo 1.3 Operaciones.
- Tabla Anexo 1.4 Mercancías.
- Tabla Anexo 1.5 ATU.

- A1.1 Entorno macroeconómico.

Tras la recuperación observada en los años posteriores a la pandemia y la consolidación de la actividad económica y turística a escala internacional, las principales instituciones económicas prevén un escenario de crecimiento positivo, aunque moderado, para la economía mundial durante el horizonte temporal del

DORA 2027-2031. Dicho escenario se caracteriza por una progresiva normalización de la inflación, unas condiciones financieras más estables y un crecimiento sostenido, aunque condicionado de manera considerable por factores de incertidumbre asociados a la evolución geopolítica, las tensiones comerciales internacionales, los mercados energéticos y la velocidad de adopción de los procesos de transformación tecnológica y medioambiental, así como factores regulatorios.

De acuerdo con las previsiones del Fondo Monetario Internacional (FMI, informe de abril de 2026, revisado en julio), las perspectivas de crecimiento a medio plazo por zona geográfica son las siguientes:

– Economía nacional: España mantiene unas perspectivas de crecimiento superiores a la media de la zona euro. Tras un crecimiento del 2,7% en 2025, las previsiones apuntan a una moderación gradual: a corto plazo, se prevé un crecimiento ligeramente superior al 2% anual, esperándose una estabilización hasta tasas del 1,7% anual durante el horizonte de medio plazo. Este comportamiento se apoya en la fortaleza del sector servicios, la actividad turística, la evolución favorable del mercado laboral y la resiliencia de la demanda interna.

– Economía de los principales países emisores/receptores de pasajeros europeos (Reino Unido, Alemania, Italia y Francia): Los países del Espacio Económico Europeo y Reino Unido continúan representando el principal origen y destino del tráfico internacional de la red de Aena, por lo que la evolución de sus economías resulta determinante para las previsiones de tráfico. En conjunto, las economías europeas avanzadas presentan perspectivas de crecimiento positivo, aunque moderado, situándose generalmente entre el 1% y el 2% anual en el medio plazo.

En cuanto a las perspectivas económicas de los principales países emisores de turistas a España, cabe destacar:

- Reino Unido: Se prevé un crecimiento económico estable, con tasas cercanas al 1,5%-2,0% anual en el medio plazo, respaldando el mantenimiento de su posición como principal mercado emisor internacional hacia España.

- Alemania: La economía alemana presenta perspectivas de crecimiento más moderadas, entre el 0,5-1% anual, por lo que se prevé mantenga su relevancia en el contexto del mercado turístico español a medio plazo.

- Italia: Las previsiones apuntan a un crecimiento económico contenido durante el periodo regulatorio, con tasas próximas al 0,5%-1% anual en el medio plazo, esperándose por tanto un continuismo de los flujos turísticos y empresariales entre ambos países.

- Francia: La economía francesa mantiene una senda de crecimiento moderado y estable, con tasas próximas al 1% anual durante el horizonte de previsión, consolidando su relevancia para el tráfico internacional de la red.

– Economía mundial. La evolución futura del tráfico aéreo seguirá estando condicionada por un entorno geopolítico caracterizado por elevados niveles de incertidumbre. Entre los principales factores destacan la persistencia de la guerra en Ucrania y sus implicaciones sobre los mercados energéticos y las relaciones económicas europeas, las tensiones en Oriente Medio y su repercusión sobre los precios del combustible, así como la incertidumbre asociada a la política económica y comercial de Estados Unidos, con potencial impacto sobre el comercio internacional, la movilidad de pasajeros y las condiciones macroeconómicas globales.

Aun en este contexto, las previsiones disponibles indican que la economía mundial mantendrá una senda de crecimiento positiva durante el periodo 2027-2031, con tasas en torno al 3% anual. Dicho crecimiento seguirá estando impulsado principalmente por las economías emergentes, particularmente las asiáticas, mientras que las economías avanzadas continuarán mostrando ritmos de crecimiento más moderados.

En definitiva, las perspectivas macroeconómicas consideradas para la elaboración de las previsiones del DORA 2027-2031 se sustentan en un escenario central de crecimiento económico sostenido tanto en España como en los principales mercados vinculados a la actividad de la red aeroportuaria de Aena, proporcionando un marco favorable para la evolución de la demanda de transporte aéreo.

El seguimiento de las principales variables macroeconómicas constituye un elemento clave para estimar la proyección de la demanda de tráfico aéreo, en la medida en que existe una estrecha relación entre la evolución de la renta, la actividad económica y la demanda de movilidad aérea. No obstante, las previsiones continúan sujetas a las incertidumbres derivadas de la evolución económica internacional, la situación geopolítica y otros factores externos que pueden afectar al sector del transporte aéreo.

Los fabricantes de aeronaves y los diferentes organismos internacionales del sector aéreo elaboran previsiones de crecimiento de tráfico con un horizonte que puede llegar a abarcar varias décadas. Dichas previsiones parten de la consolidación de la recuperación experimentada por el transporte aéreo en los últimos años y de la fortaleza de los factores estructurales que impulsan la demanda de movilidad aérea, entre los que destacan el crecimiento económico, la expansión de las clases medias, el desarrollo del turismo internacional y el incremento de la conectividad global. En términos generales, estos organismos prevén para Europa tasas medias de crecimiento del tráfico próximas al 3% anual a largo plazo, inferiores a las previstas para otras regiones emergentes, pero compatibles con una evolución sostenida de la demanda aérea. Asimismo, las previsiones para España apuntan a un crecimiento superior al promedio europeo, apoyado en la fortaleza de su sector turístico y en su posición como uno de los principales mercados aeronáuticos de Europa.

Tabla Anexo 1.1 Previsiones de crecimiento de tráfico de pasajeros de los principales organismos y fabricantes internacionales

Región	Organismos ⁽³²⁾				
	IATA 2025-2044	ACI 2025-2044	BOEING 2025-2044	AIRBUS 2026-2045	Oxford Economics 2026-2045
Europa.	2,8% - 3,0%	2,9%	3,0%	3,1%	-
España.	-	-	-	-	3,5% - 4,0%
Norteamérica.	2,2%	2,9%	2,6%	2,5%	-
Latinoamérica.	3,8%	3,8%	4,5%	4,2%	-
Oriente Medio.	4,5%	4,5%	4,3%	4,6%	-
Asia y Pacífico.	4,5%	4,4%	5,0%	4,8%	-
África.	4,0%	4,0%	4,8%	4,9%	-
Mundial.	3,5%	3,6%	4,0%	3,9%	-

³² IATA: IATA Traffic Forecast 2025-2044.

ACI: ACI World Airport Traffic Forecast (WATF) 2025-2054.

BOEING: 2025_CMO_PDF_Download (Commercial Market Outlook 2025-2044). (Ingresos por pasajero/kilómetro).

AIRBUS: Airbus' Global Market Forecast (GMF). Cities, airports & aircraft 2026-2045. (Ingresos por pasajero/kilómetro) OXFORD ECONOMICS: Air Passenger Forecasts 2025. Country Report - Spain.

Fuente: IATA, ACI WATF_2025, Boeing, Airbus y Oxford Economics

A1.2 Hipótesis fundamentales para la estimación de tráfico del DORA 2027-2031

Para la estimación del tráfico durante el periodo 2027-2031 se han considerado diversas fuentes de información y modelos de previsión, incluyendo las previsiones de movimientos IFR para España elaboradas por la Agencia Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea (Eurocontrol), los modelos econométricos desarrollados por Aena y

las previsiones de tráfico publicadas por organismos internacionales del sector aeroportuario.

El análisis llevado a cabo pone de manifiesto que las previsiones obtenidas a partir de los distintos modelos econométricos y fuentes especializadas presentan resultados similares en términos agregados para el conjunto de la red.

No obstante, la previsión finalmente considerada en el DORA 2027-2031 incorpora un ajuste asociado a las limitaciones de capacidad identificadas en determinados aeropuertos de la red antes de la entrada en servicio de las actuaciones de expansión previstas para el quinquenio. Para ello, se han tenido en cuenta las estimaciones de capacidad de Aena para cada aeropuerto, así como la evolución prevista de la demanda por mercados y segmentos de tráfico.

Como resultado de este proceso, la previsión de tráfico incorporada al DORA 2027-2031 refleja un escenario de crecimiento prudente y equilibrado, compatible tanto con las perspectivas de demanda identificadas por los distintos modelos utilizados como con las limitaciones operativas y de capacidad previstas para la red aeroportuaria durante el periodo regulatorio.

A1.3 Previsión de tráfico aéreo, 2027-2031

Tabla Anexo 1.2 Pasajeros

Aeropuertos	2027	2031	CAGR	Cuotas 2031		
			2027-2031	NAC	EEE	NO EEE
A Coruña.	1.429.174	1.617.984	3,15%	89,59%	10,17%	0,07%
Adolfo Suárez Madrid-Barajas.	72.461.078	77.000.000	1,53%	21,56%	44,16%	34,07%
Albacete.	2.358	3.041	6,57%	7,97%	44,93%	21,74%
Algeciras.	40.910	46.066	3,01%	99,74%	0,00%	0,00%
Alicante-Elche Miguel Hernández.	21.621.655	24.082.195	2,73%	11,36%	85,52%	3,03%
Almería.	899.468	1.021.804	3,24%	48,76%	50,33%	0,08%
Asturias.	2.191.652	2.459.188	2,92%	77,35%	21,78%	0,43%
Bilbao.	7.643.629	8.574.473	2,91%	53,14%	44,15%	2,57%
Burgos (Villafra).	3.234	4.297	7,36%	56,41%	6,67%	0,00%
Cesar Manrique Lanzarote.	9.371.821	9.900.000	1,38%	32,94%	66,34%	0,38%
Ceuta.	94.162	105.937	2,99%	99,64%	0,00%	0,00%
Córdoba.	77.521	90.567	3,97%	71,53%	14,84%	8,76%
El Hierro.	336.770	377.636	2,90%	99,86%	0,00%	0,00%
Federico García Lorca Granada-Jaén.	1.158.739	1.405.668	4,95%	94,74%	4,84%	0,19%
Fuerteventura.	7.468.994	8.430.816	3,07%	29,11%	69,92%	0,00%
Girona.	2.364.139	2.688.046	3,26%	0,20%	93,73%	5,88%
Gran Canaria.	16.908.242	18.782.829	2,66%	48,14%	49,95%	1,27%
Huesca-Pirineos.	835	881	1,37%	35,00%	0,00%	0,00%
Ibiza.	9.173.500	9.718.800	1,45%	40,69%	59,04%	0,11%

³³ Los datos por aeropuerto se han obtenido partiendo de las previsiones agregadas, que son las que se emplean en la determinación de la senda tarifaria. Sin embargo, ni la senda agregada ni las cifras por aeropuerto vinculan al gestor y podrán variar anualmente teniendo en cuenta las circunstancias existentes.

Aeropuertos	2027	2031	CAGR	Cuotas 2031		
			2027-2031	NAC	EEE	NO EEE
Jerez.	925.656	1.051.883	3,25%	52,31%	46,58%	0,02%
Josep Tarradellas Barcelona-El Prat.	60.053.034	60.500.000	0,19%	23,77%	58,46%	17,57%
La Gomera.	139.474	157.094	3,02%	99,87%	0,00%	0,00%
La Palma.	1.625.219	1.849.361	3,28%	81,76%	17,78%	0,00%
León.	78.825	89.080	3,10%	82,13%	15,96%	0,93%
Logroño-Agoncillo.	32.970	36.580	2,63%	84,64%	5,81%	4,22%
Madrid-Cuatro Vientos.	2.431	2.898	4,49%	32,32%	14,07%	0,38%
Málaga-Costa del Sol.	29.234.435	33.000.000	3,08%	16,62%	78,47%	4,78%
Matacán (Salamanca).	28.379	31.842	2,92%	72,66%	17,99%	2,77%
Melilla.	574.890	645.868	2,95%	99,11%	0,01%	0,00%
Menorca.	4.283.900	4.449.300	0,95%	49,87%	49,97%	0,00%
Palma Mallorca.	34.267.700	35.665.600	1,00%	26,10%	73,15%	0,70%
Pamplona.	254.785	288.450	3,15%	96,79%	1,64%	0,88%
Reus.	1.436.686	1.639.139	3,35%	0,67%	98,41%	0,52%
Sabadell.	5.822	7.250	5,64%	9,42%	0,30%	0,00%
San Sebastián.	489.329	554.753	3,19%	96,01%	3,52%	0,08%
Santiago-Rosalía de Castro.	2.739.511	3.174.488	3,75%	81,40%	17,90%	0,26%
Seve Ballesteros- Santander.	1.122.013	1.272.572	3,20%	59,33%	36,92%	3,42%
Sevilla.	10.462.381	11.988.398	3,46%	43,80%	52,41%	3,59%
Son Bonet.	10.538	11.910	3,11%	0,09%	0,00%	0,00%
Talavera la Real (Badajoz).	124.721	140.633	3,05%	95,66%	1,75%	0,71%
Tenerife Norte-Ciudad de La Laguna.	7.751.724	8.250.000	1,57%	99,05%	0,52%	0,31%
Tenerife Sur.	14.591.603	15.970.191	2,28%	6,58%	91,90%	0,85%
Valencia.	13.032.317	13.750.000	1,35%	22,64%	71,20%	5,95%
Vigo.	1.114.710	1.268.605	3,29%	95,67%	3,87%	0,15%
Villanubla (Valladolid).	91.282	104.406	3,42%	75,66%	20,68%	2,43%
Vitoria.	344.450	387.435	2,98%	68,05%	30,29%	1,22%
Zaragoza.	774.849	880.177	3,24%	42,95%	49,33%	7,56%
Total ³³ .	338.841.515	363.478.141				

³³ Los datos por aeropuerto se han obtenido partiendo de las previsiones agregadas, que son las que se emplean en la determinación de la senda tarifaria. Sin embargo, ni la senda agregada ni las cifras por aeropuerto vinculan al gestor y podrán variar anualmente teniendo en cuenta las circunstancias existentes.

Tabla Anexo 1.3. Operaciones

Aeropuertos	2027	2031	CAGR	Cuotas 2031		
			2027-2031	NAC	EEE	NO EEE
A Coruña.	17.453	19.473	2,78%	49,23%	7,23%	0,16%
Adolfo Suárez Madrid-Barajas.	447.472	462.477	0,83%	26,89%	48,79%	24,11%
Albacete.	1.039	1.120	1,90%	12,50%	17,31%	0,96%
Algeciras.	3.159	3.480	2,45%	98,45%	0,00%	0,00%
Alicante-Elche Miguel Hernández.	134.476	140.888	1,17%	13,53%	82,35%	3,86%
Almería.	15.106	16.419	2,11%	39,11%	21,00%	0,20%
Asturias.	16.619	17.971	1,97%	72,05%	21,53%	0,76%
Bilbao.	58.872	63.151	1,77%	50,94%	41,32%	2,42%
Burgos (Villafría).	21.780	27.533	6,03%	0,94%	0,12%	0,02%
Cesar Manrique Lanzarote.	75.872	78.344	0,80%	45,64%	50,99%	0,66%
Ceuta.	8.057	8.619	1,70%	93,50%	0,00%	0,00%
Córdoba.	15.559	17.454	2,91%	7,28%	0,86%	0,37%
El Hierro.	7.142	7.633	1,68%	92,03%	0,00%	0,00%
Federico García Lorca Granada-Jaén.	25.660	28.960	3,07%	35,49%	2,68%	0,19%
Fuerteventura.	58.707	64.697	2,46%	43,58%	53,84%	0,17%
Girona.	29.349	32.408	2,51%	2,53%	53,46%	3,79%
Gran Canaria.	149.712	160.420	1,74%	60,84%	33,79%	2,38%
Huesca-Pirineos.	3.751	6.243	13,59%	0,43%	0,35%	0,00%
Ibiza.	87.901	92.964	1,41%	42,63%	51,26%	0,89%
Jerez.	53.634	58.444	2,17%	9,32%	6,58%	0,18%
Josep Tarradellas Barcelona-El Prat.	375.791	376.292	0,03%	24,80%	60,33%	14,27%
La Gomera.	4.631	5.085	2,37%	63,98%	0,00%	0,00%
La Palma.	25.541	28.184	2,49%	86,58%	6,92%	0,00%
León.	4.039	4.606	3,34%	25,73%	4,91%	0,35%
Logroño-Agoncillo.	15.137	16.193	1,70%	5,32%	0,60%	0,13%
Madrid-Cuatro Vientos.	71.519	79.791	2,77%	1,19%	0,50%	0,01%
Málaga-Costa del Sol.	202.307	217.729	1,85%	20,58%	72,62%	5,15%
Matacán (Salamanca).	10.290	11.776	3,43%	1,83%	1,01%	0,09%
Melilla.	12.060	12.855	1,61%	96,17%	0,08%	0,00%
Menorca.	38.878	40.588	1,08%	56,24%	39,47%	0,13%
Palma Mallorca.	254.391	259.548	0,50%	31,11%	66,50%	1,02%
Pamplona.	7.708	8.522	2,54%	43,99%	4,05%	0,51%
Reus.	24.358	26.504	2,13%	3,54%	39,15%	0,81%
Sabadell.	65.026	70.644	2,09%	0,58%	0,03%	0,00%
San Sebastián.	6.823	7.876	3,65%	57,46%	10,94%	0,41%

Aeropuertos	2027	2031	CAGR	Cuotas 2031		
			2027-2031	NAC	EEE	NO EEE
Santiago-Rosalía de Castro.	22.279	25.351	3,28%	72,16%	16,57%	0,68%
Seve Ballesteros-Santander.	12.390	13.413	2,00%	49,16%	23,69%	2,17%
Sevilla.	78.383	88.017	2,94%	40,46%	44,68%	3,37%
Son Bonet.	24.790	27.010	2,17%	0,02%	0,02%	0,00%
Talavera la Real (Badajoz).	4.692	5.107	2,14%	44,51%	4,01%	0,21%
Tenerife Norte-Ciudad de La Laguna.	92.100	96.736	1,24%	91,29%	0,70%	0,25%
Tenerife Sur.	95.475	99.692	1,09%	10,51%	83,29%	1,53%
Valencia.	100.188	105.127	1,21%	26,72%	60,67%	5,47%
Vigo.	12.956	14.491	2,84%	65,65%	6,39%	0,74%
Villanubla (Valladolid).	6.370	7.305	3,48%	20,06%	7,96%	0,44%
Vitoria.	15.600	17.400	2,77%	25,45%	42,91%	0,50%
Zaragoza.	11.331	12.561	2,62%	27,02%	25,64%	30,96%
Total.	2.826.373	2.987.101				

Tabla Anexo 1.4 Mercancías

Aeropuertos	2027	2031	CAGR
			2027-2031
A Coruña.	51.995	74.072	9,25%
Adolfo Suárez Madrid-Barajas.	944.129.021	1.101.887.801	3,94%
Albacete.	0	0	0,00%
Algeciras.	0	0	0,00%
Alicante-Elche Miguel Hernández.	4.548.072	5.026.765	2,53%
Almería.	824	7.127	71,51%
Asturias.	9.678	21.754	22,44%
Bilbao.	1.320.159	1.551.127	4,11%
Burgos (Villafría).	0	0	0,00%
Cesar Manrique Lanzarote.	507.492	579.045	3,35%
Ceuta.	0	0	0,00%
Córdoba.	0	0	0,00%
El Hierro.	69.395	76.821	2,57%
Federico García Lorca Granada-Jaén.	0	0	0,00%
Fuerteventura.	354.493	439.388	5,51%
Girona.	63.630	107.336	13,97%
Gran Canaria.	20.101.485	22.168.037	2,48%
Huesca-Pirineos.	0	0	0,00%

Nota: Mercancías expresadas en kg de carga.

Aeropuertos	2027	2031	CAGR
			2027-2031
Ibiza.	946.103	1.137.157	4,71%
Jerez.	0	203	0,00%
Josep Tarradellas Barcelona-El Prat.	226.330.995	261.699.885	3,70%
La Gomera.	3.604	4.427	5,28%
La Palma.	330.709	408.505	5,42%
León.	0	0	0,00%
Logroño-Agoncillo.	0	0	0,00%
Madrid-Cuatro Vientos.	0	0	0,00%
Málaga-Costa del Sol.	5.181.214	5.708.432	2,45%
Matacán (Salamanca).	0	0	0,00%
Melilla.	34.183	57.064	13,67%
Menorca.	635.060	902.302	9,18%
Palma Mallorca.	6.321.874	6.505.739	0,72%
Pamplona.	412	2.592	58,38%
Reus.	0	0	0,00%
Sabadell.	0	0	0,00%
San Sebastián.	412	1.512	38,42%
Santiago-Rosalía de Castro.	3.787.606	4.342.805	3,48%
Seve Ballesteros-Santander.	0	216	0,00%
Sevilla.	12.599.166	14.222.217	3,08%
Son Bonet.	0	0	0,00%
Talavera la Real (Badajoz).	0	0	0,00%
Tenerife Norte-Ciudad de La Laguna.	13.811.319	15.307.036	2,60%
Tenerife Sur.	790.221	907.241	3,51%
Valencia.	14.158.296	14.976.423	1,41%
Vigo.	534.365	753.514	8,97%
Villanubla (Valladolid).	1.441	3.024	20,35%
Vitoria.	75.717.108	88.272.846	3,91%
Zaragoza.	195.579.742	229.230.367	4,05%
Total.	1.527.920.074	1.776.382.780	

Nota: Mercancías expresadas en kg de carga.

Tabla Anexo 1.5 ATU

Aeropuertos	2027	2031	CAGR
			2027-2031
A Coruña	3.174.963	3.566.026	2,95%
Adolfo Suárez Madrid-Barajas	126.649.569	134.266.568	1,47%
Albacete	106.292	115.089	2,01%
Algeciras	356.828	394.061	2,51%
Alicante-Elche Miguel Hernández	35.114.759	38.221.222	2,14%
Almería	2.410.121	2.663.807	2,53%
Asturias	3.853.664	4.256.543	2,52%
Bilbao	13.544.024	14.905.129	2,42%
Burgos (Villafría)	2.181.218	2.757.549	6,04%
Cesar Manrique Lanzarote	16.964.080	17.740.219	1,12%
Ceuta	899.908	967.844	1,84%
Córdoba	1.633.444	1.835.928	2,96%
El Hierro	1.051.624	1.141.716	2,08%
Federico García Lorca Granada-Jaén	3.724.766	4.301.674	3,67%
Fuerteventura	13.343.268	14.904.895	2,81%
Girona	5.299.626	5.929.888	2,85%
Gran Canaria	32.080.479	35.046.499	2,24%
Huesca-Pirineos	375.923	625.225	13,56%
Ibiza	17.973.104	19.026.544	1,43%
Jerez	6.289.063	6.896.247	2,33%
Josep Tarradellas Barcelona-El Prat	99.895.426	100.746.201	0,21%
La Gomera	602.583	665.663	2,52%
La Palma	4.182.627	4.671.880	2,80%
León	482.727	549.661	3,30%
Logroño-Agoncillo	1.546.702	1.655.886	1,72%
Madrid-Cuatro Vientos	7.154.327	7.981.997	2,77%
Málaga-Costa del Sol	49.516.942	54.829.944	2,58%
Matacán (Salamanca)	1.057.429	1.209.422	3,41%
Melilla	1.781.279	1.931.905	2,05%
Menorca	8.178.001	8.517.085	1,02%
Palma Mallorca	59.770.059	61.685.483	0,79%
Pamplona	1.025.547	1.140.686	2,70%
Reus	3.872.447	4.289.501	2,59%
Sabadell	6.508.388	7.071.650	2,10%

Nota: ATU: pasajeros + (10 × toneladas de carga) + (100 × operaciones).

Aeropuertos	2027	2031	CAGR
			2027-2031
San Sebastián	1.171.593	1.342.335	3,46%
Santiago-Rosalía de Castro	5.005.280	5.752.999	3,54%
Seve Ballesteros-Santander	2.360.989	2.613.916	2,58%
Sevilla	18.426.645	20.932.367	3,24%
Son Bonet	2.489.519	2.712.910	2,17%
Talavera la Real (Badajoz)	593.968	651.313	2,33%
Tenerife Norte-Ciudad de La Laguna	17.099.833	18.076.694	1,40%
Tenerife Sur	24.147.029	25.948.447	1,82%
Valencia	23.192.729	24.412.501	1,29%
Vigo	2.415.627	2.725.221	3,06%
Villanubla (Valladolid)	728.279	834.902	3,47%
Vitoria	2.661.661	3.010.137	3,12%
Zaragoza	3.863.631	4.428.710	3,47%
Total	636.757.990	679.952.089	

Nota: ATU: pasajeros + (10 × toneladas de carga) + (100 × operaciones).

ANEXO 2

Capacidad

Índice

A2.1 Tablas de capacidad de los aeropuertos de la red de Aena.

Índice de tablas

Tabla Anexo 2.1 Capacidad actual, anual y horaria, de los aeropuertos de la red de Aena.

Tabla Anexo 2.2 Niveles de utilización del campo de vuelos. DORA 2027-2031.

Tabla Anexo 2.3 Niveles de utilización de la plataforma. DORA 2027-2031.

Tabla Anexo 2.4 Niveles de utilización del edificio terminal. DORA 2027-2031.

Tabla Anexo 2.5 Niveles de utilización del terminal de carga. DORA 2027-2031.

A2.1 Tablas de capacidad de los aeropuertos de la red de Aena.

En este anexo, se incluyen los indicadores de capacidad actual, así como, los niveles de utilización de los distintos subsistemas (campo de vuelos, plataforma, terminal de pasajeros y terminal de carga) previstos para los aeropuertos de la red de Aena durante el periodo regulatorio. Estos indicadores resultan coherentes con las previsiones de tráfico del presente DORA 2027-2031.

Para aquellos aeropuertos, en los que se prevé la ejecución de inversiones que modificarán la capacidad durante el periodo 2027-2031, se identifican las ratios antes y después de la inversión.

A los efectos de los parámetros incluidos en este apartado, se tendrán en cuenta las siguientes consideraciones:

– La capacidad del campo de vuelos se expresa en aeronaves por hora (AH), y se define como el número máximo de operaciones por hora que el operador es capaz de gestionar con unos niveles de retrasos mínimos aceptables.

– La capacidad de la plataforma de aeronaves se expresa en aeronaves por hora (AH), y se define como el número de aeronaves por hora que se pueden acomodar como máximo en las superficies destinadas a tal fin en los aeropuertos. Esta capacidad hace referencia a la plataforma comercial de estacionamiento de aeronaves, salvo en los aeropuertos de Madrid-Cuatro Vientos, Sabadell y Son Bonet cuya capacidad es referida a la plataforma de aviación general.

– La capacidad del edificio terminal de pasajeros se expresa en pasajeros por hora (PH), y se define como el número de pasajeros que se puede gestionar en un intervalo de tiempo de una hora, con un nivel de calidad del servicio y confort apropiado.

– La capacidad del edificio terminal de carga o del área de carga de un aeropuerto, se expresa en toneladas por año (t/año), y se define como las toneladas que a lo largo del año pueden tratarse en las instalaciones de carga con un nivel de calidad del servicio apropiado.

– Los aeropuertos de Madrid-Cuatro Vientos, Sabadell y Son Bonet son aeropuertos destinados principalmente para aviación general.

Tabla Anexo 2.1 Capacidad actual, anual y horaria, de los aeropuertos de la red de Aena

Aeropuerto	Capacidad aeroportuaria actual (Pax)	Campo de vuelos (AH)	Plataforma (AH)	Terminal de pasajeros (PH)	Terminal de carga (t/año)
A Coruña.	2.000.000	13	9	1.000	2.100
Adolfo Suárez Madrid-Barajas ³⁴ .	70.000.000	120	142	21.000	1.206.000
Albacete.	300.000	16	7	205	-
Algeciras.	140.000	8	8	125	-
Alicante-Elche Miguel Hernández.	22.000.000	39	58	6.900	25.200
Almería.	1.650.000	15	16	1.400	7.700
Asturias.	2.300.000	19	16	1.150	1.900
Bilbao.	8.000.000	28	31	3.300	25.000
Burgos (Villafraja).	300.000	8	7	250	2.100
César Manrique Lanzarote.	9.000.000	32	27	4.100	24.600
Ceuta.	235.000	10	14	190	-
Córdoba.	100.000	12	7	350	-
El Hierro.	350.000	16	8	325	-
Federico García Lorca Granada-Jaén.	2.000.000	21	16	1.100	2.800
Fuerteventura.	12.000.000	35	40	5.800	11.700

³⁴ Adolfo Suárez Madrid-Barajas, según el Plan Director (PD) vigente (1999) y conforme a la Declaración de Impacto Ambiental (DIA) del proyecto de ampliación del sistema aeroportuario de Madrid (2001).

³⁵ JT Barcelona-El Prat: el valor de 90 AH corresponde a la capacidad potencial asociada a la infraestructura, según Plan Director vigente (1999) y conforme a la Declaración de Impacto Ambiental (DIA) de la ampliación del aeropuerto (2002).

³⁶ El valor de capacidad de pista de los aeropuertos de aviación general considera la operativa propia actual y tiene en cuenta las operaciones de toma y despegue (operaciones Touch & Go), pudiendo ser menor la capacidad operativa sin tener en cuenta este tipo de operaciones.

Aeropuerto	Capacidad aeroportuaria actual (Pax)	Campo de vuelos (AH)	Plataforma (AH)	Terminal de pasajeros (PH)	Terminal de carga (t/año)
Girona.	5.700.000	26	18	2.000	-
Gran Canaria.	20.000.000	51	58	7.150	48.600
Huesca-Pirineos.	300.000	12	6	300	-
Ibiza.	10.000.000	40	45	4.400	3.500
Jerez.	2.400.000	20	16	1.600	4.400
Josep Tarradellas Barcelona-El Prat ³⁵ .	55.000.000	90	124	15.000	337.000
La Gomera.	300.000	16	8	340	-
La Palma.	2.500.000	18	20	1.200	7.900
León.	600.000	13	9	460	-
Logroño-Agoncillo.	300.000	12	6	260	1.800
Madrid-Cuatro Vientos.	-	58	84	-	-
Málaga-Costa del Sol.	30.000.000	76	98	9.900	29.000
Matacán (Salamanca).	300.000	17	7	380	-
Melilla.	725.000	19	9	368	3.700
Menorca.	4.500.000	28	27	3.150	10.000
Palma Mallorca.	34.000.000	81	128	12.300	33.000
Pamplona.	850.000	9	18	740	-
Reus.	2.500.000	24	14	1.950	-
Sabadell ³⁶ .	-	65	59	-	-
San Sebastián.	720.000	9	7	670	350
Santiago-Rosalía de Castro.	5.000.000	35	30	2.200	14.600
Seve Ballesteros-Santander.	1.800.000	21	18	1.000	5.100
Sevilla.	10.000.000	34	43	3.200	47.600
Son Bonet.	-	66	52	-	-
Talavera la Real (Badajoz).	300.000	15	9	300	-
Tenerife Norte-Ciudad de La Laguna.	7.500.000	30	37	2.500	21.800
Tenerife Sur.	16.000.000	42	49	7.200	45.600
Valencia.	12.500.000	34	48	4.000	67.000
Vigo.	2.100.000	17	13	1.100	13.300
Villanubla (Valladolid).	500.000	12	10	585	-
Vitoria.	800.000	24	15	750	150.000
Zaragoza.	1.200.000	26	16	860	515.000

³⁴ Adolfo Suárez Madrid-Barajas, según el Plan Director (PD) vigente (1999) y conforme a la Declaración de Impacto Ambiental (DIA) del proyecto de ampliación del sistema aeroportuario de Madrid (2001).

³⁵ JT Barcelona-El Prat: el valor de 90 AH corresponde a la capacidad potencial asociada a la infraestructura, según Plan Director vigente (1999) y conforme a la Declaración de Impacto Ambiental (DIA) de la ampliación del aeropuerto (2002).

³⁶ El valor de capacidad de pista de los aeropuertos de aviación general considera la operativa propia actual y tiene en cuenta las operaciones de toma y despegue (operaciones Touch ? Go), pudiendo ser menor la capacidad operativa sin tener en cuenta este tipo de operaciones.

Tabla Anexo 2.2 Niveles de utilización del campo de vuelos. DORA 2027-2031

Aeropuertos	Periodo DORA 2027-2031				
	2027	2028	2029	2030	2031
A Coruña.	1,63	1,63	1,63	1,63	1,63
Adolfo Suárez Madrid-Barajas.	1,29	1,28	1,26	1,26	1,26
Albacete.	5,33	4,00	4,00	4,00	4,00
Algeciras.	1,60	1,60	1,60	1,60	1,60
Alicante-Elche Miguel Hernández.	1,05	1,05	1,05	1,03	1,03
Almería.	1,67	1,67	1,67	1,67	1,67
Asturias.	2,11	2,11	2,11	2,11	2,11
Bilbao.	1,65	1,65	1,65	1,65	1,65
Burgos (Villafría).	2,67	2,67	2,67	2,67	2,67
César Manrique Lanzarote.	1,39	1,39	1,39	1,33	1,33
Ceuta.	1,43	1,25	1,25	1,25	1,25
Córdoba.	2,40	2,40	2,40	2,40	2,40
El Hierro.	2,29	2,29	2,29	2,29	2,29
Federico García Lorca Granada-Jaén.	2,63	2,63	2,33	2,33	2,33
Fuerteventura.	1,67	1,59	1,59	1,59	1,59
Girona.	2,17	2,17	2,17	2,00	2,00
Gran Canaria.	1,24	1,21	1,21	1,21	1,21
Huesca-Pirineos.	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00
Ibiza.	1,25	1,25	1,25	1,25	1,25
Jerez.	2,22	2,22	2,22	2,22	2,22
Josep Tarradellas Barcelona-El Prat.	1,18	1,18	1,18	1,18	1,18
La Gomera.	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00
La Palma.	1,38	1,38	1,38	1,38	1,38
León.	3,25	3,25	3,25	3,25	3,25
Logroño-Agoncillo.	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00
Madrid-Cuatro Vientos.	1,35	1,35	1,35	1,32	1,32
Málaga-Costa del Sol.	1,49	1,49	1,46	1,43	1,43
Matacán (Salamanca).	5,67	5,67	5,67	5,67	5,67
Melilla.	2,38	2,38	2,11	2,11	2,11
Menorca.	1,56	1,56	1,56	1,47	1,47
Palma Mallorca.	1,17	1,16	1,16	1,16	1,14
Pamplona.	1,80	1,80	1,80	1,80	1,80
Reus.	2,00	2,00	2,00	1,85	1,85
Sabadell.	1,63	1,63	1,63	1,59	1,59

Aeropuertos	Periodo DORA 2027-2031				
	2027	2028	2029	2030	2031
San Sebastián.	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50
Santiago-Rosalía de Castro.	3,89	3,89	3,89	3,50	3,50
Seve Ballesteros-Santander.	2,63	2,63	2,63	2,63	2,63
Sevilla.	1,70	1,70	1,70	1,62	1,62
Son Bonet.	3,30	3,30	3,30	3,30	3,14
Talavera la Real (Badajoz).	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00
Tenerife Norte-Ciudad de La Laguna.	1,25	1,25	1,25	1,20	1,20
Tenerife Sur.	1,31	1,27	1,27	1,27	1,27
Valencia.	1,48	1,48	1,42	1,42	1,42
Vigo.	2,13	2,13	1,89	1,89	1,89
Villanubla (Valladolid).	2,40	2,40	2,40	2,40	2,40
Vitoria.	2,67	2,67	2,67	2,67	2,67
Zaragoza.	2,89	2,89	2,89	2,89	2,89

Tabla Anexo 2.3 Niveles de utilización de la plataforma. DORA 2027-2031

Aeropuertos	Periodo DORA 2027-2031				
	2027	2028	2029	2030	2031
A Coruña.	1,13	1,13	1,13	1,13	1,13
Adolfo Suárez Madrid-Barajas.	1,38	1,37	1,35	1,35	1,35
Albacete.	2,33	1,75	1,75	1,75	1,75
Algeciras.	1,60	1,60	1,60	1,60	1,60
Alicante-Elche Miguel Hernández.	1,38	1,38	1,38	1,38	1,38
Almería.	1,78	1,78	1,78	1,78	1,78
Asturias.	1,60	1,60	1,60	1,60	1,60
Bilbao.	1,35	1,35	1,35	1,35	1,35
Burgos (Villafraja).	2,33	2,33	2,33	2,33	2,33
César Manrique Lanzarote.	1,00	1,00	1,00	0,96	0,96
Ratios después de realizar actuación inversora.	-	-	-	1,18	1,18
Ceuta.	2,00	1,75	1,75	1,75	1,75
Córdoba.	1,40	1,40	1,40	1,40	1,40
El Hierro.	1,14	1,14	1,14	1,14	1,14
Federico García Lorca Granada-Jaén.	2,00	2,00	1,78	1,78	1,78
Fuerteventura.	1,54	1,48	1,48	1,48	1,48
Girona.	1,38	1,38	1,38	1,29	1,29
Gran Canaria.	1,23	1,21	1,21	1,21	1,21
Huesca-Pirineos.	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00

Aeropuertos	Periodo DORA 2027-2031				
	2027	2028	2029	2030	2031
Ibiza.	1,29	1,29	1,29	1,29	1,29
Jerez.	1,78	1,78	1,78	1,78	1,78
Josep Tarradellas Barcelona-El Prat.	1,48	1,48	1,48	1,48	1,48
La Gomera.	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00
La Palma.	1,43	1,43	1,43	1,43	1,43
León.	2,25	2,25	2,25	2,25	2,25
Logroño-Agoncillo.	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50
Madrid-Cuatro Vientos.	1,79	1,79	1,79	1,75	1,75
Málaga-Costa del Sol.	1,72	1,72	1,69	1,66	1,66
Matacán (Salamanca).	2,33	2,33	2,33	2,33	2,33
Melilla.	1,13	1,13	1,00	1,00	1,00
Ratios después de realizar actuación inversora	-	-	-	1,11	1,11
Menorca.	1,17	1,17	1,17	1,13	1,13
Palma Mallorca.	1,68	1,66	1,66	1,66	1,66
Pamplona.	3,60	3,60	3,60	3,60	3,60
Reus.	1,08	1,08	1,08	1,00	1,00
Sabadell.	1,34	1,34	1,34	1,31	1,31
San Sebastián.	1,17	1,17	1,17	1,17	1,17
Santiago-Rosalía de Castro.	2,50	2,50	2,50	2,31	2,31
Seve Ballesteros-Santander.	2,25	2,25	2,25	2,25	2,25
Sevilla.	1,79	1,72	1,72	1,65	1,65
Son Bonet.	2,36	2,36	2,36	2,36	2,26
Talavera la Real (Badajoz).	1,80	1,80	1,80	1,80	1,80
Tenerife Norte-Ciudad de La Laguna.	1,42	1,42	1,42	1,37	1,37
Tenerife Sur.	1,29	1,29	1,26	1,26	1,26
Valencia.	1,71	1,71	1,66	1,66	1,66
Vigo.	1,63	1,63	1,44	1,44	1,44
Villanubla (Valladolid).	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00
Vitoria.	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50
Ratios después de realizar actuación inversora	-	-	-	1,80	1,80
Zaragoza.	1,60	1,60	1,60	1,60	1,60

Tabla Anexo 2.4 Niveles de utilización del edificio terminal. DORA 2027-2031

Aeropuertos	Periodo DORA 2027-2031				
	2027	2028	2029	2030	2031
A Coruña.	1,33	1,28	1,23	1,21	1,18
Adolfo Suárez Madrid-Barajas.	1,23	1,20	1,17	1,16	1,16
Albacete.	1,14	1,08	1,07	1,04	1,04
Algeciras.	2,07	2,00	1,93	1,90	1,86
Alicante-Elche Miguel Hernández.	1,07	1,05	1,03	1,01	1,00
Almería.	1,41	1,37	1,33	1,31	1,29
Asturias.	1,10	1,07	1,05	1,04	1,03
Bilbao.	1,26	1,23	1,20	1,17	1,14
Burgos (Villafría).	1,51	1,51	1,51	1,51	1,50
César Manrique Lanzarote.	1,11	1,09	1,07	1,06	1,05
Ceuta.	2,85	2,79	2,74	2,72	2,69
Córdoba.	1,10	1,08	1,06	1,04	1,03
El Hierro.	1,09	1,07	1,05	1,04	1,02
Federico García Lorca Granada-Jaén.	1,33	1,25	1,22	1,20	1,19
Fuerteventura.	1,60	1,55	1,50	1,47	1,43
Girona.	1,28	1,27	1,25	1,23	1,21
Gran Canaria.	1,13	1,10	1,07	1,06	1,04
Huesca-Pirineos.	5,47	5,47	5,46	5,46	5,46
Ibiza.	1,16	1,14	1,13	1,12	1,11
Jerez.	1,88	1,83	1,79	1,77	1,75
Josep Tarradellas Barcelona-El Prat.	1,06	1,05	1,05	1,05	1,05
La Gomera.	1,34	1,30	1,27	1,25	1,23
La Palma.	1,27	1,23	1,20	1,18	1,16
León.	1,71	1,67	1,64	1,62	1,61
Logroño-Agoncillo.	1,14	1,13	1,12	1,12	1,11
Madrid-Cuatro Vientos.	-	-	-	-	-
Málaga-Costa del Sol.	1,18	1,15	1,12	1,10	1,08
Matacán (Salamanca).	1,06	1,05	1,04	1,04	1,03
Melilla.		1,19	1,15	1,11	1,09
	Ratios después de realizar actuación inversora.	-	-	-	1,52
Menorca.	1,07	1,06	1,05	1,05	1,04
Palma Mallorca.	1,10	1,09	1,09	1,08	1,07
Pamplona.	2,31	2,28	2,25	2,24	2,22

(37) En Tenerife Norte-Ciudad de La Laguna, para los años 2030 y 2031, se irá dotando de capacidad operativa necesaria en los elementos limitantes a medida que se avance en la ejecución de las actuaciones de ampliación del área terminal de pasajeros, de tal forma que se atienda a la demanda esperada..

Aeropuertos		Periodo DORA 2027-2031				
		2027	2028	2029	2030	2031
Reus.		1,08	1,06	1,04	1,03	1,02
Sabadell.		-	-	-	-	-
San Sebastián.		1,47	1,42	1,36	1,34	1,31
Santiago-Rosalía de Castro.		1,67	1,62	1,57	1,55	1,53
Seve Ballesteros-Santander.		1,17	1,14	1,11	1,10	1,09
Sevilla.		1,02	1,01	1,00	0,94	0,92
	Ratios después de realizar actuación inversora.	-	-	-	1,18	1,15
Son Bonet.		-	-	-	-	-
Talavera la Real (Badajoz).		1,15	1,14	1,13	1,12	1,11
Tenerife Norte-Ciudad de La Laguna ³⁷ .		1,02	1,01	1,00	1,00	1,00
Tenerife Sur.		1,26	1,23	1,21	1,19	1,17
Valencia.		1,04	1,02	1,00	1,00	1,00
Vigo.		1,68	1,64	1,60	1,58	1,56
Villanubla (Valladolid).		1,40	1,34	1,30	1,28	1,25
Vitoria.		1,29	1,26	1,24	1,22	1,21
Zaragoza.		1,09	1,06	1,04	1,03	1,02

(37) En Tenerife Norte-Ciudad de La Laguna, para los años 2030 y 2031, se irá dotando de capacidad operativa necesaria en los elementos limitantes a medida que se avance en la ejecución de las actuaciones de ampliación del área terminal de pasajeros, de tal forma que se atienda a la demanda esperada..

Tabla Anexo 2.5. Niveles de utilización del terminal de carga. DORA 2027-2031

Aeropuertos	Periodo DORA 2027-2031				
	2027	2028	2029	2030	2031
Adolfo Suárez Madrid-Barajas	1,28	1,22	1,16	1,12	1,09
Alicante-Elche Miguel Hernández	5,54	5,37	5,23	5,10	5,01
Bilbao	18,94	18,09	17,35	16,66	16,12
César Manrique Lanzarote	48,47	46,61	45,03	43,58	42,48
Gran Canaria	2,42	2,34	2,28	2,24	2,19
Ibiza	3,70	3,50	3,33	3,18	3,08
Josep Tarradellas Barcelona-El Prat	1,49	1,43	1,38	1,33	1,29
Málaga-Costa del Sol	5,60	5,40	5,25	5,12	5,08
Menorca	15,75	14,42	13,18	12,00	11,08
Palma Mallorca	5,22	5,14	5,13	5,09	5,07
Santiago- Rosalía de Castro	3,85	3,68	3,53	3,44	3,36

Nota: Se han calculado los niveles de utilización de carga solo para aquellos aeropuertos en los que la demanda de carga es significativa, es decir, superior a 550 toneladas anuales. Estos centros transportan el 99,9% del tráfico total de carga aérea en los aeropuertos de Aena.

Aeropuertos	Periodo DORA 2027-2031				
	2027	2028	2029	2030	2031
Sevilla	3,78	3,69	3,62	3,41	3,35
Tenerife Norte-Ciudad de La Laguna	1,58	1,52	1,48	1,44	1,42
Tenerife Sur	57,71	55,49	53,56	51,70	50,26
Valencia	4,73	4,62	4,52	4,49	4,47
Vigo	24,89	22,51	20,58	19,00	17,65
Vitoria	1,98	1,88	1,81	1,75	1,70
Zaragoza	2,63	2,50	2,39	2,31	2,25

Nota: Se han calculado los niveles de utilización de carga solo para aquellos aeropuertos en los que la demanda de carga es significativa, es decir, superior a 550 toneladas anuales. Estos centros transportan el 99,9% del tráfico total de carga aérea en los aeropuertos de Aena.

ANEXO 3

Calidad

Índice

- A3.1. Indicadores de satisfacción de los pasajeros.
- A3.2. Indicadores de tiempo de espera en los puntos de proceso.
- A3.3. Indicadores de disponibilidad de instalaciones en el edificio terminal.
- A3.4. Indicadores de disponibilidad de instalaciones en el lado aire.
- A3.5. Indicadores pertenecientes a otras áreas claves.
- A3.6. Circunstancias Extraordinarias.

Índice de tablas

- Tabla Anexo 3.1 Indicador SPAX-01.—Satisfacción general de los pasajeros.
- Tabla Anexo 3.2 Indicador SPAX-02.—Satisfacción de los pasajeros con la limpieza en el aeropuerto.
- Tabla Anexo 3.3 Indicador SPAX-03.—Satisfacción de los pasajeros con la orientación en el aeropuerto.
- Tabla Anexo 3.4 Indicador SPAX-04.—Satisfacción de los pasajeros con la seguridad física en el aeropuerto.
- Tabla Anexo 3.5 Indicador SPAX-05.—Satisfacción de los pasajeros con el confort de las áreas de embarque.
- Tabla Anexo 3.6 Indicador SPAX-06.—Satisfacción de los pasajeros con movilidad reducida (PMR).
- Tabla Anexo 3.7 Indicador TEPP-01.—Tiempo de espera en control de seguridad de los pasajeros.
- Tabla Anexo 3.8 Indicador TEPP-02.—Tiempo de espera hasta la entrega de la última maleta.
- Tabla Anexo 3.9 Indicador DEET-01.—Disponibilidad de equipos electromecánicos, hipódromos de recogida de equipajes y Sistemas de Tratamiento de Equipajes (STE).
- Tabla Anexo 3.10 Indicador DEET-02.—Disponibilidad del Sistema Automático de Tratamiento de Equipajes (SATE).
- Tabla Anexo 3.11 Indicador DEET-03.—Disponibilidad del sistema automático de conexión entre terminales (APM).
- Tabla Anexo 3.12 Indicador DELA-01.—Disponibilidad de puestos de estacionamiento.

Tabla Anexo 3.13 Indicador DELA-02.—Disponibilidad de pasarelas de embarque.

Tabla Anexo 3.14 Indicador DELA-03.—Disponibilidad y continuidad de servicios asociados a sistemas de Comunicaciones, Navegación y Vigilancia (CNS) y de sistemas de Servicios de Tránsito Aéreo (ATS).

Tabla Anexo 3.15 Indicador OTAC-01.—Tiempo de respuesta a reclamaciones de gestión aeroportuaria.

Tabla Anexo 3.16 Indicador OTAC-02.—Demora debida a la infraestructura aeroportuaria.

Tabla Anexo 3.17 Indicador OTAC-03.—Tiempo adicional en el rodaje.

Tabla Anexo 3.18 Indicador OTAC-04.—Tiempos de asistencias a PMR.

A3.1 Indicadores de satisfacción de los pasajeros.

Tabla Anexo 3.1 Indicador SPAX-01.—Satisfacción general de los pasajeros

SATISFACCIÓN PERCIBIDA	
SPAX-01.—Satisfacción general de los pasajeros	
DEFINICIÓN	Nivel de satisfacción mostrado por los pasajeros respecto a la calidad global de la infraestructura y de los servicios prestados por el gestor en el aeropuerto.
OBJETO DEL INDICADOR	Conocer, de forma general, la percepción y el grado de satisfacción de los pasajeros respecto al aeropuerto y a los servicios que en él se prestan.
ÁMBITO DE APLICACIÓN	Todos los aeropuertos de la red de Aena con tráfico comercial de pasajeros.
MÉTRICA	Aeropuertos con tráfico igual o superior a 100.000 pasajeros anuales³⁸. Ratio porcentual entre la valoración del ítem «Overall satisfaction with the airport» en los resultados del programa ASQ durante el periodo de medición y la media de las valoraciones de dicho ítem en el aeropuerto durante el periodo de referencia, calculada esta media de referencia con una precisión de 2 decimales: $SPAX - 01 = 100 \cdot \frac{OSA}{OSA_{ref}}$ Donde: - OSA: Valoración del ítem «Overall satisfaction with the airport» durante el periodo de medición. - OSA_{ref}: Media de las valoraciones medias del ítem «Overall satisfaction with the airport» durante el periodo de referencia (2023-2025). Aeropuertos con tráfico inferior a 100.000 pasajeros anuales³⁹. Media aritmética del resultado de los indicadores de limpieza, orientación, seguridad física y confort de las áreas de embarque, obtenidos para los aeropuertos con tráfico inferior a 100.000 pasajeros anuales con una precisión de 2 decimales: $SPAX - 01_{<100.000} = \frac{SPAX - 02_{<100.000} + SPAX - 03_{<100.000} + SPAX - 04_{<100.000} + SPAX - 05_{<100.000}}{4}$ Donde: - SPAX-02_{<100.000}: Resultado del indicador de satisfacción de los pasajeros con la limpieza en los aeropuertos con tráfico inferior a los 100.000 pasajeros anuales. - SPAX-03_{<100.000}: Resultado del indicador de satisfacción de los pasajeros con la orientación en los aeropuertos con tráfico inferior a los 100.000 pasajeros anuales. - SPAX-04_{<100.000}: Resultado del indicador de satisfacción de los pasajeros con la seguridad física en los aeropuertos con tráfico inferior a los 100.000 pasajeros anuales. - SPAX-05_{<100.000}: Resultado del indicador de satisfacción de los pasajeros con el confort de las áreas de embarque en los aeropuertos con tráfico inferior a los 100.000 pasajeros anuales.

³⁸ Aquellos aeropuertos que han tenido un tráfico igual o superior a 100.000 pasajeros anuales en la media de los años 2023 a 2025.

³⁹ Aquellos aeropuertos que han tenido un tráfico inferior a 100.000 pasajeros anuales en la media de los años 2023 a 2025.

SATISFACCIÓN PERCIBIDA	
SPAX-01.–Satisfacción general de los pasajeros	
NIVEL OBJETIVO	Aeropuertos con tráfico igual o superior a 100.000 pasajeros anuales Resultado media histórica (2023-2025) $\geq$ Muy bueno (4): 100%, de forma que el aeropuerto mantenga el nivel de calidad percibido durante el periodo DORA. Resultado media histórica (2023-2025) $<$ Muy bueno (4): 100% + 1% interanual hasta alcanzar el valor muy bueno (4). Aeropuertos con tráfico inferior a 100.000 pasajeros anuales 100%, de forma que el aeropuerto mantenga el nivel de calidad percibido durante el periodo DORA.
INCENTIVA/ PENALIZA	No

³⁸ Aquellos aeropuertos que han tenido un tráfico igual o superior a 100.000 pasajeros anuales en la media de los años 2023 a 2025.

³⁹ Aquellos aeropuertos que han tenido un tráfico inferior a 100.000 pasajeros anuales en la media de los años 2023 a 2025.

Tabla Anexo 3.2 Indicador SPAX-02.–Satisfacción de los pasajeros con la limpieza en el aeropuerto

SATISFACCIÓN PERCIBIDA	
SPAX-02.–Satisfacción de los pasajeros con la limpieza en el aeropuerto	
DEFINICIÓN	Nivel de satisfacción mostrado por los pasajeros respecto a la limpieza del aeropuerto, valorando aspectos como la limpieza del edificio terminal y de los aseos públicos.
OBJETO DEL INDICADOR	Conocer la percepción y el grado de satisfacción de los pasajeros sobre el estado de limpieza del aeropuerto en sus diferentes zonas (edificio terminal y aseos públicos).
ÁMBITO DE APLICACIÓN	Todos los aeropuertos de la red de Aena con tráfico comercial de pasajeros.
MÉTRICA	Aeropuertos con tráfico igual o superior a 100.000 pasajeros anuales⁴⁰. Ratio porcentual entre la ponderación de las valoraciones de los ítems «Cleanliness of washrooms/toilets» (35%) y «Cleanliness» (65%) en los resultados del programa ASQ durante el periodo de medición y la media de las ponderaciones de las valoraciones de dichos ítems en el aeropuerto durante el periodo de referencia, calculada esta media de referencia con una precisión de 2 decimales: $SPAX - 02 = 100 \cdot \frac{0.35 \cdot CWT + 0.65 \cdot CSS}{0.35 \cdot CWT_{ref} + 0.65 \cdot CSS_{ref}}$ Donde: – CWT: Valoración del ítem «Cleanliness of washrooms/toilets» durante el periodo de medición. – CSS: Valoración del ítem «Cleanliness» durante el periodo de medición. – CWT_{ref}: Media de las valoraciones anuales del ítem «Cleanliness of washrooms/toilets» durante el periodo de referencia (2023-2025). – CSS_{ref}: Media de las valoraciones anuales del ítem «Cleanliness» durante el periodo de referencia (2023-2025). Aeropuertos con tráfico inferior a 100.000 pasajeros anuales⁴¹. En el caso de que se realicen encuestas en el aeropuerto, y de que en ellas se hagan preguntas relativas a la limpieza del aeropuerto, se utilizarán los resultados de éstas para el cálculo del indicador. Como mínimo se realizarán 1.000 encuestas al año (o se encuestará al 5% de pasajeros si hay menos de 20.000 pasajeros al año en el periodo de referencia (2023-2025)). En el caso en el que no se realicen encuestas de este tipo, se medirá a partir de las contestaciones a unas preguntas relativas al servicio de limpieza prestado en el aeropuerto, el número de reclamaciones relativas a la limpieza de la terminal interpuestas en el aeropuerto por pasajeros, el número de pasajeros en el año en curso y el incremento de pasajeros en relación con el año de referencia. El cálculo del indicador se hará a partir de la siguiente fórmula: $SPAX - 02_{<100.000} = 100 \cdot \frac{CT}{CT_{REF}}$

⁴⁰ Aquellos aeropuertos que han tenido un tráfico igual o superior a 100.000 pasajeros anuales en la media de los años 2023 a 2025.

⁴¹ Aquellos aeropuertos que han tenido un tráfico inferior a 100.000 pasajeros anuales en la media de los años 2023 a 2025.

SATISFACCIÓN PERCIBIDA	
SPAX-02.–Satisfacción de los pasajeros con la limpieza en el aeropuerto	
	Siendo $CT_{REF} = 3,75$ a) Modelo con encuestas Se calcula CT como la media aritmética de las preguntas relativas a limpieza. b) Modelo sin encuestas Se calcula el parámetro CT como un valor que se mide a partir de las puntuaciones asignadas a las respuestas de las preguntas sobre el servicio obtenidas en las listas de verificación. Se usará como año de referencia para el cómputo de estos cálculos, la media de los valores obtenidos en los años 2023 a 2025.
NIVEL OBJETIVO	Aeropuertos con tráfico igual o superior a 100.000 pasajeros anuales Resultado media histórica (2023-2025) $\geq$ Muy bueno (4): 100%, de forma que el aeropuerto mantenga el nivel de calidad percibido durante el periodo DORA. Resultado media histórica (2023-2025) $<$ Muy bueno (4): 100% + 1% interanual hasta alcanzar el valor Muy bueno (4). Aeropuertos con tráfico inferior a 100.000 pasajeros anuales 100%, de forma que el aeropuerto mantenga el nivel de calidad percibido durante el periodo DORA.
INCENTIVA/ PENALIZA	Sí

⁴⁰ Aquellos aeropuertos que han tenido un tráfico igual o superior a 100.000 pasajeros anuales en la media de los años 2023 a 2025.

⁴¹ Aquellos aeropuertos que han tenido un tráfico inferior a 100.000 pasajeros anuales en la media de los años 2023 a 2025.

Tabla Anexo 3.3 Indicador SPAX-03.–Satisfacción de los pasajeros con la orientación en el aeropuerto

SATISFACCIÓN PERCIBIDA	
SPAX-03.–Satisfacción de los pasajeros con la orientación en el aeropuerto	
DEFINICIÓN	Nivel de satisfacción mostrado por los pasajeros respecto a la orientación en el aeropuerto, valorando aspectos como la información relativa a los vuelos, la facilidad para encontrar su camino (efectividad de la señalización) y la amabilidad del personal del aeropuerto.
OBJETO DEL INDICADOR	Conocer la percepción y el grado de satisfacción de los pasajeros sobre la facilidad para orientarse y encontrar su camino en el edificio terminal, sobre la cordialidad del personal de los distintos colectivos que trabajan en el aeropuerto y sobre la información acerca de los vuelos que proporciona el gestor aeroportuario a través de pantallas y paneles o puntos de información al pasajero.
ÁMBITO DE APLICACIÓN	Todos los aeropuertos de la red de Aena con tráfico comercial de pasajeros.

⁴² Aquellos aeropuertos que han tenido un tráfico igual o superior a 100.000 pasajeros anuales en la media de los años 2023 a 2025.

⁴³ Aquellos aeropuertos que han tenido un tráfico inferior a 100.000 pasajeros anuales en la media de los años 2023 a 2025.

SATISFACCIÓN PERCIBIDA	
SPAX-03.-Satisfacción de los pasajeros con la orientación en el aeropuerto	
MÉTRICA	Aeropuertos con tráfico igual o superior a 100.000 pasajeros anuales⁴². Ratio porcentual entre la ponderación de las valoraciones de los ítems «Ease of finding your way through airport» (58%), «Availability of flight information» (17%) y «Courtesy, helpfulness of airport staff» (25%) en los resultados del programa ASQ durante el periodo de medición y la media de las ponderaciones de las valoraciones de dichos ítems en el aeropuerto durante el periodo de referencia, calculada esta media de referencia con una precisión de 2 decimales: $SPAX - 03 = 100 \cdot \frac{0.58 \cdot EFW + 0.17 \cdot FIS + 0.25 \cdot CHA}{0.58 \cdot EFW_{ref} + 0.17 \cdot FIS_{ref} + 0.25 \cdot CHA_{ref}}$ Donde: – EFW: Valoración del ítem «Ease of finding your way through airport» durante el periodo de medición. – FIS: Valoración del ítem «Availability of flight information (gate and time)» durante el periodo de medición. – CHA: Valoración del ítem «Courtesy, helpfulness of airport staff» durante el periodo de medición. – EFW_{ref}: Media de las valoraciones anuales del ítem «Ease of finding your way through airport» durante el periodo de referencia (2023-2025). – FIS_{ref}: Media de las valoraciones anuales del ítem «Availability of flight information (gate and time)» durante el periodo de referencia (2023-2025). – CHA_{ref}: Media de las valoraciones anuales del ítem «Courtesy, helpfulness of airport staff» durante el periodo de referencia (2023-2025). Aeropuertos con tráfico inferior a 100.000 pasajeros anuales⁴³. En el caso de que se realicen encuestas en el aeropuerto, y de que en ellas se hagan preguntas relativas a la orientación en el aeropuerto, se utilizarán los resultados de éstas para el cálculo del indicador. Como mínimo se realizarán 1.000 encuestas al año (o se encuestará al 5% de pasajeros si hay menos de 20.000 pasajeros de media al año en el periodo de referencia (2023-2025)). En el caso en el que no se realicen encuestas de este tipo, se medirá a partir de las contestaciones a unas preguntas relativas a las medidas disponibles para la orientación de los pasajeros en la terminal, el número de reclamaciones relativas a la orientación interpuestas en el aeropuerto por pasajeros, el número de pasajeros en el año en curso y el incremento de pasajeros en relación con el año de referencia. El cálculo del indicador se hará a partir de la siguiente fórmula: $SPAX - 03_{<100.000} = 100 \cdot \frac{VO}{VO_{ref}}$ Siendo VO_{ref} = 3,80. Modelo con encuestas Se calcula VO como la media aritmética de las preguntas relativas a orientación. Modelo sin encuestas Se calcula el parámetro VO como un valor que se mide a partir de las puntuaciones asignadas a las respuestas de las preguntas sobre la disponibilidad de sistemas de información obtenidas en las listas de verificación. Se usará como año de referencia para el cómputo de estos cálculos, la media de los valores obtenidos en los años 2023 a 2025.
NIVEL OBJETIVO	Aeropuertos con tráfico igual o superior a 100.000 pasajeros anuales Resultado media histórica (2023-2025) ≥ Muy bueno (4): 100%, de forma que el aeropuerto mantenga el nivel de calidad percibido durante el periodo DORA. Resultado media histórica (2023-2025) < Muy bueno (4): 100% + 1% interanual hasta alcanzar el valor Muy bueno (4). Aeropuertos con tráfico inferior a 100.000 pasajeros anuales 100%, de forma que el aeropuerto mantenga el nivel de calidad percibido durante el periodo DORA.
INCENTIVA/ PENALIZA	Sí

⁴² Aquellos aeropuertos que han tenido un tráfico igual o superior a 100.000 pasajeros anuales en la media de los años 2023 a 2025.

⁴³ Aquellos aeropuertos que han tenido un tráfico inferior a 100.000 pasajeros anuales en la media de los años 2023 a 2025.

Tabla Anexo 3.4 Indicador SPAX-04.–Satisfacción de los pasajeros con la seguridad física en el aeropuerto

SATISFACCIÓN PERCIBIDA	
SPAX-04.–Satisfacción de los pasajeros con la seguridad física en el aeropuerto	
DEFINICIÓN	Nivel de satisfacción mostrado por los pasajeros respecto al servicio de seguridad del aeropuerto, valorando aspectos como la amabilidad del personal de seguridad, la minuciosidad de la inspección de personas y equipaje de mano y la sensación de sentirse protegido.
OBJETO DEL INDICADOR	Conocer la percepción y el grado de satisfacción de los pasajeros sobre la seguridad física en el aeropuerto.
ÁMBITO DE APLICACIÓN	Todos los aeropuertos de la red de Aena con tráfico comercial de pasajeros.
MÉTRICA	Aeropuertos con tráfico igual o superior a 100.000 pasajeros anuales⁴⁴. Ratio porcentual entre la ponderación de las valoraciones de los ítems «Courtesy and helpfulness of security staff» (20%), «Waiting time at security inspection» (35%) y «Emotion – Safe and Secure» (45%) en los resultados del programa ASQ durante el periodo de medición y la media de las ponderaciones de las valoraciones de dichos ítems en el aeropuerto durante el periodo de referencia, calculada esta media de referencia con una precisión de 2 decimales. $SPAX - 04 = 100 \cdot \frac{0.20 \cdot CHS + 0.35 \cdot WTS + 0.45 \cdot ESS}{0.20 \cdot CHS_{ref} + 0.35 \cdot WTS_{ref} + 0.45 \cdot ESS_{ref}}$ Donde: – CHS: Valoración del ítem «Courtesy, helpfulness of security staff» durante el periodo de medición. – WTS: Valoración del ítem «Waiting time at security inspection» durante el periodo de medición. – EES: Valoración del ítem «Emotion - Safe and Secure» durante el periodo de medición. – CHS_{ref}: Media de las valoraciones anuales del ítem «Courtesy, helpfulness of security staff» durante el periodo de referencia (2023-2025). – WTS_{ref}: Media de las valoraciones anuales del ítem «Waiting time at security inspection» durante el periodo de referencia (2023-2025). – EES_{ref}: Media de las valoraciones anuales del ítem «Emotion - Safe and Secure» durante el periodo de referencia (2023-2025). Aeropuertos con tráfico inferior a 100.000 pasajeros anuales⁴⁵. En el caso de que se realicen encuestas en el aeropuerto, y de que en ellas se hagan preguntas relativas a la seguridad en el aeropuerto, se utilizarán los resultados de éstas para el cálculo del indicador. Como mínimo se realizarán 1.000 encuestas al año (o se encuestará al 5% de pasajeros si hay menos de 20.000 pasajeros de media en el periodo de referencia (2023-2025)). En el caso en el que no se realicen encuestas de este tipo, se medirá a partir de las contestaciones a unas preguntas relativas al control de seguridad del aeropuerto, el número de reclamaciones relativas al control de seguridad interpuestas en el aeropuerto por pasajeros, el número de pasajeros en el año en curso y el incremento de pasajeros en relación con el año de referencia. El cálculo del indicador se hará a partir de la siguiente fórmula: $SPAX - 04_{<100.000} = 100 \cdot \frac{SF}{SF_{ref}}$ Siendo SF_{ref} = 3,00 Modelo con encuestas Se calcula SF como la media aritmética de las preguntas relativas al control de seguridad. Modelo sin encuestas Se calcula el parámetro SF como un valor que se mide a partir de las puntuaciones asignadas a las respuestas de las preguntas sobre el proceso de seguridad obtenidas en las listas de verificación. Se usará como año de referencia para el cómputo de estos cálculos, la media de los valores obtenidos en los años 2023 a 2025.

⁴⁴ Aquellos aeropuertos que han tenido un tráfico igual o superior a 100.000 pasajeros anuales en la media de los años 2023 a 2025.

⁴⁵ Aquellos aeropuertos que han tenido un tráfico inferior a 100.000 pasajeros anuales en la media de los años 2023 a 2025.

SATISFACCIÓN PERCIBIDA	
SPAX-04.–Satisfacción de los pasajeros con la seguridad física en el aeropuerto	
NIVEL OBJETIVO	Aeropuertos con tráfico igual o superior a 100.000 pasajeros anuales Resultado media histórica (2023-2025) $\geq$ Muy bueno (4): 100%, de forma que el aeropuerto mantenga el nivel de calidad percibido durante el periodo DORA. Resultado media histórica (2023-2025) $<$ Muy bueno (4): 100% + 1% interanual hasta alcanzar el valor Muy bueno (4). Aeropuertos con tráfico inferior a 100.000 pasajeros anuales 100%, de forma que el aeropuerto mantenga el nivel de calidad percibido durante el periodo DORA.
INCENTIVA/ PENALIZA	No

⁴⁴ Aquellos aeropuertos que han tenido un tráfico igual o superior a 100.000 pasajeros anuales en la media de los años 2023 a 2025.

⁴⁵ Aquellos aeropuertos que han tenido un tráfico inferior a 100.000 pasajeros anuales en la media de los años 2023 a 2025.

Tabla Anexo 3.5 Indicador SPAX-05.–Satisfacción de los pasajeros con el confort de las áreas de embarque

SATISFACCIÓN PERCIBIDA	
SPAX-05.–Satisfacción de los pasajeros con el confort de las áreas de embarque	
DEFINICIÓN	Nivel de satisfacción mostrado por los pasajeros respecto al confort de las áreas de espera previas al embarque.
OBJETO DEL INDICADOR	Conocer la percepción y el grado de satisfacción de los pasajeros sobre la comodidad y el confort de las áreas de embarque del aeropuerto.
ÁMBITO DE APLICACIÓN	Todos los aeropuertos de la red de Aena con tráfico comercial de pasajeros.
MÉTRICA	Aeropuertos con tráfico igual o superior a 100.000 pasajeros anuales⁴⁶. Ratio porcentual entre la valoración de los ítems «Availability of seats at the gate areas» (20%) y «Availability of charging stations» (10%) y «Comfort of waiting / gate areas» (70%), en los resultados del programa ASQ durante el periodo de medición y la media de las ponderaciones de las valoraciones de dichos ítems en el aeropuerto durante el periodo de referencia, calculada esta media de referencia con una precisión de 2 decimales: $SPAX - 05 = 100 \cdot \frac{(0.20 \cdot ASG + 0,10 \cdot ACS + 0.70 \cdot CWA)}{(0.20 \cdot ASG_{ref} + 0,10 \cdot ACS_{ref} + 0.70 \cdot CWA_{ref})}$ Donde: – ASG: Valoración del ítem «Availability of seats at the gate areas» durante el periodo de medición. – ACS: Valoración del ítem «Availability of charging stations» durante el periodo de medición. – CWA: Valoración del ítem «Comfort of waiting / gate areas» durante el periodo de medición. – ASG_{ref}: Media de las valoraciones anuales del ítem «Availability of seats at the gate areas» durante el periodo de referencia (2023-2025). – ACS_{ref}: Media de las valoraciones anuales del ítem «Availability of charging stations» durante el periodo de referencia (2023-2025). – CWA_{ref}: Media de las valoraciones anuales del ítem «Comfort of waiting / gate areas» durante el periodo de referencia (2023-2025). Aeropuertos con tráfico inferior a 100.000 pasajeros anuales⁴⁷. En el caso de que se realicen encuestas en el aeropuerto, y de que en ellas se hagan preguntas relativas al confort en el aeropuerto, se utilizarán los resultados de éstas para el cálculo del indicador. Como mínimo se realizarán 1.000 encuestas al año (o se encuestará al 5% de pasajeros si hay menos de 20.000 pasajeros al año en el periodo de referencia (2023-2025)). En el caso en el que no se realicen encuestas de este tipo, se medirá a partir de las contestaciones a unas preguntas relativas al confort de los pasajeros en la terminal, el número de reclamaciones relativas al confort interpuestas en el aeropuerto por pasajeros, la disponibilidad de asientos en las áreas de embarque,

⁴⁶ Aquellos aeropuertos que han tenido un tráfico igual o superior a 100.000 pasajeros anuales en la media de los años 2023 a 2025.

⁴⁷ Aquellos aeropuertos que han tenido un tráfico inferior a 100.000 pasajeros anuales en la media de los años 2023 a 2025.

SATISFACCIÓN PERCIBIDA	
SPAX-05.–Satisfacción de los pasajeros con el confort de las áreas de embarque	
	la disponibilidad de cargadores, el número de pasajeros en el año en curso y el incremento de pasajeros en relación con el año de referencia. El cálculo del indicador se hará a partir de la siguiente fórmula: $SPAX - 05_{<100.000} = 100 \cdot \frac{CE}{CE_{ref}}$ Siendo $CE_{ref}= 3,75$. Modelo con encuestas Se calcula CE como la media aritmética de las preguntas relativas a confort, disponibilidad de asientos y cargadores. Modelo sin encuestas Se calcula el parámetro CE como un valor que se mide a partir de las puntuaciones asignadas a las respuestas de las preguntas sobre el confort, la disponibilidad de asientos y cargadores, obtenidas en las listas de verificación. Se usará como año de referencia para el cómputo de estos cálculos, la media de los valores obtenidos en los años 2023 a 2025.
NIVEL OBJETIVO	Aeropuertos con tráfico igual o superior a 100.000 pasajeros anuales Resultado media histórica (2023-2025) $\geq$ Muy bueno (4): 100%, de forma que el aeropuerto mantenga el nivel de calidad percibido durante el periodo DORA. Resultado media histórica (2023-2025) $<$ Muy bueno (4): 100% + 1% interanual hasta alcanzar el valor Muy bueno (4). Aeropuertos con tráfico inferior a 100.000 pasajeros anuales 100%, de forma que el aeropuerto mantenga el nivel de calidad percibido durante el periodo DORA.
INCENTIVA/ PENALIZA	Sí

⁴⁶ Aquellos aeropuertos que han tenido un tráfico igual o superior a 100.000 pasajeros anuales en la media de los años 2023 a 2025.

⁴⁷ Aquellos aeropuertos que han tenido un tráfico inferior a 100.000 pasajeros anuales en la media de los años 2023 a 2025.

Tabla Anexo 3.6 Indicador SPAX-06.–Satisfacción de los pasajeros con movilidad reducida (PMR)

SATISFACCIÓN PERCIBIDA	
SPAX-06.–Satisfacción de los pasajeros con movilidad reducida (PMR)	
DEFINICIÓN	Nivel de satisfacción mostrado por los pasajeros con movilidad reducida (PMR) en cuanto al servicio de asistencia a PMR del aeropuerto, teniendo en cuenta la valoración directa de los usuarios y el número de reclamaciones relativas al servicio.
OBJETO DEL INDICADOR	Conocer la percepción y el grado de satisfacción de los pasajeros con movilidad reducida sobre el servicio de asistencia a PMR.
ÁMBITO DE APLICACIÓN	Todos los aeropuertos de la red de Aena con tráfico comercial de pasajeros.
MÉTRICA	Ratio porcentual entre la ponderación de las valoraciones de las encuestas y las reclamaciones relativas al servicio de asistencia a PMR durante el periodo de medición y la media de las ponderaciones de las valoraciones de encuestas y reclamaciones durante el periodo de referencia, calculada esta media de referencia con una precisión de 2 decimales: $SPAX - 06 = 100 \cdot \frac{IND_j}{MEDIA\ IND}$ Donde: INDj: Valoración numérica obtenida de la formula siguiente. El valor de INDj no puede ser inferior a 1, de modo que, si debido al término de penalización por reclamaciones dicha cota se sobrepasa, se deberá ajustar el resultado al valor 1.

SATISFACCIÓN PERCIBIDA	
SPAX-06.–Satisfacción de los pasajeros con movilidad reducida (PMR)	
	$IND_j = 1,25 + 0,75 \frac{\sum_{i=1}^{AR} PMR_i}{ER} - \text{MINIMO} \left(\frac{REC \cdot 1000}{2 \cdot AR}; 1 \right)$ *Tolerancia de 2 reclamaciones al año en todos los aeropuertos con menos de 5.000 asistencias a PMR al año. - PMR: Valoración del servicio de atención a PMR incluido en la encuesta i. realizada durante el periodo de medición. - ER: Número de encuestas realizadas durante el periodo de medición. - AR: Número de asistencias realizadas durante el periodo de medición. - REC: Número de reclamaciones relacionadas con el servicio de asistencia a PMR en las que el gestor aeroportuario sea competente, de acuerdo con la legislación vigente, y recibidas por el aeropuerto durante el periodo de medición. - MEDIA IND: Media aritmética de los valores numéricos IND obtenidos a lo largo de los años del periodo de referencia 2023 a 2025. Existen situaciones que, en caso de producirse, llevarán asociado el uso de otras valoraciones en lugar de la media: - Si en alguno de los años del periodo (2023-2025) no se obtuvo valoración del indicador, en lugar de la media, se considerará la valoración del año del que sí se dispone del dato. - Si tras calcular la media o valoración anual, el valor resultante es superior a 4,9, se utilizará como referencia 4,9.
NIVEL OBJETIVO	Resultado media histórica (2023-2025) $\geq$ Muy bueno (4): 100%, de forma que el aeropuerto mantenga el nivel de calidad percibido durante el DORA. Resultado media histórica (2023-2025) $<$ Muy bueno (4): 100% + 1% interanual hasta alcanzar el valor muy bueno (4).
INCENTIVA/ PENALIZA	Sí

A3.2 Indicadores de tiempo de espera en los puntos de proceso.

A continuación, se detalla la descripción de cada uno de estos indicadores de tiempo de espera, así como la metodología para su aplicación durante el quinquenio.

Tabla Anexo 3.7 Indicador TEPP-01.–Tiempo de espera en control de seguridad de los pasajeros

TIEMPO DE ESPERA EN PUNTOS DE PROCESO	
TEPP-01.–Tiempo de espera en control de seguridad de los pasajeros	
DEFINICIÓN	Relación entre el número de pasajeros cuyo tiempo de espera para ser inspeccionados en el control de seguridad es inferior a un tiempo predeterminado y el número total de pasajeros para los que se realiza la medición del tiempo.
OBJETO DEL INDICADOR	Conocer la eficiencia del proceso de inspección de seguridad de pasajeros y equipajes de mano en el aeropuerto, a través de los tiempos de espera de los pasajeros en las colas de los controles antes de ser inspeccionados.
ÁMBITO DE APLICACIÓN	Todos los aeropuertos de la red de Aena con tráfico comercial de pasajeros.
MÉTRICA	Se calculará para cada uno de los terminales y puntos de control de seguridad de pasajeros y equipajes de mano del aeropuerto, el porcentaje de pasajeros que tardan más de 10 minutos en ser inspeccionados. En el caso de los aeropuertos con más de un edificio terminal y/o puntos de control, se ponderarán los valores obtenidos según el número de pasajeros de salida que utilizan cada edificio terminal y/o puntos de control para obtener un único valor del indicador en todo el aeropuerto. $TEPP - 01 = \left(1 - \frac{N^{\circ} \text{ PAX } t_{\geq 10 \text{ min}}}{N^{\circ} \text{ PAX MEDIDOS}} \right) \times 100$ Aeropuertos sin operaciones simultáneas, con aeronaves de corto y medio radio y con sala de embarque sin actividades comerciales (y de acceso con la mínima antelación): Las mediciones se harán sobre todos los vuelos mediante tiempo medio por vuelo.

TIEMPO DE ESPERA EN PUNTOS DE PROCESO	
TEPP-01.–Tiempo de espera en control de seguridad de los pasajeros	
	Aeropuertos que cumplan alguna de las condiciones anteriores, pero no todas: Las mediciones se obtendrán por muestreo aleatorio de vuelos y pasajeros por bloques de medición. Resto de Aeropuertos (no cumplen ninguna condición de los del primer grupo): Las mediciones se harán de forma continua en el tiempo, bien mediante muestreo aleatorio o mediante medición con sistema automático de medición si se dan las circunstancias para este último.
NIVEL OBJETIVO	Situación ordinaria El 98% de los pasajeros con tiempo de espera inferior a 10 minutos. Situaciones extraordinarias El supervisor estudiará cada caso individualmente para establecer los tiempos de medición en las situaciones extraordinarias hasta un máximo de 14 minutos. No tendrán esta consideración las huelgas. En el caso de que, en determinadas situaciones se incremente el tiempo de referencia, para el aeropuerto y la anualidad en que se aplique, el indicador no podrá estar sometido a incentivo, exclusivamente a penalización.
INCENTIVA/ PENALIZA	Sí

Tabla Anexo 3.8 Indicador TEPP-02.–Tiempo de espera hasta la entrega de la última maleta

TIEMPO DE ESPERA EN PUNTOS DE PROCESO	
TEPP-02.–Tiempo de espera hasta la entrega de la última maleta	
DEFINICIÓN	Relación entre el número de vuelos cuyo tiempo de entrega de la última maleta en el correspondiente hipódromo de recogida de equipaje es inferior a un tiempo predeterminado y el número total de vuelos de llegada con servicio de entrega de equipajes.
OBJETO DEL INDICADOR	Conocer la eficiencia del proceso de entrega de equipajes, a través del tiempo que transcurre entre la llegada del avión y la entrega de los equipajes a los pasajeros.
ÁMBITO DE APLICACIÓN	Todos los aeropuertos de la red de Aena que disponen de hipódromos de recogida de equipajes.
MÉTRICA	Se clasificarán y contabilizarán las aeronaves de llegada que hayan utilizado el servicio de entrega de equipajes según el número de asientos, se calculará el porcentaje de vuelos cuya última maleta tarda más de un tiempo preestablecido en ser entregada para cada una de las categorías de las aeronaves, ponderado según las aeronaves de llegada de cada categoría: $TEPP - 02 = 100 \cdot \left[1 - \frac{VEH_{<A1}^{>T1} + VEH_{<A1-A2}^{>T2} + VEH_{<A2-A3}^{>T3} + VEH_{<A3-A4}^{>T4} + VEH_{<A5-A4}^{>T5}}{VEH} \right]$ Donde: – $VEH_{<A_j-A_{j+1}}^{>T_i}$: Número de vuelos de llegada que utilizan el servicio de entrega de equipajes cuya aeronave tiene entre A_j y A_{j+1} asientos que han tardado más de un tiempo preestablecido T_i en entregar el último equipaje en el hipódromo correspondiente. – VEH: Número total de vuelos de llegada que utilizan el servicio de entrega de equipajes.
NIVEL OBJETIVO	En determinados aeropuertos se tendrá en cuenta el tiempo de instalación previamente definido y común para todas las maletas que hacen uso de la instalación del aeropuerto. Este tiempo es el comprendido entre el momento en que la maleta es depositada sobre la instalación del aeropuerto por el agente, hasta que dicha maleta está disponible para que el pasajero pueda recogerla en la sala de recogida de equipajes. Los tiempos de instalación quedan recogidos en el Anexo local específico del aeropuerto. El nivel objetivo para todos los aeropuertos de la red será de un 98%. En la siguiente tabla se reflejan los tiempos empleados por aeropuerto y tipo de aeronave, así como los grados de cumplimiento del indicador, individual para cada aeropuerto. En ella se reflejan los grupos de aeropuertos con cotas de tiempo comunes, además de los que, por su complejidad, requieren de una zonificación que ajuste estas cotas a su casuística.

TIEMPO DE ESPERA EN PUNTOS DE PROCESO						
TEPP-02.-Tiempo de espera hasta la entrega de la última maleta						
AEROPUERTOS ZONIFICADOS						
Aeropuerto/s	DORA 2027-2031					
	Zonas (*)	Tiempo de entrega de última maleta en función de n.º de asientos de la aeronave				
		0-165	166-260	261-350	>350	
MAD	1	0:45:00	1:00:00	1:10:00	1:17:00	
	2	0:48:00	1:03:00	1:13:00	1:20:00	
	3	0:49:00	1:04:00	1:14:00	1:21:00	
	4	0:56:00	1:11:00	1:21:00	1:28:00	
BCN	1	0:48:00	1:03:00	1:10:00	1:15:00	
	2	0:53:00	1:08:00	1:15:00	1:20:00	
	3	0:58:00	1:13:00	1:20:00	1:25:00	
PMI	1	0:44:00	0:56:00	0:59:00	1:07:00	
	2	0:49:00	1:04:00	1:13:00	1:18:00	
	3	0:55:00	1:07:00	1:18:00	1:22:00	
	4	1:01:00	1:13:00	1:22:00	1:24:00	
	5	1:05:00	1:18:00	1:27:00	1:28:00	
AGP	1	0:45:00	0:55:00	1:00:00	1:05:00	
	2	0:50:00	1:00:00	1:05:00	1:10:00	
ALC	1	0:45:00	0:55:00	1:00:00	1:05:00	
	2	0:50:00	1:00:00	1:05:00	1:10:00	
TFS	1	0:45:00	0:55:00	1:00:00	1:05:00	
	2	0:50:00	1:00:00	1:05:00	1:10:00	
	3	0:55:00	1:05:00	1:10:00	1:15:00	
LPA	1	0:50:00	0:55:00	1:00:00	1:05:00	
	2	0:55:00	1:00:00	1:05:00	1:10:00	
	3	1:00:00	1:05:00	1:10:00	1:15:00	
AEROPUERTOS SIN ZONIFICAR						
Aeropuerto/s	DORA 2027-2031					
	Tiempo de entrega de última maleta en función de n.º de asientos de la aeronave					
	0-165	166-260	261-350	>350		
BIO, GRO, IBZ, ACE, MAH, SVQ, TFN, VLC, REU	0:45:00	0:50:00	0:55:00	1:00:00		
LCG, LEI, OVD, GRX, FUE, XRY, SPC, SCQ, SDR, VGO, ZAZ	0:40:00	0:45:00	0:50:00	0:55:00		
ABC, BJZ, RGS, ODB, VDE, HSK, GMZ, LEN, RJL, MLN, PNA, SLM, EAS, VLL, VIT	0:30:00	0:40:00	0:45:00	0:50:00		

TIEMPO DE ESPERA EN PUNTOS DE PROCESO	
TEPP-02.–Tiempo de espera hasta la entrega de la última maleta	
INCENTIVA/ PENALIZA	Sí

A3.3 Indicadores de disponibilidad de instalaciones en el edificio terminal.

Tabla Anexo 3.9 Indicador DEET-01.–Disponibilidad de equipos electromecánicos, hipódromos de recogida de equipajes y Sistemas de Tratamiento de Equipajes (STE)

DISPONIBILIDAD DE INSTALACIONES EN EL EDIFICIO TERMINAL	
DEET-01.–Disponibilidad de equipos electromecánicos, hipódromos de recogida de equipajes y Sistemas de Tratamiento de Equipajes (STE)	
DEFINICIÓN	Relación entre el tiempo en que están disponibles los equipos electromecánicos utilizados por los pasajeros (ascensores, pasillos rodantes y escaleras mecánicas), hipódromos de recogida de equipajes y Sistemas de Tratamiento de Equipajes (STE) y el tiempo que deben estar disponibles.
OBJETO DEL INDICADOR	Conocer la disponibilidad de los equipos electromecánicos que el aeropuerto pone a disposición de los pasajeros, de los hipódromos de recogida de equipajes y de los Sistemas de Tratamiento de Equipajes (STE), a través del tiempo en que están disponibles para ser utilizados.
ÁMBITO DE APLICACIÓN	Todos los aeropuertos/heliportos de la red de Aena que dispongan de cualquiera de estos equipos.
MÉTRICA	Se calculará, para cada uno de los terminales del aeropuerto, el porcentaje de tiempo en que están disponibles los equipos instalados en él: $DEET - 01 = 100 \cdot \left[1 - \frac{\sum_{i=1}^{EI} TND_i}{\sum_{i=1}^{ET} TT_i} \right]$ Donde: – TND_i: Tiempo que no estuvo disponible el elemento i. – EI: Número de elementos que sufrieron indisponibilidades. – TT_i: Tiempo total que debió estar operativo el elemento i. – ET: Número de elementos a tener en cuenta en el indicador. En el caso de los aeropuertos con más de un edificio terminal, se ponderarán los valores obtenidos según el número de pasajeros totales que utilizan cada edificio terminal para obtener un único valor del indicador en todo el aeropuerto.
NIVEL OBJETIVO	99,25% del tiempo operativo.
INCENTIVA/ PENALIZA	Sí

Tabla Anexo 3.10 Indicador DEET-02.–Disponibilidad del Sistema Automático de Tratamiento de Equipajes (SATE).

DISPONIBILIDAD DE INSTALACIONES EN EL EDIFICIO TERMINAL	
DEET-02.–Disponibilidad del Sistema Automático de Tratamiento de Equipajes (SATE)	
DEFINICIÓN	Relación entre el tiempo que el Sistema Automático de Tratamiento de Equipaje (SATE) se encuentra fuera de servicio y el tiempo total en el que debe estar operativo sin incidencias y, por otro lado, el porcentaje de equipajes que no llegan a tiempo a su vuelo.
OBJETO DEL INDICADOR	Conocer la disponibilidad del Sistema Automático de Tratamiento de Equipaje (SATE), a través de la afección al tiempo de tratamiento de los equipajes, y las incidencias que sufre el sistema y que afectan a la entrega de equipaje de cada vuelo.
ÁMBITO DE APLICACIÓN	Todos los aeropuertos de la red de Aena que dispongan de un Sistema Automático de Tratamiento de Equipajes (SATE).

DISPONIBILIDAD DE INSTALACIONES EN EL EDIFICIO TERMINAL	
DEET-02.–Disponibilidad del Sistema Automático de Tratamiento de Equipajes (SATE)	
MÉTRICA	Se calculará, para cada uno de los Sistemas Automáticos de Tratamiento de Equipajes (SATE) instalados en el aeropuerto, el porcentaje de tiempo en que está disponible y las incidencias que sufre el mismo y que afectan a la entrega de maletas las incidencias de cada vuelo: $DEET - 02 = W1 \cdot 100 \cdot \left[1 - \frac{TND}{TT} \right] + W2 \cdot 100 \left[1 - \frac{NI}{NT} \right]$ Donde: – W1: Coeficiente de ponderación tiempo disponibilidad, de valor 0,4. – W2: Coeficiente de ponderación equipajes con pérdida de vuelo, de valor 0,6. – NI: Número de equipajes que no llegaron a su vuelo durante el periodo de evaluación. – NT: Número de equipajes totales que han entrado en el SATE (mostradores de facturación más conexiones) durante el periodo de evaluación. – TND: Tiempo que no estuvo disponible el SATE objeto de medición. – TT: Tiempo total que debió estar operativo el SATE objeto de medición. En el caso de los aeropuertos con más de un Sistema Automático de Tratamiento de Equipajes, se ponderarán los valores obtenidos según el número de equipajes procesados por cada sistema, para obtener un único valor del indicador en todo el aeropuerto.
NIVEL OBJETIVO	99,60% del tiempo operativo.
INCENTIVA/ PENALIZA	No

Tabla Anexo 3.11 Indicador DEET-03.–Disponibilidad del sistema automático de conexión entre terminales (APM)

DISPONIBILIDAD DE INSTALACIONES EN EL EDIFICIO TERMINAL	
DEET-03.–Disponibilidad del sistema automático de conexión entre terminales (APM)	
DEFINICIÓN	Relación entre el tiempo en que está operativo el sistema automático de conexión entre terminales (APM) y el tiempo que debería estar disponible sin incidencias. Por otro lado, este indicador mide la capacidad horaria del sistema.
OBJETO DEL INDICADOR	Conocer la disponibilidad del sistema APM, a través del tiempo en que el sistema dispuso de suficiente número de trenes y vehículos operativos para responder a la demanda planificada y el tiempo total que debió estar operativo.
ÁMBITO DE APLICACIÓN	Todos los aeropuertos de la red de Aena que dispongan de un sistema automático de conexión entre terminales (APM). En la actualidad el único aeropuerto que cuenta con este sistema es el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas.

DISPONIBILIDAD DE INSTALACIONES EN EL EDIFICIO TERMINAL	
DEET-03.–Disponibilidad del sistema automático de conexión entre terminales (APM)	
MÉTRICA	Relación entre el tiempo en el que el sistema APM dispuso de suficiente número de trenes y vehículos operativos para responder a la demanda planificada y el tiempo total que debió estar operativo el sistema APM. $DEET - 03 = 100 \cdot \left[1 - \frac{TND}{TT} \right]$ Mensualmente Aena planificará la demanda por hora y día, teniendo en cuenta que ésta puede ser clasificada en horas valle, normal y punta. Esta demanda permitirá definir las necesidades horarias de trenes y vehículos. La capacidad horaria del sistema se obtendrá utilizando la siguiente expresión: $CAP = (NT \cdot NPAX \cdot NC) \cdot \left(\frac{1}{TVC} \right) \cdot 3600$ Donde: – TND: Número de horas en el período considerado de medición del indicador que el APM ha prestado el servicio bajo unas condiciones que hacen que $DEM > CAP$, donde DEM es la demanda horaria de pasajeros planificada para este servicio y CAP la capacidad que ofrece el APM. – TT: Número de horas totales que el APM debió estar operativo el sistema completo, es decir, prestar el servicio durante el período de medición del indicador considerado. – NT: Número de trenes en circulación simultánea en la hora natural a medir. – NC: Número de coches de cada tren. – NPAX: Número de pasajeros nominales por cada coche que permita un nivel de confort adecuado, actualmente definido en 75 pasajeros/coche. – TVC: Tiempo de viaje completo, esto es, el tiempo que tarda un tren en completar un circuito alrededor de su ruta. El tiempo de viaje de ida y vuelta consta de la suma de todos los tiempos de viaje, tiempos de permanencia en la estación en una ruta y tiempos de cambio de sentido de los trenes. En el caso de que alguno de los andenes del APM no haya estado disponible durante más de un minuto y medio a lo largo de la hora natural que se mide, dicha hora contará como de no disponibilidad del APM. Los eventos producidos por pasajeros u otros elementos ajenos al APM serán excluidos.
NIVEL OBJETIVO	99,50% del tiempo operativo.
INCENTIVA/ PENALIZA	No

A3.4 Indicadores de disponibilidad de instalaciones en el lado aire.

Tabla Anexo 3.12 Indicador DELA-01.–Disponibilidad de puestos de estacionamiento

DISPONIBILIDAD DE INSTALACIONES EN EL LADO AIRE	
DELA-01.–Disponibilidad de puestos de estacionamiento	
DEFINICIÓN	Relación entre el tiempo en que están operativos los puestos de estacionamiento de aeronaves y el tiempo que deben estar disponibles.
OBJETO DEL INDICADOR	Conocer la disponibilidad de los puestos de estacionamiento donde se detienen las aeronaves para embarque/desembarque de pasajeros y recibir asistencia en tierra, a través del tiempo en que están disponibles para ser utilizados.
ÁMBITO DE APLICACIÓN	Todos los aeropuertos/heliportos de la red de Aena.
MÉTRICA	Se calculará el porcentaje de tiempo en que están disponibles los puestos de estacionamiento: $DELA - 01 = 100 \cdot \left[1 - \frac{\sum_{i=1}^{STI} TND_i}{\sum_{i=1}^{STT} TT_i} \right]$ Donde: – TND_i: Tiempo que no estuvo disponible el puesto de estacionamiento i.

DISPONIBILIDAD DE INSTALACIONES EN EL LADO AIRE	
DELA-01.–Disponibilidad de puestos de estacionamiento	
	– STI: Número de puestos de estacionamiento que sufrieron indisponibilidades. – TT_i: Tiempo total que debió estar operativo el puesto de estacionamiento i. – STT: Número de puestos de estacionamiento a tener en cuenta en el indicador.
NIVEL OBJETIVO	99% del tiempo operativo.
INCENTIVA/ PENALIZA	Sí

Tabla Anexo 3.13 Indicador DELA-02.–Disponibilidad de pasarelas de embarque

DISPONIBILIDAD DE INSTALACIONES EN EL LADO AIRE	
DELA-02.–Disponibilidad de pasarelas de embarque	
DEFINICIÓN	Relación entre el tiempo en que están operativas las pasarelas de embarque y el tiempo que deben estar disponibles.
OBJETO DEL INDICADOR	Conocer la disponibilidad de las pasarelas de embarque que se utilizan para embarque/desembarque de pasajeros, a través del tiempo en que están disponibles para ser utilizadas.
ÁMBITO DE APLICACIÓN	Todos los aeropuertos/heliportos de la red de Aena que dispongan de pasarelas de embarque.
MÉTRICA	Se calculará, para cada uno de los terminales del aeropuerto, el porcentaje de tiempo en que están disponibles las pasarelas instaladas en él: $DELA - 02 = 100 \cdot \left[1 - \frac{\sum_{i=1}^{PI} TND_i}{\sum_{i=1}^{PT} TT_i} \right]$ Donde: – TND_i: Tiempo que no estuvo disponible la pasarela i. – PI: Número de pasarelas que sufrieron indisponibilidades. – TT_i: Tiempo total que debió estar operativo la pasarela i. – PT: Número de pasarelas a tener en cuenta en el indicador. En el caso de los aeropuertos con más de un edificio terminal, se ponderarán los valores obtenidos según el número de pasajeros totales que utilizan cada edificio terminal para obtener un único valor del indicador en todo el aeropuerto.
NIVEL OBJETIVO	99% del tiempo operativo.
INCENTIVA/ PENALIZA	Sí

Tabla Anexo 3.14 Indicador DELA-03.–Disponibilidad y continuidad de servicios asociados a sistemas de Comunicaciones, Navegación y Vigilancia (CNS) y de sistemas de Servicios de Tránsito Aéreo (ATS)

DISPONIBILIDAD DE INSTALACIONES EN EL LADO AIRE	
DELA-03.–Disponibilidad y continuidad de servicios asociados a sistemas de Comunicaciones, Navegación y Vigilancia (CNS) y de sistemas de Servicios de Tránsito Aéreo (ATS)	
DEFINICIÓN	Media aritmética de los indicadores de disponibilidad y continuidad en servicios asociados a los distintos sistemas CNS/ATS derivados de los acuerdos entre el gestor aeroportuario y el proveedor de servicios de navegación aérea (SNA).

⁴⁸ Este indicador no condiciona los requisitos que en materia de seguridad operacional deban satisfacerse por parte del gestor aeroportuario y sus proveedores de servicios CNS y ATS.

DISPONIBILIDAD DE INSTALACIONES EN EL LADO AIRE	
DELA-03.-Disponibilidad y continuidad de servicios asociados a sistemas de Comunicaciones, Navegación y Vigilancia (CNS) y de sistemas de Servicios de Tránsito Aéreo (ATS)	
OBJETO DEL INDICADOR	Conocer el grado de cumplimiento de aspectos fundamentales de los sistemas CNS y ATS, en particular, la disponibilidad y la continuidad. ⁴⁸ .
ÁMBITO DE APLICACIÓN	Todos los aeropuertos de la red de Aena donde existan sistemas CNS y/o ATS.
MÉTRICA	Se calculará para cada aeropuerto el promedio de los indicadores porcentuales de disponibilidad (D) y continuidad (C'). $DELA - 03 = \frac{(D + C')}{2}$ Disponibilidad $D = \left(1 - \frac{TOA}{TT}\right) \cdot 100$ Donde: – TOA: tiempo en el que la operatividad del aeropuerto se vio afectada por un fallo en los sistemas CNS o las instalaciones relacionadas con ATS. En la cuantificación de este tiempo se tendrán en cuenta criterios de afección real, y por tanto se ponderarán los fallos en función de las posibles redundancias, afección real, etc., de los servicios objeto del fallo. – TT: tiempo total que debió estar plenamente operativo el aeropuerto. Continuidad $C = \left(\frac{TT - TOA_{NP}}{N_{crit} + 1}\right)$ Donde: – TOA_{NP}: tiempo en el que la operatividad del aeropuerto se vio afectada, debido a circunstancias no programadas. – N_{crit}: número de veces en las que el aeropuerto no estuvo operativo dentro de su horario habitual de operación, por causas relacionadas con la provisión de servicios CNS o de instalaciones relacionadas con el ATS. Para poder realizar la media aritmética entre la disponibilidad (que por definición vendrá dada como tanto por ciento) y la continuidad es necesario corregir el valor de la segunda (que vendrá dada en número de horas) para adimensionalizarla como porcentaje. Además, el indicador de continuidad pasa a ser la mitad en cuanto hay una sola indisponibilidad. Por tanto, para asimilar el comportamiento del indicador de continuidad al de disponibilidad, se calcula un valor de continuidad adimensionalizada C' aplicando algunos ajustes sobre C: Si $N_{crit} > 0$ – $C' = 0,0024064 \cdot C \cdot 100$ Si $N_{crit} = 0$; – Si $\frac{C}{TT} \geq 0,9635 \rightarrow C' = 100 \cdot \frac{C}{TT}$ – Si $\frac{C}{TT} < 0,9635 \rightarrow C' = 90,867 + 7,6489 \cdot 10^{-3} \cdot C$
NIVEL OBJETIVO	100% de cumplimiento de las metas.
INCENTIVA/ PENALIZA	Sí

⁴⁸ Este indicador no condiciona los requisitos que en materia de seguridad operacional deban satisfacerse por parte del gestor aeroportuario y sus proveedores de servicios CNS y ATS.

A3.5 Indicadores pertenecientes a otras áreas claves.

A continuación, se detalla la descripción del resto de indicadores, así como la metodología para su aplicación durante el quinquenio.

Tabla Anexo 3.15 Indicador OTAC-01.—Tiempo de respuesta a reclamaciones de gestión aeroportuaria

OTRAS ÁREAS CLAVE	
OTAC-01.—Tiempo de respuesta a reclamaciones de gestión aeroportuaria	
DEFINICIÓN	Relación entre el número de reclamaciones de gestión aeroportuaria que son respondidas por el gestor antes de un límite de tiempo predeterminado y el número total de reclamaciones de gestión aeroportuaria que recibe el aeropuerto.
OBJETO DEL INDICADOR	Conocer la eficiencia del sistema de gestión de calidad en lo que a tratamiento de quejas se refiere, a través del tiempo que emplea el gestor aeroportuario en analizar una reclamación y emitir una primera respuesta o una respuesta con resolución efectiva del caso al remitente.
ÁMBITO DE APLICACIÓN	Todos los aeropuertos de la red de Aena.
MÉTRICA	Se calculará el porcentaje de reclamaciones que son respondidas de manera concluyente según las condiciones definidas. $OTAC - 01 = 100 \cdot \left[1 - \frac{QRR_{\geq 5 \geq 21}^1}{QRT} \right]$ Donde – $QRR_{\geq 5 \geq 21}^1$: Número de reclamaciones que cumplen alguna de las dos siguientes condiciones: • 1.ª Condición: Número de reclamaciones/quejas de gestión aeroportuaria para las que el aeropuerto ha establecido el primer contacto con el pasajero, informando al reclamante de todos los pasos para su resolución efectiva del caso, y contestado al interesado en un periodo de 5 o más días hábiles desde su recepción. • 2.ª Condición: Número de reclamaciones/quejas de gestión aeroportuaria para las que el aeropuerto da respuesta con resolución efectiva del caso y ésta se produzca en un periodo de 21 o más días hábiles desde su recepción. En caso de que dicha resolución no sea posible, y una vez justificada al supervisor, podrá ser descontada del cálculo. – QRT: Número total de reclamaciones/quejas relacionadas con la gestión aeroportuaria.
NIVEL OBJETIVO	El 98% según la fórmula de cálculo del indicador. Si la reclamación se responde en el mismo día o al día siguiente de su recepción el tiempo de respuesta se contabilizará como 1 en ambos casos.
INCENTIVA/PENALIZA	Sí

Tabla Anexo 3.16 Indicador OTAC-02.—Demora debida a la infraestructura aeroportuaria

OTRAS ÁREAS CLAVE	
OTAC-02.—Demora debida a la infraestructura aeroportuaria	
DEFINICIÓN	Demora media en minutos clasificada como código 87 (infraestructura aeroportuaria) según el manual de handling en aeropuertos (Airport Handling Manual) de IATA por cada operación IFR de salida.
OBJETO DEL INDICADOR	Conocer la eficiencia en la gestión de operaciones por parte del gestor aeroportuario, a través de las demoras originadas por las instalaciones aeroportuarias en las operaciones de salida.
ÁMBITO DE APLICACIÓN	Todos los aeropuertos de la red de Aena con tráfico comercial de pasajeros para los que se proporcionan datos de demora por la oficina Central Office for Delay Analysis (CODA), de Eurocontrol.

OTRAS ÁREAS CLAVE	
OTAC-02.–Demora debida a la infraestructura aeroportuaria	
MÉTRICA	Se calculará el número de minutos de demora media clasificada como código 87 por cada vuelo IFR de salida. $OTAC - 02 = \frac{\sum_{i=1}^{VID} MIN_i^{87}}{DEP_{IFR}}$ Donde: – VID: Número de vuelos IFR con demora clasificada con código 87. – MIN_i^{87}: Minutos de demora clasificadas como código 87 en la operación de salida i. – DEP_{IFR}: Número total de operaciones IFR de salida.
NIVEL OBJETIVO	Para todos aquellos aeropuertos en los que se disponga de datos de la demora considerada, obtenidos de la Central Office for Delay Analysis (CODA), de Eurocontrol, se tomará como nivel de demora objetivo la media de las medias anuales del periodo de referencia (años 2022 a 2025).
INCENTIVA/ PENALIZA	No

Tabla Anexo 3.17 Indicador OTAC-03.–Tiempo adicional en el rodaje

OTRAS ÁREAS CLAVE	
OTAC-03.–Tiempo adicional en el rodaje	
DEFINICIÓN	Media de las diferencias entre el tiempo medio real de rodaje desde la posición de estacionamiento hasta el despegue y el tiempo estándar de rodaje «sin impedimentos» (Unimpeded Taxi-out time).
OBJETO DEL INDICADOR	Conocer la eficiencia en la gestión de operaciones en el aeropuerto por parte del servicio de torre, una vez acordados los valores límite para el tiempo adicional de rodaje en cada aeropuerto.
ÁMBITO DE APLICACIÓN	Aquellos aeropuertos que superen las 50.000 operaciones IFR anuales.
MÉTRICA	Se calculará la media de la diferencia entre los tiempos reales de rodaje desde fuera de calzos hasta el despegue y el tiempo estándar de rodaje sin impedimentos, expresados en minutos y con una precisión de 1 decimal: $OTAC-03 = \text{Media} [\text{Tiempo Rodaje } G_i - \text{Tiempo Sin Impedimento } G_i]$ Donde: – G_1: Grupo Despegues (ACFT. Stand. Pista). – Tiempo rodaje: Tiempo real de rodaje desde fuera calzos hasta el despegue expresado en minutos. – Tiempo rodaje sin impedimento: Tiempo estándar de rodaje sin impedimentos expresado en minutos.
NIVEL OBJETIVO	Media de los valores del periodo 2022-2025, calculados con la métrica de Eurocontrol aplicada desde marzo de 2023.
INCENTIVA/ PENALIZA	No

Tabla Anexo 3.18 Indicador OTAC-04.–Tiempos de asistencias a PMR

OTRAS ÁREAS CLAVE	
OTAC-04.–Tiempos de asistencias a PMR	
DEFINICIÓN	Medición de la relación de asistencias a PMR en las que se han cumplido unos requisitos concretos de tiempos de tratamiento y espera.
OBJETO DEL INDICADOR	Conocer de manera objetiva la eficiencia de los tiempos de proceso y espera en las asistencias a PMR.

OTRAS ÁREAS CLAVE																				
OTAC-04.–Tiempos de asistencias a PMR																				
ÁMBITO DE APLICACIÓN	Todos los aeropuertos de la red de Aena con tráfico comercial de pasajeros.																			
MÉTRICA	Ratio entre el número de asistencias que han cumplido unos determinados requisitos y el número de asistencias realizadas durante el periodo de medición, expresados en minutos y con una precisión de 1 decimal: $OTAC - 04 = \frac{AT}{AR}$ Donde: – AR: Número de asistencias realizadas durante el periodo de medición. – AT: Número de asistencias que han cumplido, en todos los casos, los siguientes requisitos de tiempos de tratamiento y espera que le sean de aplicación: ● Asistencias de vuelos de salida: tiempos de espera para ser atendidos ha sido inferior a los siguientes: <table><tr><td>Salidas</td><td>Con Preaviso</td><td>Sin Preaviso</td></tr><tr><td>Grupo A</td><td>20 min</td><td>35 min</td></tr><tr><td>Grupo B</td><td>30 min</td><td>45 min</td></tr></table> ● Asistencias de vuelos de salida: presentación en la puerta de embarque al agente handling del vuelo antes del inicio del embarque (obsérvese que los pasajeros PMR deben ser los primeros en embarcar de acuerdo con las recomendaciones internacionales). ● Asistencias de vuelos de llegada: tiempo máximo de espera hasta llegada de la asistencia a PMR desde la hora de calzos del vuelo: <table><tr><td>Llegadas</td><td>Con Preaviso</td><td>Sin Preaviso</td></tr><tr><td>Grupo A</td><td>5 min</td><td>10 min</td></tr><tr><td>Grupo B</td><td>20 min</td><td>45 min</td></tr></table>		Salidas	Con Preaviso	Sin Preaviso	Grupo A	20 min	35 min	Grupo B	30 min	45 min	Llegadas	Con Preaviso	Sin Preaviso	Grupo A	5 min	10 min	Grupo B	20 min	45 min
Salidas	Con Preaviso	Sin Preaviso																		
Grupo A	20 min	35 min																		
Grupo B	30 min	45 min																		
Llegadas	Con Preaviso	Sin Preaviso																		
Grupo A	5 min	10 min																		
Grupo B	20 min	45 min																		
NIVEL OBJETIVO	95% de cumplimiento.																			
INCENTIVA/ PENALIZA	No																			

Clasificación de grupos de aeropuertos:

GRUPO	Aeropuertos
GRUPO A	Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Josep Tarradellas Barcelona-El Prat, Palma de Mallorca, Málaga-Costa del Sol.
GRUPO B	Alicante-Elche Miguel Hernández, Gran Canaria, Tenerife Sur, Ibiza, César Manrique Lanzarote, Valencia, Fuerteventura, Sevilla, Bilbao, Tenerife Norte-Ciudad de la Laguna, Menorca, Santiago - Rosalía de Castro, Girona, Asturias, La Palma, A Coruña, Vigo, Almería, Jerez de la Frontera, Reus, Seve Ballesteros-Santander, Federico García Lorca Granada-Jaén, Zaragoza, Melilla, San Sebastián, Villanubla (Valladolid), El Hierro, Pamplona, La Gomera, Vitoria, León, Talavera la Real (Badajoz), Logroño-Agoncillo, Matacán (Salamanca), Córdoba, Burgos (Villafraja), Ceuta, Algeciras.

A3.6 Circunstancias Extraordinarias.

El presente DORA 2027-2031 establece como circunstancias extraordinarias a los efectos del cómputo de tiempos de cumplimiento de los indicadores o la posibilidad de anulación parcial o total de algún indicador, las recogidas a continuación:

- Terrorismo.
- Desastres naturales.
- Pandemias o crisis sanitarias.

- Acontecimientos públicos especiales de carácter nacional que supongan altas concentraciones de pasajeros previa aceptación por parte de AESA. (Ej. Juegos Olímpicos).
- Cambios en el nivel de seguridad nacional que sean decretados por la Autoridad Competente.
- Mantenimiento programado, cuyo cómputo total anual será descontado de la base de tiempo de disponibilidad de los equipos o puestos de estacionamiento que se utilizará para el cálculo de sus respectivos indicadores, salvo en el caso del indicador de disponibilidad y continuidad de servicios asociados a sistemas de Comunicaciones, Navegación y Vigilancia (CNS) y a sistemas de Servicios de Tránsito Aéreo (ATS).

No obstante, AESA de oficio, y de manera justificada, o a petición de Aena podrá considerar como causas extraordinarias otras posibles circunstancias durante la ejecución del DORA que no estén contempladas dentro de las recogidas en el listado anterior. En el caso de que la petición provenga de Aena, AESA estudiará cada caso de manera particular y determinará su posible consideración o no como excepción.

ANEXO 4

Medioambiente

Índice

A4.1 Indicadores de medioambiente.

Índice de tablas

- Tabla Anexo 4.1 Indicador ENV-01.–Acreditaciones Airport Carbon Accreditation (niveles 4+ y 5 Net Zero).
- Tabla Anexo 4.2 Indicador ENV-02.–Eficiencia energética.
- Tabla Anexo 4.3 Indicador ENV-03.–Potencia de generación de energía eléctrica renovable instalada.
- Tabla Anexo 4.4 Indicador ENV-04.–Consumo de agua.
- Tabla Anexo 4.5 Indicador ENV-05.–Número de viviendas y edificios de usos sensibles aislados.
- Tabla Anexo 4.6 Indicador ENV-06.–Residuos no peligrosos valorizados.
- Tabla Anexo 4.7 Indicador ENV-07.–Equipos handling sostenibles.

A4.1 Indicadores de medioambiente.

En este anexo se detallan los indicadores de medioambiente incorporados en el DORA 2027-2031, así como la metodología para su aplicación durante el quinquenio.

Tabla Anexo 4.1 Indicador ENV-01.–Acreditaciones Airport Carbon Accreditation (niveles 4+ y 5 Net Zero)

MEDIOAMBIENTE	
ENV-01.–Acreditaciones Airport Carbon Accreditation (niveles 4+ y 5 Net Zero)	
DEFINICIÓN	Acreditaciones en el programa de ACI EU Airport Carbon Accreditation (Acreditaciones ACA niveles 4+ y 5) en 19 aeropuertos de la red de Aena.
OBJETO DEL INDICADOR	Conocer el nivel de acreditación en el programa Airport Carbon Accreditation de 19 aeropuertos de la red de Aena a lo largo del periodo DORA. La acreditación se obtiene en el año posterior al de aplicación de las medidas asociadas al nivel objetivo.

MEDIOAMBIENTE							
ENV-01.–Acreditaciones Airport Carbon Accreditation (niveles 4+ y 5 Net Zero)							
ÁMBITO DE APLICACIÓN	19 aeropuertos de la red de Aena que cubrirían aproximadamente un 94,5% del tráfico de pasajeros y un 94,2% de las emisiones totales de la red de aeropuertos españoles. – Adolfo Suárez Madrid-Barajas – Josep Tarradellas Barcelona –El Prat – Palma de Mallorca – Málaga-Costa del Sol – Alicante-Elche Miguel Hernández – Gran Canaria – Tenerife Sur – Ibiza – Valencia – César Manrique Lanzarote – Sevilla – Fuerteventura – Tenerife Norte-Ciudad de La Laguna – Bilbao – Menorca – Santiago-Rosalía de Castro – La Palma – El Hierro – La Gomera						
MÉTRICA	Acreditaciones ACA de los 19 aeropuertos incluidos en el ámbito de aplicación.						
NIVEL OBJETIVO			2027	2028	2029	2030	2031
		Nivel acreditación ACA Periodo huella de carbono	ACA 4+ 2026	ACA 4+ 2027	ACA 4+ 2028	ACA4+ 2029	ACA 5 2030
	Situación previa: Acreditaciones ACA 2026 (huella 2025): 6 aeropuertos nivel ACA 4, 1 aeropuerto nivel ACA 3 y 12 aeropuertos nivel ACA 2.						
INCENTIVA/ PENALIZA	No						
INFORMACIÓN ADICIONAL	En el marco del seguimiento del objetivo Net Zero en 2030, se considera necesario ampliar el reporte al supervisor, incorporando la información de las emisiones desagregadas de cada uno de los aeropuertos de la red de Aena, con independencia de su nivel de acreditación ACA.						

Tabla Anexo 4.2 Indicador ENV-02.–Eficiencia energética

MEDIOAMBIENTE	
ENV-02.–Eficiencia energética	
DEFINICIÓN	Relación entre la energía consumida (consumos de energía eléctrica, climatización y combustibles ⁴⁹) por el tráfico de pasajeros respecto al año de referencia.
OBJETO DEL INDICADOR	Conocer el ahorro energético obtenido por pasajero en los aeropuertos de la red.
ÁMBITO DE APLICACIÓN	Red de aeropuertos de Aena (45 aeropuertos y 2 helipuertos).

⁴⁹ Combustibles de climatización y de vehículos propiedad de Aena.

⁵⁰ Datos consolidados.

MEDIOAMBIENTE															
ENV-02.-Eficiencia energética															
MÉTRICA	$ENV - 02 = 100 \cdot \left(\frac{CE}{CE_{ref}} - 1 \right)$ Donde: – CE: Consumo de energía por el tráfico de pasajeros (en kWh/pax). – CE_{ref}: Consumo de energía por el tráfico de pasajeros (en kWh/pax) para el año de referencia: 2019. o CE_{ref}: 4,34 kWh/pax⁵⁰.														
NIVEL OBJETIVO	<table><tr><td>2027</td><td>2028</td><td>2029</td><td>2030</td><td>2031</td></tr><tr><td>– 17%</td><td>– 18%</td><td>– 19%</td><td>– 20%</td><td>– 21%</td></tr></table>					2027	2028	2029	2030	2031	– 17%	– 18%	– 19%	– 20%	– 21%
	2027	2028	2029	2030	2031										
– 17%	– 18%	– 19%	– 20%	– 21%											
	Respecto al año 2019														
INCENTIVA/ PENALIZA	No														

⁴⁹ Combustibles de climatización y de vehículos propiedad de Aena.

⁵⁰ Datos consolidados.

Tabla Anexo 4.3 Indicador ENV-03.–Potencia de generación de energía eléctrica renovable instalada

MEDIOAMBIENTE															
ENV-03.–Potencia de generación de energía eléctrica renovable instalada															
DEFINICIÓN	Incremento porcentual de potencia de generación de las instalaciones de energía eléctrica renovable instaladas dentro del Sistema General Aeroportuario de la red de Aena, con respecto la potencia instalada en el año 2025.														
OBJETO DEL INDICADOR	Conocer la potencia de energía eléctrica renovable instalada respecto al año 2025 en la red de aeropuertos de Aena.														
ÁMBITO DE APLICACIÓN	Red de Aeropuertos de Aena (45 aeropuertos y 2 helipuertos).														
MÉTRICA	$ENV - 03 = 100 \cdot \left(\frac{P \text{ pico instalada de energías renovables}}{P \text{ pico instalada de energías renovables}_{ref}} - 1 \right)$ Donde: – P pico instalada de energías renovables: Potencia pico instalada de energías renovables (kWp) – P pico instalada de energías renovables_{ref}: Potencia pico instalada de energías renovables (kWp) en el periodo de referencia (2025) • P pico instalada de energías renovables_{ref}= 146.988 (kWp)														
NIVEL OBJETIVO	<table><tr><td>2027</td><td>2028</td><td>2029</td><td>2030</td><td>2031</td></tr><tr><td>25%</td><td>50%</td><td>90%</td><td>95%</td><td>100%</td></tr></table> Respecto al año 2025					2027	2028	2029	2030	2031	25%	50%	90%	95%	100%
2027	2028	2029	2030	2031											
25%	50%	90%	95%	100%											
INCENTIVA/ PENALIZA	No														
INFORMACIÓN ADICIONAL	Además de los datos de potencia pico instalada de energías renovables en cada Aeropuerto, Aena deberá proporcionar al supervisor los datos de la energía generada en cada una de las instalaciones de energía renovable.														

Tabla Anexo 4.4 Indicador ENV-04.–Consumo de agua

MEDIOAMBIENTE															
ENV-04.–Consumo de agua															
DEFINICIÓN	Relación entre el volumen total de agua consumida, excluida el agua reutilizada, regenerada o pluvial y el parámetro de actividad (ATU).														
OBJETO DEL INDICADOR	Conocer y realizar un seguimiento del volumen anual de agua consumida como consecuencia de la actividad aeroportuaria.														
ÁMBITO DE APLICACIÓN	Red de Aeropuertos de Aena (45 aeropuertos y 2 helipuertos).														
MÉTRICA	ENV – 04 = 100 · $\left(\frac{AC\ i}{AC\ ref} - 1\right)$ Donde: – AC: Agua consumida por ATU⁵¹ (parámetro de actividad) (m³/ATU). – AC ref: Agua consumida por ATU en el año de referencia (2019) – AC ref= 0,010502 m³/ATU Se excluye del cómputo del volumen de agua consumida el agua reutilizada o regenerada y la procedente de agua pluvial, puesto que se trata de agua no potable. En el caso de consumos puntuales y extraordinarios de agua motivados por factores externos, no se tendrán en cuenta a efectos del cálculo del indicador (requerimientos normativos emergentes, requerimientos de terceros, obras, etc.).														
NIVEL OBJETIVO	<table><tr><td>2027</td><td>2028</td><td>2029</td><td>2030</td><td>2031</td></tr><tr><td>– 0,5%</td><td>– 1%</td><td>– 1,5%</td><td>– 2%</td><td>– 2,5%</td></tr></table> Respecto al año 2019					2027	2028	2029	2030	2031	– 0,5%	– 1%	– 1,5%	– 2%	– 2,5%
2027	2028	2029	2030	2031											
– 0,5%	– 1%	– 1,5%	– 2%	– 2,5%											
INCENTIVA/ PENALIZA	No														

⁵¹ ATU = pasajeros + (10 x toneladas de carga) + (100 x operaciones)

Tabla Anexo 4.5 Indicador ENV-05.–Número de viviendas y edificios de usos sensibles aislados

MEDIOAMBIENTE																
ENV-05.–Número de viviendas y edificios de usos sensibles aislados																
DEFINICIÓN	Número de viviendas y edificios de usos aislados con obras finalizadas en el periodo DORA.															
OBJETO DEL INDICADOR	Seguimiento de la ejecución de los planes de aislamiento acústico cómo una de las principales medidas mitigadoras del ruido.															
ÁMBITO DE APLICACIÓN	Red de Aeropuertos de Aena España (45 aeropuertos y 2 helipuertos).															
MÉTRICA	ENV-05= N.º de viviendas + edificios de uso sensible que han finalizado las obras de aislamiento en el periodo DORA 2027-2031															
NIVEL OBJETIVO	<table><tr><td>2027</td><td>2028</td><td>2029</td><td>2030</td><td>2031</td></tr><tr><td>900</td><td>1.800</td><td>2.700</td><td>3.600</td><td>4.500</td></tr></table>					2027	2028	2029	2030	2031	900	1.800	2.700	3.600	4.500	
	2027	2028	2029	2030	2031											
900	1.800	2.700	3.600	4.500												
INCENTIVA/ PENALIZA	No															

Tabla Anexo 4.6 Indicador ENV-06.—Residuos no peligrosos valorizados

MEDIOAMBIENTE															
ENV-06.–Residuos no peligrosos valorizados															
DEFINICIÓN	Relación entre los residuos no peligrosos valorizados y representativos de todos los centros y la cantidad total de residuos no peligrosos gestionados en los aeropuertos.														
OBJETO DEL INDICADOR	Conocer la cantidad de residuos no peligrosos que se valorizan.														
ÁMBITO DE APLICACIÓN	Red de Aeropuertos de Aena (45 aeropuertos y 2 helipuertos).														
MÉTRICA	$ENV - 06 = 100 \cdot \left(\frac{RNPV}{RNPT}\right)$ Donde: – RNPV: Residuos no peligrosos valorizados (en kg). – RNPT: Residuos no peligrosos gestionados (en kg)⁵².														
NIVEL OBJETIVO	<table><tr><td>2027</td><td>2028</td><td>2029</td><td>2030</td><td>2031</td></tr><tr><td>69%</td><td>70%</td><td>71%</td><td>72%</td><td>73%</td></tr></table>					2027	2028	2029	2030	2031	69%	70%	71%	72%	73%
2027	2028	2029	2030	2031											
69%	70%	71%	72%	73%											
INCENTIVA/ PENALIZA	No														
INFORMACIÓN ADICIONAL	En aquellos aeropuertos donde se identifiquen los residuos producidos por terceros (aspectos ambientales indirectos), Aena deberá proporcionar al supervisor los datos segregados de los residuos generados: residuos propios y residuos de arrendatarios. En caso de no disponer de esta información segregada, deberá incluirse una explicación que lo justifique. Asimismo, deberá proporcionarse la información de las operaciones de valorización de residuos que se realicen en cada uno de los aeropuertos. Si no se dispone de tal información, deberá quedar debidamente justificado ante el supervisor de los datos.														

⁵² Objetivo centrado en los residuos no peligrosos recurrentes, excluyendo residuos de construcción y residuos peligrosos.

Tabla Anexo 4.7 Indicador ENV-07.—Equipos handling sostenibles

MEDIOAMBIENTE															
ENV-07.–Equipos handling sostenibles															
DEFINICIÓN	Relación entre el número de equipos handling sostenibles ⁵³ y el número total de equipos.														
OBJETO DEL INDICADOR	Seguimiento del incremento de flota handling sostenible.														
ÁMBITO DE APLICACIÓN	Red de Aeropuertos de Aena (45 aeropuertos y 2 helipuertos).														
MÉTRICA	$ENV - 07 = 100 \cdot \left(\frac{\text{Nº de equipos handling sostenibles}}{\text{Nº de equipos handling totales}} \right)$														
NIVEL OBJETIVO	<table><tr><td>2027</td><td>2028</td><td>2029</td><td>2030</td><td>2031</td></tr><tr><td>60%</td><td>66%</td><td>76%</td><td>78%</td><td>78%</td></tr></table>					2027	2028	2029	2030	2031	60%	66%	76%	78%	78%
2027	2028	2029	2030	2031											
60%	66%	76%	78%	78%											
INCENTIVA/ PENALIZA	No														

⁵³ Se definen como equipos sostenibles aquellos que no utilizan combustibles fósiles.

ANEXO 5

Condiciones mínimas de servicio

Índice

- A5.1 Horarios operativos.
 A5.2 Servicio de Tránsito Aéreo.
 A5.3 Condiciones meteorológicas adversas.

Índice de tablas

- Tabla Anexo 5.1 Horarios operativos (en hora UTC).
 Tabla Anexo 5.2 Servicios de Tránsito Aéreo y horarios.

- A5.1 Horarios operativos.

Tabla Anexo 5.1 Horarios operativos (en hora UTC)

Aeropuertos	Temporada de Verano		Temporada de Invierno		Observaciones
	Apertura	Cierre	Apertura	Cierre	
A Coruña	4:30	22:30	5:30	23:30	4
Adolfo Suárez Madrid-Barajas	H24		H24		
Albacete	7:00	12:30	8:00	13:30	
Algeciras	5:25	20:10	6:25	21:10	10
Alicante-Elche Miguel Hernández	H24		H24		
Almería	5:10	20:45	6:10	21:45	2
Asturias	4:40	23:30	5:40	23:15	12
Bilbao	4:45	21:30	5:45	22:30	6
Burgos (Villafría)	8:30	16:00	9:30	17:00	14
César Manrique Lanzarote	6:00	0:00	7:00	1:00	
Ceuta	5:25	20:10	6:25	21:10	15
Córdoba	7:00	18:00	8:30	19:30	
El Hierro	7:10	17:00	8:10	18:00	22
Federico García Lorca Granada-Jaén	4:30	21:15	5:30	22:15	7
Fuerteventura	6:00	22:00	7:00	23:00	4
Girona	H24		H24		
Gran Canaria	H24		H24		
Huesca-Pirineos	7:00	17:00	8:00	16:00	
Ibiza	H24		6:30	23:00	11
Jerez	4:45	21:00	5:45	22:00	4

Nota:

Verano.—Último domingo marzo / sábado anterior último domingo de octubre.

Islas Canarias, hora local = UTC + 1 HORA

Resto de España, hora local = UTC + 2 HORAS

Invierno.—Último domingo de octubre / sábado anterior último domingo marzo.

Islas Canarias, hora local = UTC

Resto de España, hora local = UTC + 1 HORA

Aeropuertos	Temporada de Verano		Temporada de Invierno		Observaciones
	Apertura	Cierre	Apertura	Cierre	
Josep Tarradellas Barcelona-El Prat	H24		H24		
La Gomera	7:00	17:00	8:00	18:00	9
La Palma	6:00	22:00	7:00	23:00	4
León	7:30	19:00	8:30	20:00	21
Logroño-Agoncillo	De penúltimo sábado jul. a primer domingo sep. (ambos incluidos)				
	6:30	17:00			16
	Resto del año				
	5:25	11:00	6:25	12:00	17
	16:35	20:00	17:35	21:00	
Madrid-Cuatro Vientos	7:00	SS (ocaso)	8:00	SS (ocaso)	20
Málaga-Costa del Sol	H24		H24		
Matacán (Salamanca)	8:00	19:00	7:30	16:30	
Melilla	5:15	20:15	6:15	21:15	4
Menorca	5:00	22:30	6:00	21:00	1
Palma de Mallorca	H24		H24		
Pamplona	4:30	21:45	5:30	22:45	3
Reus	6:00	22:00	7:00	21:00	4
Sabadell	7:00	SS (ocaso)	8:00	SS (ocaso)	19
San Sebastián	5:30	19:45	6:30	20:45	0
Santiago-Rosalía de Castro	H24		H24		
Seve Ballesteros-Santander	4:30	21:00	5:30	22:00	8
Sevilla	4:30	23:00	5:30	0:00	8
Son Bonet	6:15	16:45	8:15	15:45	
Talavera la Real (Badajoz)	6:30	18:15	7:30	19:15	
Tenerife Norte-Ciudad de La Laguna	6:00*	22:00	7:00*	23:00	5
Tenerife Sur	H24		H24		
Valencia	H24		H24		
Vigo	4:30	22:30	5:30	23:30	18
Villanubla (Valladolid)	6:30	19:15	7:30	20:15	
Vitoria	H24		H24		
Zaragoza	4:45	21:00	5:45	22:00	13

Nota:

Verano.—Último domingo marzo / sábado anterior último domingo de octubre.

Islas Canarias, hora local = UTC + 1 HORA

Resto de España, hora local = UTC + 2 HORAS

Invierno.—Último domingo de octubre / sábado anterior último domingo marzo.

Islas Canarias, hora local = UTC

Resto de España, hora local = UTC + 1 HORA

Observaciones:	
0	Más 15 minutos PPR.
1	Verano: Más 25 minutos PPR.
	Invierno: Más 45 minutos PPR.
2	Más 30 minutos PPR.
3	Más 45 minutos PPR.
4	Más 1 hora PPR.
5	Más 1 hora PPR. *Apertura 15 minutos antes para vuelos de salida, Verano 05:45 e Invierno 06:45.
6	Más 1 hora y 10 minutos PPR.
7	Más 1 hora y 45 minutos PPR.
8	Más 2 horas PPR.
9	Más PPR hasta el ocaso.
10	Verano: Lunes a viernes: 05:25-20:10. Domingos: 12:55-20:10.
	Invierno: Lunes a viernes: 06:25-21:10. Domingos: 13:55-21:10.
11	Horario verano hasta 31 octubre. Horario Invierno a partir del 1 noviembre más 1 hora PPR.
12	Verano: Más 1 hora PPR.
	Invierno: Más 1 hora y 30 minutos PPR.
13	Más 1 hora PPR y H-24 para cargueros todo el año.
14	USO RESTRINGIDO: Verano: Lunes y jueves: 06:00-08:30 y 16:00-18:00. Martes, miércoles y viernes: 07:30-08:30 y 16:00-17:00. Sábados: 07:30-16:30. Domingos: 07:30-17:00.
	Invierno: Lunes y jueves: 07:00-09:30 y 17:00-19:00. Martes, miércoles y viernes: 08:30-09:30 y 17:00-18:00. Sábados: 08:30-17:30. Domingos: 08:30-18:00.
15	Verano: Lunes a viernes: 05:25-20:10. Sábados: 14:15-15:50. Domingos: 12:55-20:10.
	Invierno: Lunes a viernes: 06:25-21:10. Sábados: 15:15-16:50. Domingos: 13:55-21:10.
16	Lunes a viernes: 6:30-17:00. Sábados: 06:30-10:30. Domingos: 12:00-16:00.
	USO RESTRINGIDO: Sábados: 10:30-17:30. Domingos: 08:30-11:00 y 16:00-18:30.

17	Verano: Lunes a viernes: 05:25-11:00 y 16:35-20:00. Sábados: 06:30-10:30. Domingos: 16:00-19:30. (Más 30 minutos PPR).
	USO RESTRINGIDO: Lunes a viernes: 11:00-16:35 Sábados: 10:30-17:30. Domingos: 08:30-13:15 y 14:15-16:00.
	Invierno: Lunes a viernes: 06:25-12:00 y 17:35-21:00. Sábados: 07:30-11:30. Domingos: 17:00-20:30. (Más 30 minutos PPR).
	USO RESTRINGIDO: Lunes a viernes: 12:00-17:35. Sábados: 11:30-18:30. Domingos: 09:30-14:15 y 15:15-17:00.
18	Más 2 horas 30 minutos PPR para vuelos comerciales.
19	Apertura al orto cuando este sea posterior a la hora indicada.
20	Cerrado el primer domingo de cada mes excepto enero y agosto con el horario siguiente:
	Verano: 11:00-12:00.
	Invierno: 12:00-13:00.
21	PPR hasta 22:30 L.T.
22	Verano de 1 de julio al 30 de septiembre (7:10-18:00) más 1 hora 30 minutos PPR.
	Invierno: más 1 hora 30 minutos PPR.

A5.2 Servicio de Tránsito Aéreo

Se detallan a continuación los Servicios de Tránsito Aéreo y sus horarios de los aeropuertos que integran la red de Aena en el momento de aprobación del DORA 2027-2031.

Tabla Anexo 5.2 Servicios de Tránsito Aéreo y horarios

Aeropuertos	Servicios ATS	
	Servicios	Horario
A Coruña	APP	H-24
	TWR, VDF, ATIS, D-ATIS	Horario del aeropuerto
Adolfo Suárez Madrid-Barajas	APP, TWR, SDP, ATIS, D-ATIS	H-24
Albacete	CTA/APP, TWR, GND	H-24
	GCA/ASR	Verano: Lunes a viernes 07:00-12:30 Invierno: Lunes a viernes 08:00-14:00
Algeciras	No	-
Alicante-Elche Miguel Hernández	APP, TWR, ATIS, D-ATIS	H-24
Almería	APP, TWR, VDF, ATIS, D-ATIS	Verano: 04:55-21:05, Invierno: 05:55-22:05 (Más 30 minutos PPR)
Asturias	APP, TWR	Verano: 04:25-23:50; (Más 1 hora PPR) Invierno: 05:25-23:35; (Más 1 hora 30 minutos PPR)

Aeropuertos	Servicios ATS	
	Servicios	Horario
Bilbao	APP, TWR, GMC, ATIS, D-ATIS	Verano: 04:30-21:50 Invierno: 05:30- 22:50 (Más 1 hora 10 minutos PPR)
Burgos (Villafraía)	APP, AFIS	Horario del aeropuerto (Uso público)
César Manrique Lanzarote	APP, TWR, ATIS D-ATIS	Horario del aeropuerto
Ceuta	No	-
Córdoba	AFIS	Verano: Lunes a viernes 10:00-13:00 Invierno: Lunes a viernes 11:00-14:00
El Hierro	APP	H-24
	TWR	HR TWR: De lunes a viernes, horario del aeropuerto (Más 90 min PPR)
	AFIS	HR AFIS: Sábado y domingo, horario aeropuerto (Más 90 min PPR)
Federico García Lorca Granada-Jaén	APP, TWR, VDF, ATIS, D-ATIS	Verano: 04:15-21:35 Invierno: 05:15-22:35 (Más 45 min PPR)
Fuerteventura	APP, TWR, ATIS, D-ATIS	Horario del aeropuerto
Girona	APP, TWR, VDF, ATIS, D-ATIS	H-24
Gran Canaria	APP, TWR, ATIS, D-ATIS	H-24
Huesca-Pirineos	APP	H-24
	AFIS	Servicio AFIS con solicitud PPR como mínimo con 24 horas antes
Ibiza	APP	HR-24
	TWR, ATIS, D-ATIS	Horario del aeropuerto
Jerez	APP	H-24
	TWR, VDF, ATIS, D-ATIS	Horario del aeropuerto
Josep Tarradellas Barcelona-El Prat	APP, TWR, ATIS, D-ATIS	H-24
La Gomera	AFIS	Horario del aeropuerto
La Palma	APP, TWR, ATIS, D-ATIS	Horario del aeropuerto
León	APP, TWR	Horario del aeropuerto
Logroño-Agoncillo	APP, TWR	Del penúltimo sábado de julio al primer domingo de septiembre (ambos incluidos):
		Lunes a viernes 06:15-17:20 Sábados 06:15-17:50 Domingo 08:15-11:20 y 11:45-18:50
		Resto del año:
		Verano: Lunes a viernes: 05:10-20:20 (Más 30 minutos PPR) Sábados: 06:15-17:50 Domingo 08:15-13:35 y 14:00-19:50 (Más 60 minutos PPR)
		Invierno: Lunes a viernes 06:10-21:20 (Más 30 minutos PPR) Sábados: 07:15-18:50 Domingos 09:15-14:35 y 15:00-20:50 (Más 1 hora PPR)

Aeropuertos	Servicios ATS	
	Servicios	Horario
Madrid Cuatro-Vientos	TWR, VDF, ATIS, D-ATIS	Horario del aeropuerto
Málaga-Costa del Sol	APP, TWR, ATIS, D-ATIS	H-24
Matacán (Salamanca)	APP, TWR	Invierno: lunes a viernes 06:30-16:30 Sábados domingos y festivos 07:30-16:30
		Verano: lunes a viernes 05:30-19:00 Sábados, domingos y festivos 08:00-19:00
Melilla	TWR	Verano: 05:00-20:35 Invierno: 06:00-21:35 (Más 1 hora PPR)
Menorca	APP, TWR, ATIS, D-ATIS	Verano: 04:45-22:50 (Más 25 minutos PPR) Invierno: 05:45-21:20 (Más 45 minutos PPR)
Palma de Mallorca	APP, TAR, SSR/SRE, TWR, ATIS, D-ATIS, OPS	H-24
Pamplona	APP/TWR	Verano: 04:15-22:05 Invierno: 05:15-23:05 (Más 45 minutos PPR)
Reus	APP, TWR, VDF, ATIS, D-ATIS	Verano: 05:45-22:00 Invierno: 06:45-21:20 (Más 1 hora PPR)
Sabadell	TWR, VDF, A/G	Horario del aeropuerto
San Sebastián	APP, TWR	Verano: 05:15- 20:05 Invierno: 06:15-21:05 (Más 15 minutos PPR)
Santiago-Rosalía de Castro	APP, TWR, ATIS, D-ATIS	H-24
Seve Ballesteros-Santander	APP, TWR, ATIS, D-ATIS	Verano: 04:30-21:00 Invierno: 05:30-22:00 (Más 2 horas PPR)
Sevilla	APP	HR-24
	TWR, VDF, ATIS, D-ATIS	Horario del aeropuerto
Son Bonet	No	-
Talavera la Real (Badajoz)	APP, TWR	Horario del aeropuerto
Tenerife Norte-Ciudad de La Laguna	APP, TWR, ATIS, D-ATIS	Verano: 05:45-22:20 Invierno: 06:45-23:20 (Más 1 hora PPR)
Tenerife Sur	APP, TWR, ATIS, D-ATIS	H-24
Valencia	APP, TWR, ATIS, D-ATIS	H-24
Vigo	APP, TWR, ATIS, D-ATIS	Horario del aeropuerto
Villanubla (Valladolid)	APP, TWR	Horario del aeropuerto
Vitoria	APP, TWR, ATIS, D-ATIS	H-24
Zaragoza	APP, TWR	H-24
	GCA	Verano: Lunes a viernes 06:00-12:30 (excep. Festivos) Invierno: Lunes a viernes 07:00-13:30 (excep. Festivos)

A5.3 Condiciones meteorológicas adversas

Afección por visibilidad reducida.

Se considerará que un vuelo está afectado por visibilidad reducida cuando:

– Para los aeropuertos que cuentan con sistemas y procedimientos específicos que permiten las operaciones en condiciones de visibilidad reducida (LVP) o la paralización de las operaciones por alcances visuales en la pista inferiores a un límite determinado (PPOAM), se considerará que el vuelo está afectado por condiciones de visibilidad reducida cuando el aeropuerto aplique cualquiera de estos procedimientos.

– Para el caso de los aeropuertos que no cuentan con estos procedimientos, se podrá considerar que un vuelo está afectado por dichas condiciones cuando la visibilidad sea inferior a 5.000 metros para el caso de aeropuertos con pista de vuelo visual o 800 metros para aeropuertos con pista de vuelo de precisión CAT I⁵⁴.

⁵⁴ Pista de vuelo precisión CAT I: pista servida por una instalación ILS y/o MLS y ayudas visuales que permiten operaciones con una DH no inferior a 200 ft y una VIS no inferior a 800 m, así como un RVR no inferior a 550 m.

Reporte al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible de las operaciones desviadas, retrasadas o canceladas, a causa de visibilidad reducida.

Los estudios remitidos por Aena al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible se elaborarán teniendo en cuenta las particularidades de cada aeropuerto. En su elaboración Aena deberá considerar los siguientes aspectos:

– El número de operaciones afectadas, es decir, las que hayan sufrido retrasos, desvíos o cancelaciones, deberán reportarse en términos relativos sobre el número de operaciones gestionadas al año por cada aeropuerto.

– Se deberá especificar si el retraso se refiere exclusivamente a causa de baja visibilidad o de otras condiciones de meteorología adversa. Cabe mencionar que, existen causas IATA de retraso que se refieren a meteorología adversa, pero no existen causas IATA de retraso que se refieran exclusivamente a visibilidad reducida. Un vuelo se considera retrasado cuando supera los 15 minutos respecto a la hora programada.

ANEXO 6

Inversiones previstas

Índice

- A6.1 Inversiones previstas.
- A6.2 Plan de inversiones por categoría de activo.
- A6.3 Plan de inversiones por tipología de inversión 140
- A6.4 Criterios y procedimiento para la supervisión y el seguimiento de las inversiones.

Índice de tablas

Tabla Anexo 6.1 Volumen económico del plan de inversiones por aeropuerto, 2027-2031.

Tabla Anexo 6.2 Plan de inversiones por categoría de activo a desarrollar, 2027-2031.

Tabla Anexo 6.3 Plan de inversiones por tipología de inversión, 2027-2031.

Índice de figuras

Figura Anexo 6.1 Plan de inversiones por categoría de activo a desarrollar, 2027-2031.

Figura Anexo 6.2 Plan de inversiones por tipología de inversión, 2027-2031.

A6.1 Inversiones previstas.

Esta sección presenta el plan de inversiones 2027-2031, desglosado por comunidad/ciudad autónoma y aeropuerto. Asimismo, las inversiones Estratégicas, Normativas, Relevantes y Otras se identifican en la tabla con las letras (E), (N), (R) y (O) respectivamente.

Tabla Anexo 6.1 Volumen económico del plan de inversiones por aeropuerto, 2027-2031

Comunidad/Centro/Categoría/Proyecto		2027	2028	2029	2030	2031	Total
		(Millones de euros)					
ANDALUCÍA		147,144	183,135	137,840	165,853	226,067	860,038
	ALGECIRAS.	0,697	1,249	0,616	0,253	0,269	3,084
(N)	INVERSIONES DE APOYO, REPOSICION Y MEJORA.	0,037	0,138	0,000	0,000	0,000	0,175
(N)	MEJORA DE LA SEGURIDAD.	0,000	0,381	0,320	0,000	0,000	0,701
(N)	SISTEMAS DE INFORMACION Y COMUNICACIONES.	0,355	0,271	0,135	0,122	0,000	0,884
(O)	INVERSIONES DE APOYO, REPOSICION Y MEJORA.	0,200	0,438	0,141	0,113	0,109	1,002
(O)	MEJORA DE LA SEGURIDAD.	0,082	0,004	0,003	0,004	0,004	0,097
(O)	SISTEMAS DE INFORMACION Y COMUNICACIONES.	0,022	0,018	0,016	0,014	0,156	0,226
	ALMERÍA.	12,566	11,803	2,830	9,291	2,162	38,652
(R)	ACTUACIONES EN CAMPO DE VUELO Y PLATAFORMA.	7,763	7,988	0,000	0,000	0,000	15,750
(N)	INCREMENTO DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL.	0,567	0,378	0,000	0,000	0,014	0,959
(N)	MEJORA DE LA SEGURIDAD DE PERSONAS E INSTALACIONES.	0,000	0,371	0,272	5,696	0,000	6,339
(N)	SISTEMAS DE INFORMACION Y COMUNICACIONES.	0,631	0,481	0,240	0,217	0,000	1,569
(O)	ACTUACIONES DE MEJORA DE PROCESOS Y CALIDAD EN AREA TERMINAL.	0,118	0,000	0,420	0,777	0,175	1,489
(O)	ACTUACIONES EN CAMPO DE VUELO Y PLATAFORMA.	0,029	0,485	0,015	0,015	0,015	0,559
(O)	DESARROLLO Y MEJORA AYUDAS A LA NAVEGACION.	0,160	0,680	0,127	0,034	0,000	1,001
(O)	INCREMENTO DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL.	1,505	0,000	0,000	0,000	0,000	1,505
(O)	INVERSIONES DE APOYO, REPOSICION Y MEJORA.	1,138	1,110	1,176	2,004	0,944	6,372
(O)	MEJORA DE LA SEGURIDAD DE PERSONAS E INSTALACIONES.	0,309	0,217	0,480	0,448	0,918	2,372
(O)	SISTEMAS DE INFORMACION Y COMUNICACIONES.	0,345	0,094	0,100	0,101	0,096	0,736
	CÓRDOBA.	2,787	6,055	4,464	1,053	0,560	14,919
(R)	ACTUACIONES EN CAMPO DE VUELO Y PLATAFORMA.	0,000	1,295	0,000	0,000	0,000	1,295
(N)	ACTUACIONES EN CAMPO DE VUELO Y PLATAFORMA.	0,000	0,219	0,286	0,000	0,000	0,505
(N)	MEJORA DE LA SEGURIDAD.	0,000	0,381	0,320	0,000	0,000	0,701

Nota. (E) Inversión Estratégica. (R) Inversión Relevante. (N) Inversión Normativa. (O) Otras inversiones.

Comunidad/Centro/Categoría/Proyecto		2027	2028	2029	2030	2031	Total
		(Millones de euros)					
(N)	SISTEMAS DE INFORMACION Y COMUNICACIONES.	0,325	0,248	0,124	0,112	0,000	0,809
(O)	ACTUACIONES DE MEJORA DE PROCESOS Y CALIDAD EN AREA TERMINAL.	0,089	0,079	0,679	0,247	0,000	1,093
(O)	ACTUACIONES EN CAMPO DE VUELO Y PLATAFORMA.	0,064	1,184	0,703	0,007	0,007	1,966
(O)	INVERSIONES DE APOYO, REPOSICION Y MEJORA.	0,572	0,585	0,516	0,475	0,457	2,606
(O)	MEJORA DE LA SEGURIDAD.	1,455	0,128	0,133	0,001	0,001	1,718
(O)	SISTEMAS DE INFORMACION Y COMUNICACIONES.	0,060	0,086	0,221	0,063	0,094	0,525
(O)	SOSTENIBILIDAD.	0,222	1,851	1,481	0,148	0,000	3,701
	FEDERICO GARCÍA LORCA GRANADA-JAÉN.	17,275	4,605	2,977	2,628	5,030	32,515
(R)	ACTUACIONES EN CAMPO DE VUELO Y PLATAFORMA.	14,044	0,000	0,000	0,000	0,000	14,044
(N)	MEJORA DE LA SEGURIDAD.	0,000	0,648	0,544	0,000	0,021	1,213
(N)	SISTEMAS DE INFORMACION Y COMUNICACIONES.	0,374	0,285	0,142	0,129	0,000	0,930
(O)	ACTUACIONES DE MEJORA DE PROCESOS Y CALIDAD EN AREA TERMINAL.	0,067	0,860	0,748	0,000	0,000	1,675
(O)	ACTUACIONES EN CAMPO DE VUELO Y PLATAFORMA.	0,229	0,036	0,015	0,567	0,015	0,862
(O)	INVERSIONES DE APOYO, REPOSICION Y MEJORA.	1,114	1,291	1,126	1,003	0,884	5,417
(O)	MEJORA DE LA SEGURIDAD.	0,524	0,666	0,112	0,321	0,464	2,087
(O)	RENOVACION Y MEJORA SISTEMAS ELECTRICOS.	0,771	0,600	0,000	0,000	0,000	1,371
(O)	SISTEMAS DE INFORMACION Y COMUNICACIONES.	0,106	0,116	0,118	0,122	0,362	0,824
(O)	SOSTENIBILIDAD.	0,046	0,104	0,172	0,488	3,285	4,093
	JEREZ.	7,688	10,435	12,677	16,558	20,858	68,217
(N)	INCREMENTO DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL.	0,000	0,000	0,000	0,000	0,017	0,017
(N)	MEJORA DE LA SEGURIDAD DE PERSONAS E INSTALACIONES.	0,000	0,648	0,544	0,000	0,000	1,192
(N)	SISTEMAS DE INFORMACION Y COMUNICACIONES.	0,341	0,260	0,130	0,117	0,000	0,848
(O)	ACTUACIONES DE MEJORA DE PROCESOS Y CALIDAD EN AREA TERMINAL.	1,416	0,385	0,000	0,000	0,000	1,800
(O)	ACTUACIONES EN CAMPO DE VUELO Y PLATAFORMA.	2,352	1,590	4,218	1,282	0,030	9,472
(O)	DESARROLLO Y MEJORA AYUDAS A LA NAVEGACION.	0,080	0,381	0,795	0,000	0,038	1,293
(O)	INCREMENTO DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL.	1,430	1,504	2,314	0,275	0,000	5,523
(O)	INVERSIONES DE APOYO, REPOSICION Y MEJORA.	1,429	1,482	2,411	3,028	1,292	9,642
(O)	MEJORA DE LA SEGURIDAD DE PERSONAS E INSTALACIONES.	0,068	0,640	0,097	0,443	1,615	2,863
(O)	MEJORA DE LA URBANIZACION, ACCESOS Y ACOMETIDAS.	0,026	2,606	1,703	0,000	0,000	4,334
(O)	SISTEMAS DE INFORMACION Y COMUNICACIONES.	0,113	0,103	0,326	0,099	0,085	0,726
(O)	SOSTENIBILIDAD.	0,433	0,838	0,140	11,314	17,782	30,506
	MÁLAGA-COSTA DEL SOL.	74,638	117,816	81,822	114,927	182,184	571,386
(E)	AMPLIACIÓN ÁREA TERMINAL.	13,635	13,402	18,903	77,737	136,597	260,274
(R)	ACTUACIONES EN CAMPO DE VUELO Y PLATAFORMA.	0,088	10,869	6,171	0,000	0,000	17,128

Nota. (E) Inversión Estratégica. (R) Inversión Relevante. (N) Inversión Normativa. (O) Otras inversiones.

Comunidad/Centro/Categoría/Proyecto		2027	2028	2029	2030	2031	Total
		(Millones de euros)					
(R)	INCREMENTO DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL.	6,050	9,058	1,837	0,000	0,000	16,946
(N)	ACTUACIONES EN CAMPO DE VUELO Y PLATAFORMA.	1,212	0,011	0,000	0,000	0,000	1,223
(N)	INCREMENTO DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL.	8,771	5,091	0,000	0,000	0,451	14,314
(N)	MEJORA DE LA SEGURIDAD DE PERSONAS E INSTALACIONES.	7,763	13,431	0,445	1,920	18,600	42,159
(N)	SISTEMAS DE INFORMACION Y COMUNICACIONES.	1,729	1,318	0,658	0,594	0,000	4,299
(N)	SOSTENIBILIDAD.	0,290	0,000	0,000	0,000	0,000	0,290
(O)	ACTUACIONES DE MEJORA DE PROCESOS Y CALIDAD EN AREA TERMINAL.	9,417	13,421	9,038	8,151	8,531	48,558
(O)	ACTUACIONES EN CAMPO DE VUELO Y PLATAFORMA.	2,587	8,624	4,538	1,191	0,344	17,285
(O)	DESARROLLO Y MEJORA AYUDAS A LA NAVEGACION.	0,719	1,227	0,327	0,000	0,038	2,312
(O)	INCREMENTO DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL.	0,338	0,994	1,092	1,727	0,000	4,150
(O)	INVERSIONES DE APOYO, REPOSICION Y MEJORA.	4,738	5,482	15,265	4,633	4,104	34,223
(O)	MEJORA DE LA SEGURIDAD DE PERSONAS E INSTALACIONES.	5,760	9,842	8,290	6,894	7,645	38,430
(O)	MEJORA DE LA URBANIZACION, ACCESOS Y ACOMETIDAS.	1,611	4,089	3,399	6,098	0,485	15,681
(O)	RENOVACION Y MEJORA SISTEMAS ELECTRICOS.	3,559	13,640	7,415	0,669	0,000	25,283
(O)	SISTEMAS DE INFORMACION Y COMUNICACIONES.	3,374	5,805	2,305	2,330	2,650	16,464
(O)	SOSTENIBILIDAD.	2,997	1,510	2,139	2,983	2,738	12,367
	SEVILLA.	31,493	31,170	32,456	21,142	15,003	131,264
(R)	ACTUACIONES EN CAMPO DE VUELO Y PLATAFORMA.	0,000	1,989	6,558	0,000	0,000	8,547
(R)	AMPLIACIÓN ZONA CONTROL DE SEGURIDAD.	0,677	1,160	0,483	0,000	0,000	2,321
(R)	INCREMENTO DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL.	10,336	1,462	0,000	0,000	0,000	11,798
(N)	INCREMENTO DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL.	0,366	0,000	0,000	0,000	0,166	0,532
(N)	MEJORA DE LA SEGURIDAD DE PERSONAS E INSTALACIONES.	0,000	0,344	4,535	0,000	0,000	4,879
(N)	SISTEMAS DE INFORMACION Y COMUNICACIONES.	0,911	0,695	0,347	0,313	0,000	2,266
(O)	ACTUACIONES DE MEJORA DE PROCESOS Y CALIDAD EN AREA TERMINAL.	4,054	4,923	2,268	1,338	1,513	14,097
(O)	ACTUACIONES EN CAMPO DE VUELO Y PLATAFORMA.	4,113	2,504	1,442	1,442	0,059	9,560
(O)	DESARROLLO Y MEJORA AYUDAS A LA NAVEGACION.	0,281	0,443	0,233	1,007	0,008	1,972
(O)	INCREMENTO DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL.	1,829	4,875	2,257	0,000	0,049	9,010
(O)	INVERSIONES DE APOYO, REPOSICION Y MEJORA.	3,866	4,028	5,806	5,032	3,658	22,390
(O)	MEJORA DE LA SEGURIDAD DE PERSONAS E INSTALACIONES.	1,452	1,452	1,290	1,824	2,062	8,079
(O)	MEJORA DE LA URBANIZACION, ACCESOS Y ACOMETIDAS.	0,396	3,179	4,718	4,208	2,104	14,605
(O)	RENOVACION Y MEJORA SISTEMAS ELECTRICOS.	1,604	1,748	1,006	0,976	0,859	6,194
(O)	SISTEMAS DE INFORMACION Y COMUNICACIONES.	0,375	0,484	0,894	0,235	0,187	2,176
(O)	SOSTENIBILIDAD.	1,231	1,884	0,619	4,767	4,338	12,838

Nota. (E) Inversión Estratégica. (R) Inversión Relevante. (N) Inversión Normativa. (O) Otras inversiones.

Comunidad/Centro/Categoría/Proyecto		2027	2028	2029	2030	2031	Total
		(Millones de euros)					
ARAGÓN		7,483	24,351	25,878	7,860	6,947	72,520
	HUESCA-PIRINEOS.	0,945	2,990	1,830	0,613	0,697	7,074
(R)	ACTUACIONES EN CAMPO DE VUELO Y PLATAFORMA.	0,000	1,083	0,597	0,000	0,000	1,680
(N)	MEJORA DE LA SEGURIDAD.	0,000	0,482	0,451	0,000	0,000	0,933
(N)	SISTEMAS DE INFORMACION Y COMUNICACIONES.	0,318	0,243	0,121	0,109	0,000	0,792
(O)	ACTUACIONES EN CAMPO DE VUELO Y PLATAFORMA.	0,006	0,007	0,003	0,003	0,003	0,022
(O)	INVERSIONES DE APOYO, REPOSICION Y MEJORA.	0,364	0,458	0,353	0,328	0,321	1,824
(O)	MEJORA DE LA SEGURIDAD.	0,184	0,525	0,000	0,000	0,000	0,708
(O)	SISTEMAS DE INFORMACION Y COMUNICACIONES.	0,027	0,026	0,025	0,023	0,164	0,266
(O)	SOSTENIBILIDAD.	0,045	0,167	0,280	0,148	0,208	0,848
	ZARAGOZA.	6,539	21,361	24,048	7,248	6,251	65,446
(R)	ACTUACIONES EN CAMPO DE VUELO Y PLATAFORMA.	2,465	5,499	0,653	0,000	0,000	8,617
(N)	ACTUACIONES EN CAMPO DE VUELO Y PLATAFORMA.	0,000	1,708	0,233	0,000	0,000	1,941
(N)	INCREMENTO DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL.	0,000	0,000	0,000	0,000	0,013	0,013
(N)	MEJORA DE LA SEGURIDAD DE PERSONAS E INSTALACIONES.	0,000	0,324	0,272	0,120	3,176	3,892
(N)	SISTEMAS DE INFORMACION Y COMUNICACIONES.	0,365	0,278	0,139	0,125	0,000	0,908
(O)	ACTUACIONES DE MEJORA DE PROCESOS Y CALIDAD EN AREA TERMINAL.	0,108	1,245	1,353	0,000	0,000	2,706
(O)	ACTUACIONES EN CAMPO DE VUELO Y PLATAFORMA.	0,296	4,208	7,618	0,015	0,015	12,151
(O)	INCREMENTO DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL.	0,024	3,254	0,428	0,000	0,000	3,707
(O)	INVERSIONES DE APOYO, REPOSICION Y MEJORA.	1,781	2,963	2,804	2,743	1,517	11,807
(O)	MEJORA DE LA SEGURIDAD DE PERSONAS E INSTALACIONES.	0,269	0,576	2,390	0,205	0,558	3,997
(O)	RENOVACION Y MEJORA SISTEMAS ELECTRICOS.	0,000	0,509	7,194	3,492	0,000	11,195
(O)	SISTEMAS DE INFORMACION Y COMUNICACIONES.	0,114	0,110	0,102	0,105	0,326	0,757
(O)	SOSTENIBILIDAD.	1,115	0,688	0,862	0,444	0,647	3,756
CANARIAS		149,728	213,881	300,939	306,690	273,353	1.244,591
	CÉSAR MANRIQUE LANZAROTE.	21,594	49,388	59,685	52,124	46,154	228,944
(E)	ADECUACIÓN ÁREA TERMINAL.	0,311	12,935	26,788	36,355	35,240	111,629
(E)	AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA.	4,635	9,042	4,557	0,000	0,000	18,234
(R)	ACTUACIONES EN CAMPO DE VUELO Y PLATAFORMA.	0,000	8,051	1,239	0,000	0,000	9,289
(N)	INCREMENTO DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL.	0,695	0,821	3,451	0,270	0,158	5,395
(N)	MEJORA DE LA SEGURIDAD DE PERSONAS E INSTALACIONES.	0,000	6,194	4,288	0,587	0,000	11,069
(N)	SISTEMAS DE INFORMACION Y COMUNICACIONES.	0,970	0,739	0,369	0,333	0,000	2,411
(O)	ACTUACIONES DE MEJORA DE PROCESOS Y CALIDAD EN AREA TERMINAL.	4,748	1,039	0,682	1,731	2,263	10,463
(O)	ACTUACIONES EN CAMPO DE VUELO Y PLATAFORMA.	0,006	0,306	1,376	0,291	0,003	1,981

Nota. (E) Inversión Estratégica. (R) Inversión Relevante. (N) Inversión Normativa. (O) Otras inversiones.

Comunidad/Centro/Categoría/Proyecto		2027	2028	2029	2030	2031	Total
		(Millones de euros)					
(O)	INCREMENTO DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL.	2,021	0,653	7,512	3,367	0,027	13,580
(O)	INVERSIONES DE APOYO, REPOSICION Y MEJORA.	3,732	5,596	5,594	5,224	4,630	24,776
(O)	MEJORA DE LA SEGURIDAD DE PERSONAS E INSTALACIONES.	2,077	1,091	1,050	2,197	2,257	8,673
(O)	RENOVACION Y MEJORA SISTEMAS ELECTRICOS.	0,492	0,067	0,213	0,000	0,000	0,771
(O)	SISTEMAS DE INFORMACION Y COMUNICACIONES.	0,539	1,239	0,496	0,473	0,418	3,165
(O)	SOSTENIBILIDAD.	1,369	1,617	2,070	1,295	1,158	7,509
	EL HIERRO.	3,058	2,203	3,087	4,254	0,553	13,155
(R)	ACTUACIONES EN CAMPO DE VUELO Y PLATAFORMA.	1,408	0,000	0,000	0,000	0,000	1,408
(N)	INCREMENTO DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL.	0,000	0,112	0,147	0,000	0,000	0,259
(N)	MEJORA DE LA SEGURIDAD DE PERSONAS E INSTALACIONES.	0,000	0,381	0,320	0,000	0,000	0,701
(N)	SISTEMAS DE INFORMACION Y COMUNICACIONES.	0,358	0,273	0,136	0,123	0,000	0,890
(O)	ACTUACIONES EN CAMPO DE VUELO Y PLATAFORMA.	0,006	0,007	1,104	0,003	0,003	1,123
(O)	DESARROLLO Y MEJORA AYUDAS A LA NAVEGACION.	0,022	0,078	0,225	0,585	0,000	0,910
(O)	INCREMENTO DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL.	0,000	0,000	0,000	2,805	0,000	2,805
(O)	INVERSIONES DE APOYO, REPOSICION Y MEJORA.	1,059	1,245	0,509	0,456	0,437	3,705
(O)	MEJORA DE LA SEGURIDAD DE PERSONAS E INSTALACIONES.	0,140	0,025	0,293	0,210	0,032	0,700
(O)	SISTEMAS DE INFORMACION Y COMUNICACIONES.	0,066	0,082	0,353	0,071	0,081	0,653
	FUERTEVENTURA.	25,882	24,584	24,370	27,771	11,935	114,541
(R)	ACTUACIONES EN CAMPO DE VUELO Y PLATAFORMA.	2,383	7,592	0,000	0,000	0,000	9,975
(N)	INCREMENTO DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL.	1,627	1,142	0,000	0,000	0,117	2,886
(N)	MEJORA DE LA SEGURIDAD DE PERSONAS E INSTALACIONES.	0,000	0,397	6,577	2,633	1,988	11,594
(N)	SISTEMAS DE INFORMACION Y COMUNICACIONES.	0,954	0,728	0,363	0,328	0,000	2,373
(O)	ACTUACIONES DE MEJORA DE PROCESOS Y CALIDAD EN AREA TERMINAL.	12,832	3,228	3,908	1,011	1,464	22,444
(O)	ACTUACIONES EN CAMPO DE VUELO Y PLATAFORMA.	0,232	0,240	0,082	0,003	0,003	0,560
(O)	INCREMENTO DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL.	0,672	2,463	2,556	15,411	0,027	21,128
(O)	INVERSIONES DE APOYO, REPOSICION Y MEJORA.	2,694	4,833	4,762	3,792	4,240	20,320
(O)	MEJORA DE LA SEGURIDAD DE PERSONAS E INSTALACIONES.	2,439	0,578	0,643	1,658	2,736	8,054
(O)	MEJORA DE LA URBANIZACION, ACCESOS Y ACOMETIDAS.	0,000	0,000	2,390	1,250	0,000	3,640
(O)	SISTEMAS DE INFORMACION Y COMUNICACIONES.	1,066	2,054	1,338	1,087	1,281	6,824
(O)	SOSTENIBILIDAD.	0,983	1,330	1,752	0,599	0,079	4,742
	GRAN CANARIA.	40,702	29,974	48,137	53,952	46,716	219,481
(R)	ACTUACIONES EN CAMPO DE VUELO Y PLATAFORMA.	0,000	1,312	14,203	32,634	14,341	62,490
(N)	ACTUACIONES EN CAMPO DE VUELO Y PLATAFORMA.	15,145	8,618	0,000	0,000	0,000	23,762
(N)	INCREMENTO DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL.	0,000	0,000	0,000	0,000	0,275	0,275
(N)	MEJORA DE LA SEGURIDAD DE PERSONAS E INSTALACIONES.	0,000	0,940	8,259	4,440	11,520	25,159

Nota. (E) Inversión Estratégica. (R) Inversión Relevante. (N) Inversión Normativa. (O) Otras inversiones.

Comunidad/Centro/Categoría/Proyecto		2027	2028	2029	2030	2031	Total
		(Millones de euros)					
(N)	SISTEMAS DE INFORMACION Y COMUNICACIONES.	1,399	1,067	0,532	0,481	0,000	3,479
(O)	ACTUACIONES DE MEJORA DE PROCESOS Y CALIDAD EN AREA TERMINAL.	11,709	4,283	5,018	2,721	4,143	27,873
(O)	ACTUACIONES EN CAMPO DE VUELO Y PLATAFORMA.	0,088	0,660	0,767	0,044	0,153	1,713
(O)	INCREMENTO DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL.	0,102	0,000	5,436	0,850	0,000	6,388
(O)	INVERSIONES DE APOYO, REPOSICION Y MEJORA.	8,261	7,095	9,124	5,839	5,509	35,828
(O)	MEJORA DE LA SEGURIDAD DE PERSONAS E INSTALACIONES.	2,091	3,522	1,745	4,173	7,554	19,085
(O)	SISTEMAS DE INFORMACION Y COMUNICACIONES.	1,414	1,468	1,300	1,158	1,183	6,522
(O)	SOSTENIBILIDAD.	0,494	1,010	1,752	1,612	2,037	6,905
	LA GOMERA.	6,549	3,875	2,947	3,293	0,539	17,203
(R)	ACTUACIONES EN CAMPO DE VUELO Y PLATAFORMA.	1,496	0,000	0,000	0,000	0,000	1,496
(N)	INCREMENTO DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL.	0,000	0,127	0,167	0,000	0,000	0,294
(N)	MEJORA DE LA SEGURIDAD DE PERSONAS E INSTALACIONES.	0,474	0,381	0,320	0,000	0,000	1,175
(N)	SISTEMAS DE INFORMACION Y COMUNICACIONES.	0,322	0,246	0,123	0,111	0,000	0,801
(O)	ACTUACIONES DE MEJORA DE PROCESOS Y CALIDAD EN AREA TERMINAL.	0,534	0,994	0,181	0,000	0,000	1,709
(O)	ACTUACIONES EN CAMPO DE VUELO Y PLATAFORMA.	1,020	0,007	0,003	0,003	0,003	1,037
(O)	INCREMENTO DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL.	0,100	0,000	0,000	2,804	0,000	2,904
(O)	INVERSIONES DE APOYO, REPOSICION Y MEJORA.	1,743	1,843	1,535	0,238	0,436	5,796
(O)	MEJORA DE LA SEGURIDAD DE PERSONAS E INSTALACIONES.	0,235	0,154	0,066	0,013	0,012	0,480
(O)	SISTEMAS DE INFORMACION Y COMUNICACIONES.	0,075	0,088	0,406	0,071	0,088	0,728
(O)	SOSTENIBILIDAD.	0,550	0,034	0,146	0,053	0,000	0,783
	LA PALMA.	6,433	9,829	21,349	22,773	8,262	68,646
(R)	ACTUACIONES EN CAMPO DE VUELO Y PLATAFORMA.	0,000	1,330	0,000	0,000	0,000	1,330
(N)	INCREMENTO DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL.	0,000	1,123	0,191	0,000	0,027	1,341
(N)	MEJORA DE LA SEGURIDAD DE PERSONAS E INSTALACIONES.	0,000	0,648	0,544	0,000	0,000	1,192
(N)	SISTEMAS DE INFORMACION Y COMUNICACIONES.	0,272	0,208	0,104	0,094	0,000	0,677
(O)	ACTUACIONES DE MEJORA DE PROCESOS Y CALIDAD EN AREA TERMINAL.	0,579	0,437	2,409	1,004	0,000	4,429
(O)	ACTUACIONES EN CAMPO DE VUELO Y PLATAFORMA.	1,403	2,800	14,169	14,572	5,586	38,530
(O)	DESARROLLO Y MEJORA AYUDAS A LA NAVEGACION.	0,120	0,315	0,687	0,000	0,000	1,121
(O)	INCREMENTO DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL.	0,065	0,000	0,000	4,675	0,000	4,739
(O)	INVERSIONES DE APOYO, REPOSICION Y MEJORA.	0,778	1,678	1,817	1,019	0,978	6,270
(O)	MEJORA DE LA SEGURIDAD DE PERSONAS E INSTALACIONES.	0,677	0,277	0,612	0,719	1,163	3,448
(O)	MEJORA DE LA URBANIZACION, ACCESOS Y ACOMETIDAS.	0,254	0,400	0,000	0,000	0,000	0,654
(O)	RENOVACION Y MEJORA SISTEMAS ELECTRICOS.	0,563	0,128	0,113	0,000	0,000	0,803

Nota. (E) Inversión Estratégica. (R) Inversión Relevante. (N) Inversión Normativa. (O) Otras inversiones.

Comunidad/Centro/Categoría/Proyecto		2027	2028	2029	2030	2031	Total
		(Millones de euros)					
(O)	SISTEMAS DE INFORMACION Y COMUNICACIONES.	0,301	0,455	0,644	0,326	0,491	2,217
(O)	SOSTENIBILIDAD.	1,420	0,030	0,059	0,365	0,018	1,892
	TENERIFE NORTE-CIUDAD DE LA LAGUNA.	19,983	37,059	63,058	39,751	47,805	207,656
(E)	DESARROLLO ÁREA TERMINAL.	0,163	5,682	20,704	29,750	34,764	91,063
(R)	ACTUACIONES EN CAMPO DE VUELO Y PLATAFORMA.	0,127	3,997	0,000	0,195	4,377	8,695
(R)	INCREMENTO DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL.	0,000	6,314	8,256	0,000	0,000	14,570
(N)	INCREMENTO DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL.	1,037	0,055	1,597	0,000	0,122	2,812
(N)	MEJORA DE LA SEGURIDAD DE PERSONAS E INSTALACIONES.	0,000	4,699	3,696	0,000	0,000	8,395
(N)	SISTEMAS DE INFORMACION Y COMUNICACIONES.	0,980	0,747	0,373	0,337	0,000	2,437
(O)	ACTUACIONES DE MEJORA DE PROCESOS Y CALIDAD EN AREA TERMINAL.	3,664	0,831	0,822	1,556	1,872	8,745
(O)	ACTUACIONES EN CAMPO DE VUELO Y PLATAFORMA.	0,256	0,822	1,266	0,074	0,074	2,492
(O)	DESARROLLO Y MEJORA AYUDAS A LA NAVEGACION.	0,853	1,136	1,550	0,630	0,000	4,168
(O)	INCREMENTO DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL.	0,313	1,877	12,959	0,240	0,120	15,509
(O)	INVERSIONES DE APOYO, REPOSICION Y MEJORA.	4,763	5,508	5,832	3,310	3,260	22,673
(O)	MEJORA DE LA SEGURIDAD DE PERSONAS E INSTALACIONES.	5,136	1,639	1,171	1,057	0,797	9,800
(O)	RENOVACION Y MEJORA SISTEMAS ELECTRICOS.	0,806	0,450	0,682	0,321	0,000	2,258
(O)	SISTEMAS DE INFORMACION Y COMUNICACIONES.	0,691	1,310	1,197	0,631	0,941	4,771
(O)	SOSTENIBILIDAD.	1,194	1,992	2,952	1,651	1,478	9,268
	TENERIFE SUR.	25,526	56,969	78,307	102,773	111,390	374,964
(E)	REMODELACIÓN INTEGRAL ÁREA TERMINAL.	0,946	11,101	46,039	77,246	81,558	216,889
(R)	ACTUACIONES EN CAMPO DE VUELO Y PLATAFORMA.	0,000	0,000	3,102	5,760	0,000	8,861
(N)	INCREMENTO DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL.	0,000	0,000	0,000	0,000	0,249	0,249
(N)	MEJORA DE LA SEGURIDAD DE PERSONAS E INSTALACIONES.	4,041	11,219	0,000	0,000	12,720	27,979
(N)	SISTEMAS DE INFORMACION Y COMUNICACIONES.	1,614	1,230	0,614	0,554	0,000	4,012
(O)	ACTUACIONES DE MEJORA DE PROCESOS Y CALIDAD EN AREA TERMINAL.	0,190	0,476	0,559	1,594	3,363	6,181
(O)	ACTUACIONES EN CAMPO DE VUELO Y PLATAFORMA.	0,862	6,491	11,522	4,867	0,074	23,816
(O)	DESARROLLO Y MEJORA AYUDAS A LA NAVEGACION.	0,063	1,142	1,314	0,024	0,012	2,554
(O)	INCREMENTO DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL.	5,021	8,351	0,988	2,578	1,944	18,883
(O)	INVERSIONES DE APOYO, REPOSICION Y MEJORA.	7,540	9,465	6,622	4,443	4,611	32,680
(O)	MEJORA DE LA SEGURIDAD DE PERSONAS E INSTALACIONES.	0,748	1,868	1,562	2,436	2,211	8,825
(O)	RENOVACION Y MEJORA SISTEMAS ELECTRICOS.	0,350	0,000	0,000	0,000	0,000	0,350
(O)	SISTEMAS DE INFORMACION Y COMUNICACIONES.	1,055	1,050	0,910	0,698	0,924	4,638
(O)	SOSTENIBILIDAD.	3,098	4,576	5,075	2,574	3,723	19,046

Nota. (E) Inversión Estratégica. (R) Inversión Relevante. (N) Inversión Normativa. (O) Otras inversiones.

Comunidad/Centro/Categoría/Proyecto		2027	2028	2029	2030	2031	Total
		(Millones de euros)					
CANTABRIA		9,137	11,140	12,648	10,099	6,448	49,472
	SEVE BALLESTEROS-SANTANDER.	9,137	11,140	12,648	10,099	6,448	49,472
(R)	ACTUACIONES EN CAMPO DE VUELO Y PLATAFORMA.	0,000	5,066	6,624	0,000	0,000	11,690
(N)	INCREMENTO DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL.	0,000	0,139	1,253	0,000	0,020	1,412
(N)	MEJORA DE LA SEGURIDAD DE PERSONAS E INSTALACIONES.	0,000	0,324	0,272	0,000	0,000	0,596
(N)	SISTEMAS DE INFORMACION Y COMUNICACIONES.	0,341	0,260	0,130	0,117	0,000	0,848
(O)	ACTUACIONES DE MEJORA DE PROCESOS Y CALIDAD EN AREA TERMINAL.	1,772	2,079	1,669	0,323	0,000	5,843
(O)	ACTUACIONES EN CAMPO DE VUELO Y PLATAFORMA.	0,029	0,212	0,191	0,015	0,015	0,462
(O)	INCREMENTO DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL.	2,550	0,541	0,240	8,010	4,970	16,311
(O)	INVERSIONES DE APOYO, REPOSICION Y MEJORA.	1,394	1,905	1,614	1,357	1,181	7,451
(O)	MEJORA DE LA SEGURIDAD DE PERSONAS E INSTALACIONES.	0,427	0,253	0,514	0,143	0,135	1,472
(O)	SISTEMAS DE INFORMACION Y COMUNICACIONES.	0,107	0,344	0,114	0,106	0,110	0,780
(O)	SOSTENIBILIDAD.	2,517	0,018	0,028	0,028	0,016	2,606
CASTILLA Y LEÓN		5,827	19,888	18,053	4,518	4,033	52,320
	BURGOS (VILLAFRÍA).	1,093	1,774	4,681	0,632	0,638	8,818
(R)	ACTUACIONES EN CAMPO DE VUELO Y PLATAFORMA.	0,000	0,114	1,875	0,000	0,000	1,989
(N)	INCREMENTO DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL.	0,000	0,256	0,672	0,000	0,000	0,929
(N)	MEJORA DE LA SEGURIDAD DE PERSONAS E INSTALACIONES.	0,024	0,381	0,320	0,000	0,000	0,725
(N)	SISTEMAS DE INFORMACION Y COMUNICACIONES.	0,367	0,280	0,140	0,126	0,000	0,914
(O)	ACTUACIONES EN CAMPO DE VUELO Y PLATAFORMA.	0,021	0,007	0,003	0,003	0,003	0,037
(O)	INCREMENTO DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL.	0,045	0,000	0,842	0,000	0,000	0,887
(O)	INVERSIONES DE APOYO, REPOSICION Y MEJORA.	0,467	0,484	0,161	0,134	0,140	1,387
(O)	MEJORA DE LA SEGURIDAD DE PERSONAS E INSTALACIONES.	0,081	0,000	0,266	0,144	0,049	0,540
(O)	SISTEMAS DE INFORMACION Y COMUNICACIONES.	0,024	0,023	0,022	0,021	0,163	0,254
(O)	SOSTENIBILIDAD.	0,063	0,227	0,380	0,203	0,283	1,156
	LEÓN.	1,309	5,577	7,278	0,666	0,634	15,464
(R)	ACTUACIONES EN CAMPO DE VUELO Y PLATAFORMA.	0,000	4,050	5,296	0,000	0,000	9,345
(N)	MEJORA DE LA SEGURIDAD DE PERSONAS E INSTALACIONES.	0,000	0,381	0,320	0,000	0,000	0,701
(N)	SISTEMAS DE INFORMACION Y COMUNICACIONES.	0,347	0,264	0,132	0,119	0,000	0,862
(O)	ACTUACIONES EN CAMPO DE VUELO Y PLATAFORMA.	0,029	0,036	0,015	0,015	0,015	0,110
(O)	INCREMENTO DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL.	0,000	0,190	0,842	0,000	0,000	1,031
(O)	INVERSIONES DE APOYO, REPOSICION Y MEJORA.	0,664	0,508	0,332	0,246	0,246	1,996
(O)	MEJORA DE LA SEGURIDAD DE PERSONAS E INSTALACIONES.	0,185	0,005	0,138	0,151	0,055	0,534
(O)	SISTEMAS DE INFORMACION Y COMUNICACIONES.	0,049	0,043	0,040	0,039	0,199	0,370
(O)	SOSTENIBILIDAD.	0,035	0,099	0,165	0,096	0,120	0,515

Nota. (E) Inversión Estratégica. (R) Inversión Relevante. (N) Inversión Normativa. (O) Otras inversiones.

Comunidad/Centro/Categoría/Proyecto		2027	2028	2029	2030	2031	Total
		(Millones de euros)					
	MATACÁN (SALAMANCA).	1,637	3,402	3,111	1,542	1,788	11,479
(N)	MEJORA DE LA SEGURIDAD.	0,000	0,381	0,320	0,000	0,000	0,701
(N)	SISTEMAS DE INFORMACION Y COMUNICACIONES.	0,379	0,289	0,144	0,130	0,000	0,943
(O)	INVERSIONES DE APOYO, REPOSICION Y MEJORA.	0,586	1,138	1,458	0,519	0,497	4,199
(O)	MEJORA DE LA SEGURIDAD.	0,183	0,601	0,066	0,202	0,002	1,055
(O)	SISTEMAS DE INFORMACION Y COMUNICACIONES.	0,449	0,796	0,794	0,527	1,039	3,605
(O)	SOSTENIBILIDAD.	0,039	0,196	0,329	0,162	0,249	0,976
	VILLANUBLA (VALLADOLID).	1,788	9,135	2,983	1,679	0,974	16,559
(N)	INCREMENTO DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL.	0,289	0,000	0,000	0,000	0,000	0,289
(N)	MEJORA DE LA SEGURIDAD DE PERSONAS E INSTALACIONES.	0,000	0,381	0,320	0,000	0,000	0,701
(N)	SISTEMAS DE INFORMACION Y COMUNICACIONES.	0,340	0,259	0,129	0,117	0,000	0,845
(O)	ACTUACIONES DE MEJORA DE PROCESOS Y CALIDAD EN AREA TERMINAL.	0,034	1,110	0,398	0,000	0,000	1,541
(O)	ACTUACIONES EN CAMPO DE VUELO Y PLATAFORMA.	0,158	6,124	0,007	0,007	0,007	6,304
(O)	INCREMENTO DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL.	0,000	0,379	0,842	0,000	0,000	1,221
(O)	INVERSIONES DE APOYO, REPOSICION Y MEJORA.	0,640	0,624	0,785	0,685	0,681	3,415
(O)	MEJORA DE LA SEGURIDAD DE PERSONAS E INSTALACIONES.	0,206	0,016	0,150	0,502	0,020	0,894
(O)	SISTEMAS DE INFORMACION Y COMUNICACIONES.	0,064	0,072	0,069	0,206	0,058	0,469
(O)	SOSTENIBILIDAD.	0,057	0,170	0,283	0,161	0,207	0,879
	CASTILLA-LA MANCHA	3,003	2,071	1,313	1,046	0,715	8,148
	ALBACETE.	3,003	2,071	1,313	1,046	0,715	8,148
(R)	ACTUACIONES EN CAMPO DE VUELO Y PLATAFORMA.	1,995	0,000	0,000	0,000	0,000	1,995
(N)	MEJORA DE LA SEGURIDAD.	0,000	0,381	0,320	0,000	0,000	0,701
(N)	SISTEMAS DE INFORMACION Y COMUNICACIONES.	0,388	0,296	0,148	0,133	0,000	0,966
(O)	ACTUACIONES EN CAMPO DE VUELO Y PLATAFORMA.	0,006	0,077	0,003	0,003	0,003	0,091
(O)	INVERSIONES DE APOYO, REPOSICION Y MEJORA.	0,314	0,438	0,378	0,269	0,262	1,661
(O)	MEJORA DE LA SEGURIDAD.	0,219	0,630	0,070	0,424	0,000	1,343
(O)	SISTEMAS DE INFORMACION Y COMUNICACIONES.	0,030	0,033	0,032	0,030	0,176	0,302
(O)	SOSTENIBILIDAD.	0,051	0,216	0,363	0,186	0,273	1,089
	CATALUÑA	183,867	219,083	325,570	329,825	391,083	1,449,429
	GIRONA.	9,925	14,722	21,133	14,466	19,925	80,171
(E)	INTERMODALIDAD.	0,000	0,000	0,000	0,000	2,832	2,832
(R)	INCREMENTO DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL.	2,734	0,000	0,000	0,000	0,000	2,734
(N)	INCREMENTO DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL.	0,000	0,391	0,142	0,000	0,036	0,570
(N)	MEJORA DE LA SEGURIDAD DE PERSONAS E INSTALACIONES.	0,000	0,972	0,816	1,200	4,496	7,484
(N)	SISTEMAS DE INFORMACION Y COMUNICACIONES.	0,330	0,251	0,125	0,113	0,000	0,820

Nota. (E) Inversión Estratégica. (R) Inversión Relevante. (N) Inversión Normativa. (O) Otras inversiones.

Comunidad/Centro/Categoría/Proyecto		2027	2028	2029	2030	2031	Total
		(Millones de euros)					
(O)	ACTUACIONES DE MEJORA DE PROCESOS Y CALIDAD EN AREA TERMINAL.	0,052	3,435	7,657	7,609	2,832	21,585
(O)	ACTUACIONES EN CAMPO DE VUELO Y PLATAFORMA.	1,237	3,132	5,965	1,106	4,658	16,098
(O)	DESARROLLO Y MEJORA AYUDAS A LA NAVEGACION.	0,662	0,162	0,002	0,053	0,047	0,927
(O)	INCREMENTO DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL.	0,000	0,553	0,421	0,000	0,000	0,973
(O)	INVERSIONES DE APOYO, REPOSICION Y MEJORA.	2,491	3,017	2,240	2,133	1,734	11,614
(O)	MEJORA DE LA SEGURIDAD DE PERSONAS E INSTALACIONES.	1,184	0,310	0,598	0,899	1,362	4,353
(O)	RENOVACION Y MEJORA SISTEMAS ELECTRICOS.	0,595	1,265	1,397	0,055	0,000	3,312
(O)	SISTEMAS DE INFORMACION Y COMUNICACIONES.	0,486	0,763	0,965	0,647	1,351	4,211
(O)	SOSTENIBILIDAD.	0,152	0,471	0,805	0,651	0,578	2,657
	JOSEP TARRADELLAS BARCELONA-EL PRAT.	162,255	189,380	282,819	295,695	364,690	1.294,840
(E)	AMPLIACIÓN DE PISTA Y NUEVO T1S.	0,355	9,163	75,190	47,079	60,137	191,925
(E)	RECONFIGURACIÓN T1.	7,139	23,961	70,326	162,067	195,901	459,394
(R)	ACTUACIONES DE ADECUACIÓN Y MEJORA T2.	22,062	28,038	31,502	5,398	4,621	91,621
(R)	ACTUACIONES EN CAMPO DE VUELO Y PLATAFORMA.	59,314	39,621	28,400	1,640	0,000	128,974
(N)	ACTUACIONES EN CAMPO DE VUELO Y PLATAFORMA.	0,476	0,685	0,000	0,000	0,000	1,161
(N)	INCREMENTO DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL.	0,000	0,000	0,067	2,713	1,104	3,884
(N)	MEJORA DE LA SEGURIDAD DE PERSONAS E INSTALACIONES.	2,690	4,334	0,000	9,840	22,870	39,734
(N)	SISTEMAS DE INFORMACION Y COMUNICACIONES.	2,114	1,612	0,805	0,726	0,000	5,256
(O)	ACTUACIONES DE MEJORA DE PROCESOS Y CALIDAD EN AREA TERMINAL.	13,546	13,064	8,457	6,606	13,570	55,244
(O)	ACTUACIONES EN CAMPO DE VUELO Y PLATAFORMA.	4,916	7,805	6,611	2,484	6,978	28,793
(O)	DESARROLLO Y MEJORA AYUDAS A LA NAVEGACION.	1,754	4,994	1,527	1,378	0,002	9,655
(O)	INCREMENTO DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL.	1,582	4,580	6,864	4,087	0,152	17,265
(O)	INVERSIONES DE APOYO, REPOSICION Y MEJORA.	16,411	26,569	23,954	21,674	25,640	114,247
(O)	MEJORA DE LA SEGURIDAD DE PERSONAS E INSTALACIONES.	9,684	6,768	6,133	14,294	15,059	51,937
(O)	RENOVACION Y MEJORA SISTEMAS ELECTRICOS.	8,716	2,641	0,000	0,000	1,435	12,792
(O)	SISTEMAS DE INFORMACION Y COMUNICACIONES.	5,561	5,219	4,604	4,195	4,199	23,780
(O)	SOSTENIBILIDAD.	5,936	10,327	18,380	11,514	13,021	59,178
	REUS.	9,678	10,909	18,044	11,487	3,203	53,321
(R)	INCREMENTO DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL.	0,000	0,000	10,563	7,042	0,000	17,605
(N)	INCREMENTO DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL.	0,000	0,000	0,000	0,000	0,021	0,021
(N)	MEJORA DE LA SEGURIDAD DE PERSONAS E INSTALACIONES.	0,000	0,972	0,816	0,000	0,000	1,788
(N)	SISTEMAS DE INFORMACION Y COMUNICACIONES.	0,373	0,285	0,142	0,128	0,000	0,929
(O)	ACTUACIONES DE MEJORA DE PROCESOS Y CALIDAD EN AREA TERMINAL.	0,553	1,491	2,867	0,069	0,000	4,980
(O)	ACTUACIONES EN CAMPO DE VUELO Y PLATAFORMA.	0,308	0,040	0,016	0,667	0,625	1,656

Nota. (E) Inversión Estratégica. (R) Inversión Relevante. (N) Inversión Normativa. (O) Otras inversiones.

Comunidad/Centro/Categoría/Proyecto		2027	2028	2029	2030	2031	Total
		(Millones de euros)					
(O)	DESARROLLO Y MEJORA AYUDAS A LA NAVEGACION.	0,681	2,126	0,051	0,000	0,000	2,859
(O)	INCREMENTO DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL.	0,029	0,000	0,000	0,000	0,021	0,050
(O)	INVERSIONES DE APOYO, REPOSICION Y MEJORA.	1,453	1,875	1,952	1,598	1,541	8,418
(O)	MEJORA DE LA SEGURIDAD DE PERSONAS E INSTALACIONES.	6,033	3,853	0,819	0,571	0,794	12,070
(O)	SISTEMAS DE INFORMACION Y COMUNICACIONES.	0,190	0,196	0,184	0,425	0,158	1,154
(O)	SOSTENIBILIDAD.	0,058	0,073	0,633	0,986	0,041	1,791
	SABADELL.	2,009	4,072	3,574	8,177	3,265	21,096
(N)	SISTEMAS DE INFORMACION Y COMUNICACIONES.	0,331	0,252	0,126	0,114	0,000	0,822
(O)	DESARROLLO Y MEJORA AYUDAS A LA NAVEGACION.	0,065	0,964	0,103	0,000	0,041	1,172
(O)	INVERSIONES DE APOYO, REPOSICION Y MEJORA.	1,410	0,556	0,775	0,571	0,487	3,799
(O)	MEJORA DE LA SEGURIDAD.	0,179	2,269	2,541	6,879	1,665	13,533
(O)	MEJORA DE LA URBANIZACION, ACCESOS Y ACOMETIDAS.	0,000	0,000	0,000	0,433	1,037	1,470
(O)	SISTEMAS DE INFORMACION Y COMUNICACIONES.	0,025	0,031	0,029	0,180	0,034	0,300
	CIUDAD AUTÓNOMA DE CEUTA	4,055	2,276	1,151	0,767	0,771	9,020
	CEUTA.	4,055	2,276	1,151	0,767	0,771	9,020
(R)	ACTUACIONES EN CAMPO DE VUELO Y PLATAFORMA.	1,811	0,509	0,000	0,000	0,000	2,320
(N)	ACTUACIONES EN CAMPO DE VUELO Y PLATAFORMA.	0,040	0,148	0,000	0,000	0,000	0,188
(N)	MEJORA DE LA SEGURIDAD.	0,000	0,381	0,320	0,000	0,000	0,701
(N)	SISTEMAS DE INFORMACION Y COMUNICACIONES.	0,337	0,257	0,128	0,116	0,000	0,837
(O)	ACTUACIONES EN CAMPO DE VUELO Y PLATAFORMA.	0,103	0,007	0,003	0,003	0,003	0,119
(O)	INVERSIONES DE APOYO, REPOSICION Y MEJORA.	0,496	0,822	0,549	0,497	0,475	2,839
(O)	MEJORA DE LA SEGURIDAD.	1,075	0,007	0,007	0,009	0,008	1,106
(O)	SISTEMAS DE INFORMACION Y COMUNICACIONES.	0,024	0,024	0,023	0,022	0,163	0,256
(O)	SOSTENIBILIDAD.	0,169	0,121	0,121	0,121	0,121	0,653
	CIUDAD AUTÓNOMA DE MELILLA	5,797	9,269	15,020	3,607	1,492	35,186
	MELILLA.	5,797	9,269	15,020	3,607	1,492	35,186
(E)	REMODELACIÓN ÁREA TERMINAL.	0,362	3,737	3,929	0,469	0,751	9,248
(N)	INCREMENTO DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL.	2,312	2,923	9,325	2,112	0,009	16,682
(N)	MEJORA DE LA SEGURIDAD DE PERSONAS E INSTALACIONES.	0,234	0,381	0,320	0,000	0,000	0,936
(N)	SISTEMAS DE INFORMACION Y COMUNICACIONES.	0,338	0,258	0,129	0,116	0,000	0,840
(O)	ACTUACIONES EN CAMPO DE VUELO Y PLATAFORMA.	1,035	0,298	0,007	0,007	0,007	1,355
(O)	INVERSIONES DE APOYO, REPOSICION Y MEJORA.	1,056	1,115	0,812	0,645	0,618	4,246
(O)	MEJORA DE LA SEGURIDAD DE PERSONAS E INSTALACIONES.	0,203	0,047	0,449	0,208	0,061	0,968
(O)	SISTEMAS DE INFORMACION Y COMUNICACIONES.	0,205	0,050	0,049	0,049	0,046	0,401
(O)	SOSTENIBILIDAD.	0,051	0,460	0,000	0,000	0,000	0,511

Nota. (E) Inversión Estratégica. (R) Inversión Relevante. (N) Inversión Normativa. (O) Otras inversiones.

Comunidad/Centro/Categoría/Proyecto		2027	2028	2029	2030	2031	Total
		(Millones de euros)					
COMUNIDAD DE MADRID		274,001	510,858	692,316	881,770	870,766	3.229,710
	ADOLFO SUAREZ MADRID-BARAJAS.	271,097	508,241	689,381	880,922	870,201	3.219,841
(E)	AMPLIACIÓN T4/T4S.	57,751	268,476	434,632	529,743	513,075	1.803,677
(E)	INTERMODALIDAD.	0,000	8,495	7,585	15,558	19,643	51,281
(E)	NUEVO PROCESADOR T123.	6,425	21,947	48,713	144,380	151,949	373,414
(R)	ACTUACIONES EN CAMPO DE VUELO Y PLATAFORMA.	49,350	35,048	21,894	12,930	9,634	128,856
(R)	MEJORA DE LA URBANIZACION, ACCESOS Y ACOMETIDAS.	0,065	1,179	0,000	0,000	0,000	1,244
(N)	ACTUACIONES EN CAMPO DE VUELO Y PLATAFORMA.	0,686	0,972	0,000	0,000	0,000	1,658
(N)	INCREMENTO DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL.	13,800	7,644	0,000	0,000	1,198	22,643
(N)	MEJORA DE LA SEGURIDAD DE PERSONAS E INSTALACIONES.	3,279	8,273	0,000	1,200	20,160	32,912
(N)	SISTEMAS DE INFORMACION Y COMUNICACIONES.	2,890	2,203	1,100	0,993	0,000	7,185
(N)	SOSTENIBILIDAD.	1,259	0,420	0,000	0,000	0,000	1,679
(O)	ACTUACIONES DE MEJORA DE PROCESOS Y CALIDAD EN AREA TERMINAL.	28,779	22,429	23,675	19,522	25,067	119,472
(O)	ACTUACIONES EN CAMPO DE VUELO Y PLATAFORMA.	2,335	0,743	0,410	0,193	0,193	3,874
(O)	DESARROLLO Y MEJORA AYUDAS A LA NAVEGACION.	2,625	0,662	1,128	0,082	1,006	5,503
(O)	INCREMENTO DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL.	4,460	12,467	13,421	23,178	7,066	60,592
(O)	INVERSIONES DE APOYO, REPOSICION Y MEJORA.	43,237	32,183	44,565	46,403	30,682	197,070
(O)	MEJORA DE LA SEGURIDAD DE PERSONAS E INSTALACIONES.	16,505	11,618	9,161	22,047	18,485	77,816
(O)	MEJORA DE LA URBANIZACION, ACCESOS Y ACOMETIDAS.	15,272	10,269	1,750	0,632	0,356	28,279
(O)	RENOVACION Y MEJORA SISTEMAS ELECTRICOS.	4,532	11,826	34,586	35,508	36,998	123,450
(O)	SISTEMAS DE INFORMACION Y COMUNICACIONES.	8,711	17,889	14,692	14,847	16,128	72,267
(O)	SOSTENIBILIDAD.	9,135	33,496	32,069	13,706	18,562	106,968
	MADRID-CUATRO VIENTOS.	2,904	2,617	2,935	0,848	0,564	9,869
(R)	ACTUACIONES EN CAMPO DE VUELO Y PLATAFORMA.	0,000	0,715	1,980	0,000	0,000	2,695
(N)	SISTEMAS DE INFORMACION Y COMUNICACIONES.	0,330	0,251	0,125	0,113	0,000	0,820
(O)	ACTUACIONES EN CAMPO DE VUELO Y PLATAFORMA.	1,314	0,007	0,003	0,003	0,003	1,330
(O)	INVERSIONES DE APOYO, REPOSICION Y MEJORA.	0,690	0,758	0,740	0,507	0,485	3,180
(O)	MEJORA DE LA SEGURIDAD.	0,221	0,823	0,000	0,032	0,000	1,077
(O)	SISTEMAS DE INFORMACION Y COMUNICACIONES.	0,024	0,026	0,024	0,161	0,029	0,264
(O)	SOSTENIBILIDAD.	0,325	0,037	0,063	0,031	0,048	0,504
COMUNIDAD FORAL DE NAVARRA		3,523	3,826	10,053	2,691	5,284	25,376
	PAMPLONA.	3,523	3,826	10,053	2,691	5,284	25,376
(R)	ACTUACIONES EN CAMPO DE VUELO Y PLATAFORMA.	0,000	1,283	5,717	0,000	0,000	7,000
(N)	ACTUACIONES EN CAMPO DE VUELO Y PLATAFORMA.	0,855	0,000	0,000	0,000	0,000	0,855
(N)	INCREMENTO DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL.	0,209	0,000	0,000	0,000	0,000	0,209

Nota. (E) Inversión Estratégica. (R) Inversión Relevante. (N) Inversión Normativa. (O) Otras inversiones.

Comunidad/Centro/Categoría/Proyecto		2027	2028	2029	2030	2031	Total
		(Millones de euros)					
(N)	MEJORA DE LA SEGURIDAD DE PERSONAS E INSTALACIONES.	0,000	0,381	0,320	0,000	0,000	0,701
(N)	SISTEMAS DE INFORMACION Y COMUNICACIONES.	0,340	0,259	0,129	0,117	0,000	0,845
(O)	ACTUACIONES EN CAMPO DE VUELO Y PLATAFORMA.	1,000	0,193	0,015	0,015	0,015	1,237
(O)	INCREMENTO DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL.	0,000	0,000	0,884	0,591	0,067	1,542
(O)	INVERSIONES DE APOYO, REPOSICION Y MEJORA.	0,444	0,810	0,695	0,300	0,296	2,544
(O)	MEJORA DE LA SEGURIDAD DE PERSONAS E INSTALACIONES.	0,522	0,017	0,019	0,223	0,022	0,802
(O)	MEJORA DE LA URBANIZACION, ACCESOS Y ACOMETIDAS.	0,000	0,034	0,839	0,652	0,000	1,525
(O)	SISTEMAS DE INFORMACION Y COMUNICACIONES.	0,072	0,212	0,058	0,058	0,053	0,453
(O)	SOSTENIBILIDAD.	0,081	0,637	1,378	0,735	4,831	7,663
COMUNITAT VALENCIANA		87,427	108,808	159,137	275,596	252,123	883,091
	ALICANTE-ELCHE MIGUEL HERNÁNDEZ.	56,707	70,307	105,523	215,698	170,591	618,827
(E)	AMPLIACIÓN ÁREA TERMINAL.	21,304	21,034	44,138	137,403	115,858	339,737
(R)	ACTUACIONES EN CAMPO DE VUELO Y PLATAFORMA.	0,000	2,903	23,372	24,241	13,547	64,064
(N)	ACTUACIONES EN CAMPO DE VUELO Y PLATAFORMA.	0,490	0,020	0,000	0,000	0,000	0,509
(N)	INCREMENTO DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL.	0,000	0,000	0,000	0,000	0,333	0,333
(N)	MEJORA DE LA SEGURIDAD DE PERSONAS E INSTALACIONES.	5,051	12,020	1,659	2,880	0,120	21,729
(N)	SISTEMAS DE INFORMACION Y COMUNICACIONES.	1,719	1,311	0,654	0,590	0,000	4,274
(O)	ACTUACIONES DE MEJORA DE PROCESOS Y CALIDAD EN AREA TERMINAL.	8,234	11,115	7,823	14,138	13,282	54,593
(O)	ACTUACIONES EN CAMPO DE VUELO Y PLATAFORMA.	0,280	0,205	1,313	0,074	0,074	1,947
(O)	DESARROLLO Y MEJORA AYUDAS A LA NAVEGACION.	0,515	0,233	0,259	0,980	0,003	1,989
(O)	INCREMENTO DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL.	1,289	0,135	0,000	0,850	0,488	2,762
(O)	INVERSIONES DE APOYO, REPOSICION Y MEJORA.	7,719	9,446	11,556	20,749	10,253	59,723
(O)	MEJORA DE LA SEGURIDAD DE PERSONAS E INSTALACIONES.	6,067	5,310	2,019	4,702	5,567	23,665
(O)	MEJORA DE LA URBANIZACION, ACCESOS Y ACOMETIDAS.	0,089	0,252	0,522	0,000	0,000	0,862
(O)	RENOVACION Y MEJORA SISTEMAS ELECTRICOS.	1,414	1,827	7,851	0,196	0,000	11,288
(O)	SISTEMAS DE INFORMACION Y COMUNICACIONES.	1,436	1,972	2,178	7,079	7,891	20,557
(O)	SOSTENIBILIDAD.	1,102	2,526	2,179	1,814	3,175	10,795
	VALENCIA.	30,720	38,501	53,613	59,898	81,532	264,264
(E)	DESARROLLO ÁREA TERMINAL.	2,414	2,352	2,166	29,385	53,360	89,678
(R)	ACTUACIONES EN CAMPO DE VUELO Y PLATAFORMA.	2,995	9,452	10,606	0,000	0,000	23,053
(N)	ACTUACIONES DE MEJORA DE PROCESOS Y CALIDAD EN AREA TERMINAL.	0,384	4,100	0,000	0,000	0,000	4,485
(N)	INCREMENTO DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL.	0,000	0,000	1,327	0,885	0,196	2,408
(N)	MEJORA DE LA SEGURIDAD DE PERSONAS E INSTALACIONES.	0,000	0,000	4,584	5,472	0,000	10,056
(N)	SISTEMAS DE INFORMACION Y COMUNICACIONES.	0,938	0,715	0,357	0,322	0,000	2,332

Nota. (E) Inversión Estratégica. (R) Inversión Relevante. (N) Inversión Normativa. (O) Otras inversiones.

Comunidad/Centro/Categoría/Proyecto		2027	2028	2029	2030	2031	Total
		(Millones de euros)					
(O)	ACTUACIONES DE MEJORA DE PROCESOS Y CALIDAD EN AREA TERMINAL.	1,768	5,505	3,846	1,461	1,758	14,338
(O)	ACTUACIONES EN CAMPO DE VUELO Y PLATAFORMA.	1,511	0,036	7,262	8,001	6,153	22,963
(O)	DESARROLLO Y MEJORA AYUDAS A LA NAVEGACION.	0,131	1,464	0,890	0,000	0,023	2,508
(O)	INCREMENTO DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL.	1,108	1,449	5,525	2,225	1,306	11,614
(O)	INVERSIONES DE APOYO, REPOSICION Y MEJORA.	1,890	2,807	5,213	5,165	5,002	20,077
(O)	MEJORA DE LA SEGURIDAD DE PERSONAS E INSTALACIONES.	4,399	2,609	1,125	2,153	3,674	13,959
(O)	MEJORA DE LA URBANIZACION, ACCESOS Y ACOMETIDAS.	0,400	0,000	1,177	0,841	0,000	2,419
(O)	SISTEMAS DE INFORMACION Y COMUNICACIONES.	0,476	0,887	0,662	0,325	0,827	3,178
(O)	SOSTENIBILIDAD.	12,304	7,124	8,872	3,663	9,234	41,198
EXTREMADURA		1,030	1,283	0,929	0,538	0,374	4,154
	TALAVERA LA REAL (BADAJOZ).	1,030	1,283	0,929	0,538	0,374	4,154
(N)	MEJORA DE LA SEGURIDAD.	0,000	0,381	0,320	0,000	0,000	0,701
(N)	SISTEMAS DE INFORMACION Y COMUNICACIONES.	0,328	0,250	0,125	0,113	0,000	0,815
(O)	INVERSIONES DE APOYO, REPOSICION Y MEJORA.	0,316	0,408	0,300	0,197	0,188	1,409
(O)	MEJORA DE LA SEGURIDAD.	0,335	0,197	0,140	0,186	0,009	0,867
(O)	SISTEMAS DE INFORMACION Y COMUNICACIONES.	0,051	0,047	0,044	0,043	0,177	0,362
GALICIA		37,928	37,998	31,894	16,672	28,366	152,858
	A CORUÑA.	13,578	9,606	8,035	1,871	11,144	44,233
(R)	ADAPTACIÓN DEL EDIFICIO TERMINAL A NUEVAS NORMATIVAS.	4,530	0,000	0,000	0,000	0,000	4,530
(N)	INCREMENTO DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL.	4,136	0,000	0,000	0,000	0,022	4,158
(N)	MEJORA DE LA SEGURIDAD DE PERSONAS E INSTALACIONES.	0,000	0,648	0,544	0,000	3,296	4,488
(N)	SISTEMAS DE INFORMACION Y COMUNICACIONES.	0,372	0,284	0,142	0,128	0,000	0,926
(O)	ACTUACIONES DE MEJORA DE PROCESOS Y CALIDAD EN AREA TERMINAL.	1,442	1,082	0,161	0,000	0,000	2,684
(O)	ACTUACIONES EN CAMPO DE VUELO Y PLATAFORMA.	0,006	2,528	0,731	0,003	6,023	9,292
(O)	INCREMENTO DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL.	0,428	2,889	4,080	0,000	0,000	7,397
(O)	INVERSIONES DE APOYO, REPOSICION Y MEJORA.	1,516	1,325	1,563	1,142	1,043	6,589
(O)	MEJORA DE LA SEGURIDAD DE PERSONAS E INSTALACIONES.	0,552	0,423	0,259	0,274	0,479	1,988
(O)	SISTEMAS DE INFORMACION Y COMUNICACIONES.	0,350	0,115	0,110	0,101	0,111	0,788
(O)	SOSTENIBILIDAD.	0,245	0,312	0,445	0,223	0,168	1,393
	SANTIAGO-ROSALÍA DE CASTRO.	20,596	17,637	16,113	11,782	13,729	79,857
(R)	ACTUACIONES EN CAMPO DE VUELO Y PLATAFORMA.	0,102	0,000	0,000	0,000	0,000	0,102
(R)	INCREMENTO DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL.	11,332	0,000	0,000	0,000	0,000	11,332
(N)	ACTUACIONES DE MEJORA DE PROCESOS Y CALIDAD EN AREA TERMINAL.	0,000	0,040	0,178	0,000	0,000	0,218
(N)	INCREMENTO DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL.	0,261	3,076	0,085	0,000	0,066	3,487

Nota. (E) Inversión Estratégica. (R) Inversión Relevante. (N) Inversión Normativa. (O) Otras inversiones.

Comunidad/Centro/Categoría/Proyecto		2027	2028	2029	2030	2031	Total
		(Millones de euros)					
(N)	MEJORA DE LA SEGURIDAD DE PERSONAS E INSTALACIONES.	0,000	2,547	0,000	0,000	4,584	7,131
(N)	SISTEMAS DE INFORMACION Y COMUNICACIONES.	0,919	0,701	0,350	0,316	0,000	2,285
(O)	ACTUACIONES DE MEJORA DE PROCESOS Y CALIDAD EN AREA TERMINAL.	1,688	0,489	0,143	0,409	0,492	3,221
(O)	ACTUACIONES EN CAMPO DE VUELO Y PLATAFORMA.	0,357	1,535	0,138	0,030	0,030	2,090
(O)	DESARROLLO Y MEJORA AYUDAS A LA NAVEGACION.	0,028	0,719	0,173	0,000	0,000	0,920
(O)	INCREMENTO DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL.	0,411	1,690	5,578	2,597	1,414	11,690
(O)	INVERSIONES DE APOYO, REPOSICION Y MEJORA.	3,086	3,949	4,443	3,748	3,545	18,772
(O)	MEJORA DE LA SEGURIDAD DE PERSONAS E INSTALACIONES.	0,610	0,351	1,383	1,202	1,091	4,637
(O)	MEJORA DE LA URBANIZACION, ACCESOS Y ACOMETIDAS.	0,000	0,000	0,221	0,497	0,110	0,828
(O)	RENOVACION Y MEJORA SISTEMAS ELECTRICOS.	0,487	0,385	0,000	1,511	0,645	3,029
(O)	SISTEMAS DE INFORMACION Y COMUNICACIONES.	0,605	0,409	0,817	0,458	0,465	2,755
(O)	SOSTENIBILIDAD.	0,709	1,746	2,604	1,015	1,288	7,361
	VIGO.	3,755	10,755	7,746	3,019	3,493	28,768
(N)	INCREMENTO DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL.	0,242	2,961	1,330	0,000	0,019	4,552
(N)	MEJORA DE LA SEGURIDAD DE PERSONAS E INSTALACIONES.	0,000	2,609	2,505	0,000	0,000	5,115
(N)	SISTEMAS DE INFORMACION Y COMUNICACIONES.	0,294	0,224	0,112	0,101	0,000	0,731
(O)	ACTUACIONES DE MEJORA DE PROCESOS Y CALIDAD EN AREA TERMINAL.	0,114	1,127	0,000	0,000	0,000	1,240
(O)	ACTUACIONES EN CAMPO DE VUELO Y PLATAFORMA.	0,667	0,201	0,007	0,287	0,007	1,169
(O)	DESARROLLO Y MEJORA AYUDAS A LA NAVEGACION.	0,025	0,332	0,355	0,000	0,000	0,713
(O)	INCREMENTO DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL.	0,272	0,000	0,000	0,000	0,000	0,272
(O)	INVERSIONES DE APOYO, REPOSICION Y MEJORA.	0,913	1,886	1,666	0,965	1,247	6,677
(O)	MEJORA DE LA SEGURIDAD DE PERSONAS E INSTALACIONES.	0,542	0,103	0,112	0,489	0,785	2,030
(O)	SISTEMAS DE INFORMACION Y COMUNICACIONES.	0,438	0,743	0,748	0,705	0,858	3,491
(O)	SOSTENIBILIDAD.	0,249	0,569	0,912	0,472	0,576	2,777
ILLES BALEARS		138,252	109,113	118,639	150,963	169,651	686,618
	IBIZA.	19,431	23,264	21,885	41,924	53,116	159,620
(E)	ADAPTACIÓN DEL EDIFICIO TERMINAL A NUEVAS NORMATIVAS.	2,965	2,931	2,707	16,811	29,833	55,246
(R)	ACTUACIONES EN CAMPO DE VUELO Y PLATAFORMA.	0,000	0,000	0,000	5,749	5,381	11,130
(N)	INCREMENTO DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL.	0,000	0,000	0,468	2,340	2,036	4,845
(N)	MEJORA DE LA SEGURIDAD DE PERSONAS E INSTALACIONES.	0,000	2,307	4,152	0,000	0,000	6,459
(N)	SISTEMAS DE INFORMACION Y COMUNICACIONES.	0,926	0,706	0,353	0,318	0,000	2,304
(O)	ACTUACIONES DE MEJORA DE PROCESOS Y CALIDAD EN AREA TERMINAL.	3,103	3,280	0,679	1,522	1,832	10,416
(O)	ACTUACIONES EN CAMPO DE VUELO Y PLATAFORMA.	0,963	0,956	0,030	1,011	2,972	5,931
(O)	INCREMENTO DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL.	1,609	0,000	0,340	0,000	0,000	1,949

Nota. (E) Inversión Estratégica. (R) Inversión Relevante. (N) Inversión Normativa. (O) Otras inversiones.

Comunidad/Centro/Categoría/Proyecto		2027	2028	2029	2030	2031	Total
		(Millones de euros)					
(O)	INVERSIONES DE APOYO, REPOSICION Y MEJORA.	3,860	3,982	5,450	7,570	4,636	25,498
(O)	MEJORA DE LA SEGURIDAD DE PERSONAS E INSTALACIONES.	1,556	2,492	2,353	2,005	3,183	11,589
(O)	MEJORA DE LA URBANIZACION, ACCESOS Y ACOMETIDAS.	2,830	2,263	0,625	1,459	0,000	7,177
(O)	RENOVACION Y MEJORA SISTEMAS ELECTRICOS.	0,000	0,000	0,510	1,190	0,000	1,700
(O)	SISTEMAS DE INFORMACION Y COMUNICACIONES.	1,029	2,236	1,365	1,060	1,402	7,092
(O)	SOSTENIBILIDAD.	0,589	2,110	2,855	0,890	1,840	8,284
	MENORCA.	11,021	16,392	25,152	28,613	28,910	110,087
(E)	ADAPTACIÓN ÁREA TERMINAL A NUEVAS NORMATIVAS.	2,658	1,457	0,855	5,581	17,106	27,657
(R)	ACTUACIONES EN CAMPO DE VUELO Y PLATAFORMA.	0,000	6,970	7,527	0,000	0,000	14,497
(N)	INCREMENTO DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL.	0,000	0,166	1,305	0,497	0,076	2,044
(N)	MEJORA DE LA SEGURIDAD DE PERSONAS E INSTALACIONES.	0,000	0,000	5,601	9,944	3,056	18,601
(N)	SISTEMAS DE INFORMACION Y COMUNICACIONES.	0,937	0,715	0,357	0,322	0,000	2,331
(O)	ACTUACIONES DE MEJORA DE PROCESOS Y CALIDAD EN AREA TERMINAL.	0,571	0,193	1,093	1,362	0,776	3,994
(O)	ACTUACIONES EN CAMPO DE VUELO Y PLATAFORMA.	0,327	0,144	0,059	0,059	0,059	0,649
(O)	INCREMENTO DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL.	1,290	0,553	0,000	1,513	0,000	3,356
(O)	INVERSIONES DE APOYO, REPOSICION Y MEJORA.	3,051	4,928	6,540	5,927	3,703	24,148
(O)	MEJORA DE LA SEGURIDAD DE PERSONAS E INSTALACIONES.	0,800	0,710	0,952	1,672	2,654	6,789
(O)	MEJORA DE LA URBANIZACION, ACCESOS Y ACOMETIDAS.	0,556	0,000	0,000	0,000	0,000	0,556
(O)	SISTEMAS DE INFORMACION Y COMUNICACIONES.	0,804	0,482	0,742	0,372	0,422	2,822
(O)	SOSTENIBILIDAD.	0,027	0,076	0,121	1,364	1,057	2,645
	PALMA DE MALLORCA.	106,551	68,326	68,129	79,937	87,276	410,219
(R)	ACTUACIONES EN CAMPO DE VUELO Y PLATAFORMA.	12,620	4,030	1,007	0,000	0,383	18,040
(N)	INCREMENTO DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL.	2,231	3,448	2,457	6,250	1,297	15,682
(N)	MEJORA DE LA SEGURIDAD DE PERSONAS E INSTALACIONES.	28,514	3,716	0,000	16,920	19,376	68,526
(N)	SISTEMAS DE INFORMACION Y COMUNICACIONES.	2,412	1,839	0,918	0,828	0,000	5,997
(O)	ACTUACIONES DE MEJORA DE PROCESOS Y CALIDAD EN AREA TERMINAL.	15,156	6,046	7,232	6,793	14,700	49,928
(O)	ACTUACIONES EN CAMPO DE VUELO Y PLATAFORMA.	2,864	3,861	4,419	0,222	7,645	19,011
(O)	DESARROLLO Y MEJORA AYUDAS A LA NAVEGACION.	0,078	0,035	0,000	0,000	0,504	0,617
(O)	INCREMENTO DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL.	0,720	3,908	18,293	6,480	1,157	30,558
(O)	INVERSIONES DE APOYO, REPOSICION Y MEJORA.	11,480	20,861	18,711	17,783	15,293	84,129
(O)	MEJORA DE LA SEGURIDAD DE PERSONAS E INSTALACIONES.	3,188	3,819	3,570	6,493	9,553	26,623
(O)	MEJORA DE LA URBANIZACION, ACCESOS Y ACOMETIDAS.	2,221	0,000	0,169	2,199	1,015	5,604
(O)	RENOVACION Y MEJORA SISTEMAS ELECTRICOS.	10,902	4,373	0,000	8,974	7,750	31,998

Nota. (E) Inversión Estratégica. (R) Inversión Relevante. (N) Inversión Normativa. (O) Otras inversiones.

Comunidad/Centro/Categoría/Proyecto		2027	2028	2029	2030	2031	Total
		(Millones de euros)					
(O)	SISTEMAS DE INFORMACION Y COMUNICACIONES.	5,135	3,170	2,735	2,283	2,620	15,944
(O)	SOSTENIBILIDAD.	9,031	9,220	8,616	4,711	5,983	37,561
	SON BONET.	1,249	1,131	3,474	0,489	0,350	6,692
(N)	INVERSIONES DE APOYO, REPOSICION Y MEJORA.	0,027	0,021	0,010	0,009	0,000	0,068
(N)	MEJORA DE LA SEGURIDAD.	0,000	0,057	0,628	0,000	0,000	0,685
(O)	ACTUACIONES EN CAMPO DE VUELO Y PLATAFORMA.	0,872	0,007	0,003	0,003	0,003	0,888
(O)	INVERSIONES DE APOYO, REPOSICION Y MEJORA.	0,349	0,460	0,406	0,475	0,346	2,036
(O)	MEJORA DE LA SEGURIDAD.	0,000	0,001	0,001	0,001	0,001	0,004
(O)	MEJORA DE LA URBANIZACION, ACCESOS Y ACOMETIDAS.	0,000	0,585	2,426	0,000	0,000	3,010
	LA RIOJA	1,704	3,635	5,545	1,339	0,812	13,036
	LOGROÑO-AGONCILLO.	1,704	3,635	5,545	1,339	0,812	13,036
(R)	ACTUACIONES EN CAMPO DE VUELO Y PLATAFORMA.	0,000	0,000	2,100	0,000	0,000	2,100
(N)	INCREMENTO DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL.	0,000	0,135	0,177	0,000	0,000	0,312
(N)	MEJORA DE LA SEGURIDAD DE PERSONAS E INSTALACIONES.	0,000	0,381	0,320	0,000	0,000	0,701
(N)	SISTEMAS DE INFORMACION Y COMUNICACIONES.	0,315	0,240	0,120	0,108	0,000	0,784
(O)	ACTUACIONES EN CAMPO DE VUELO Y PLATAFORMA.	0,015	0,378	0,761	0,007	0,007	1,169
(O)	DESARROLLO Y MEJORA AYUDAS A LA NAVEGACION.	0,139	0,499	0,541	0,000	0,000	1,179
(O)	INCREMENTO DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL.	0,123	1,027	0,160	0,000	0,000	1,309
(O)	INVERSIONES DE APOYO, REPOSICION Y MEJORA.	0,677	0,837	0,471	0,382	0,366	2,733
(O)	MEJORA DE LA SEGURIDAD DE PERSONAS E INSTALACIONES.	0,231	0,002	0,058	0,146	0,099	0,535
(O)	SISTEMAS DE INFORMACION Y COMUNICACIONES.	0,187	0,052	0,049	0,049	0,045	0,381
(O)	SOSTENIBILIDAD.	0,017	0,084	0,789	0,647	0,295	1,832
	PAÍS VASCO	40,304	36,803	57,264	98,994	99,199	332,565
	BILBAO.	17,528	16,822	30,748	77,867	91,889	234,853
(E)	DESARROLLO ÁREA TERMINAL.	2,098	2,391	2,317	53,520	82,503	142,829
(R)	ACTUACIONES EN CAMPO DE VUELO Y PLATAFORMA.	0,000	1,589	6,314	3,244	0,000	11,146
(N)	INCREMENTO DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL.	0,000	0,000	0,000	0,000	0,123	0,123
(N)	MEJORA DE LA SEGURIDAD DE PERSONAS E INSTALACIONES.	0,679	2,093	3,944	3,696	0,000	10,412
(N)	SISTEMAS DE INFORMACION Y COMUNICACIONES.	0,938	0,716	0,357	0,322	0,000	2,333
(O)	ACTUACIONES DE MEJORA DE PROCESOS Y CALIDAD EN AREA TERMINAL.	4,159	0,266	1,274	1,260	1,074	8,033
(O)	ACTUACIONES EN CAMPO DE VUELO Y PLATAFORMA.	0,380	1,485	0,249	0,015	0,015	2,144
(O)	DESARROLLO Y MEJORA AYUDAS A LA NAVEGACION.	0,164	0,150	0,925	0,000	0,015	1,254
(O)	INCREMENTO DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL.	2,550	0,553	0,842	0,850	0,000	4,794
(O)	INVERSIONES DE APOYO, REPOSICION Y MEJORA.	2,255	4,300	5,855	6,954	3,726	23,090
(O)	MEJORA DE LA SEGURIDAD DE PERSONAS E INSTALACIONES.	1,758	0,606	1,796	1,155	1,297	6,612

Nota. (E) Inversión Estratégica. (R) Inversión Relevante. (N) Inversión Normativa. (O) Otras inversiones.

Comunidad/Centro/Categoría/Proyecto		2027	2028	2029	2030	2031	Total
		(Millones de euros)					
(O)	MEJORA DE LA URBANIZACION, ACCESOS Y ACOMETIDAS.	0,000	0,119	0,422	1,065	0,387	1,994
(O)	RENOVACION Y MEJORA SISTEMAS ELECTRICOS.	0,501	0,000	3,596	4,135	0,000	8,233
(O)	SISTEMAS DE INFORMACION Y COMUNICACIONES.	0,640	1,303	1,281	0,670	0,979	4,874
(O)	SOSTENIBILIDAD.	1,405	1,251	1,574	0,981	1,771	6,982
	SAN SEBASTIÁN.	10,350	9,274	6,998	8,447	3,963	39,032
(R)	INCREMENTO DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL.	5,583	4,461	0,000	0,000	0,000	10,044
(N)	INCREMENTO DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL.	0,000	0,000	4,853	6,347	0,000	11,200
(N)	MEJORA DE LA SEGURIDAD DE PERSONAS E INSTALACIONES.	0,000	0,381	0,320	0,000	0,000	0,701
(N)	SISTEMAS DE INFORMACION Y COMUNICACIONES.	0,368	0,281	0,140	0,126	0,000	0,915
(O)	ACTUACIONES DE MEJORA DE PROCESOS Y CALIDAD EN AREA TERMINAL.	0,590	0,079	0,125	0,625	0,000	1,419
(O)	ACTUACIONES EN CAMPO DE VUELO Y PLATAFORMA.	2,493	2,410	0,123	0,357	3,157	8,542
(O)	DESARROLLO Y MEJORA AYUDAS A LA NAVEGACION.	0,400	0,262	0,051	0,000	0,038	0,752
(O)	INCREMENTO DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL.	0,000	0,421	0,000	0,000	0,000	0,421
(O)	INVERSIONES DE APOYO, REPOSICION Y MEJORA.	0,391	0,477	0,603	0,465	0,415	2,352
(O)	MEJORA DE LA SEGURIDAD DE PERSONAS E INSTALACIONES.	0,398	0,094	0,410	0,302	0,049	1,252
(O)	SISTEMAS DE INFORMACION Y COMUNICACIONES.	0,087	0,247	0,099	0,086	0,098	0,617
(O)	SOSTENIBILIDAD.	0,038	0,163	0,273	0,139	0,205	0,817
	VITORIA.	12,427	10,708	19,518	12,680	3,347	58,679
(E)	ACTUACIONES EN CAMPO DE VUELO Y PLATAFORMA.	0,000	0,000	1,069	5,347	0,000	6,417
(R)	ACTUACIONES EN CAMPO DE VUELO Y PLATAFORMA.	0,000	1,493	12,320	2,987	0,000	16,800
(R)	INCREMENTO DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL.	8,520	0,000	0,000	0,000	0,000	8,520
(N)	INCREMENTO DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL.	0,000	0,234	0,305	0,000	0,000	0,539
(N)	MEJORA DE LA SEGURIDAD DE PERSONAS E INSTALACIONES.	0,000	0,763	0,640	0,000	0,000	1,403
(N)	SISTEMAS DE INFORMACION Y COMUNICACIONES.	0,334	0,255	0,127	0,115	0,000	0,831
(O)	ACTUACIONES DE MEJORA DE PROCESOS Y CALIDAD EN AREA TERMINAL.	0,628	0,387	0,195	0,000	0,000	1,210
(O)	ACTUACIONES EN CAMPO DE VUELO Y PLATAFORMA.	0,029	0,036	0,015	0,015	0,015	0,110
(O)	INCREMENTO DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL.	0,721	5,293	2,958	3,135	2,264	14,370
(O)	INVERSIONES DE APOYO, REPOSICION Y MEJORA.	0,934	1,079	0,770	0,560	0,542	3,885
(O)	MEJORA DE LA SEGURIDAD DE PERSONAS E INSTALACIONES.	0,434	0,024	0,290	0,175	0,028	0,950
(O)	RENOVACION Y MEJORA SISTEMAS ELECTRICOS.	0,632	0,080	0,038	0,000	0,000	0,751
(O)	SISTEMAS DE INFORMACION Y COMUNICACIONES.	0,094	0,124	0,258	0,097	0,130	0,703
(O)	SOSTENIBILIDAD.	0,100	0,940	0,533	0,249	0,369	2,191

Nota. (E) Inversión Estratégica. (R) Inversión Relevante. (N) Inversión Normativa. (O) Otras inversiones.

Comunidad/Centro/Categoría/Proyecto		2027	2028	2029	2030	2031	Total
		(Millones de euros)					
PRINCIPADO DE ASTURIAS		3,918	9,418	9,425	7,782	4,911	35,455
	ASTURIAS.	3,918	9,418	9,425	7,782	4,911	35,455
(R)	ACTUACIONES DE MEJORA DE PROCESOS Y CALIDAD EN AREA TERMINAL.	0,000	0,146	2,304	0,293	0,000	2,743
(N)	INCREMENTO DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL.	0,000	0,000	0,000	0,000	0,036	0,036
(N)	INVERSIONES DE APOYO, REPOSICION Y MEJORA.	0,120	0,057	0,000	0,000	0,000	0,177
(N)	MEJORA DE LA SEGURIDAD DE PERSONAS E INSTALACIONES.	0,000	0,648	2,139	3,643	0,000	6,430
(N)	SISTEMAS DE INFORMACION Y COMUNICACIONES.	0,335	0,255	0,127	0,115	0,000	0,833
(O)	ACTUACIONES DE MEJORA DE PROCESOS Y CALIDAD EN AREA TERMINAL.	0,200	3,947	0,000	0,000	0,000	4,147
(O)	DESARROLLO Y MEJORA AYUDAS A LA NAVEGACION.	0,194	0,884	0,694	0,067	0,000	1,839
(O)	INCREMENTO DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL.	0,000	0,672	0,072	0,000	0,000	0,744
(O)	INVERSIONES DE APOYO, REPOSICION Y MEJORA.	1,468	1,386	1,807	1,169	1,123	6,953
(O)	MEJORA DE LA SEGURIDAD DE PERSONAS E INSTALACIONES.	1,055	0,328	0,468	0,644	0,895	3,390
(O)	MEJORA DE LA URBANIZACION, ACCESOS Y ACOMETIDAS.	0,000	0,000	0,989	1,156	0,000	2,145
(O)	SISTEMAS DE INFORMACION Y COMUNICACIONES.	0,257	0,651	0,404	0,290	0,450	2,052
(O)	SOSTENIBILIDAD.	0,288	0,444	0,420	0,407	2,407	3,966
NO REGIONALIZABLE		162,274	267,317	128,178	130,886	158,866	847,521
	SERVICIOS CENTRALES.	45,704	152,797	42,993	39,812	49,100	330,406
(N)	SISTEMAS DE INFORMACION Y COMUNICACIONES.	4,691	4,022	2,964	3,157	3,685	18,518
(O)	ACTUACIONES DE MEJORA DE PROCESOS Y CALIDAD.	0,000	0,000	3,274	3,274	3,274	9,823
(O)	ACTUACIONES EN CAMPO DE VUELO Y PLATAFORMA.	3,669	4,065	1,140	0,533	0,100	9,508
(O)	DESARROLLO DE APLICACIONES Y LICENCIAS.	19,055	23,669	22,242	19,011	20,583	104,559
(O)	INVERSIONES DE APOYO, REPOSICION Y MEJORA.	1,153	0,616	0,732	0,340	0,334	3,175
(O)	SERVICIOS CORPORATIVOS A AEROPUERTOS.	5,929	107,191	1,290	7,853	14,278	136,540
(O)	SISTEMAS DE INFORMACION Y COMUNICACIONES.	11,207	13,234	11,352	5,643	6,846	48,282
	VARIOS AEROPUERTOS.	116,570	114,519	85,185	91,074	109,766	517,114
(N)	INCREMENTO DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL.	0,000	0,000	0,000	0,000	0,035	0,035
(N)	MEJORA DE LA SEGURIDAD DE PERSONAS E INSTALACIONES.	0,000	4,577	0,000	0,000	0,000	4,577
(N)	REDACCION DE PROYECTOS Y GESTION DE OBRAS.	0,165	0,416	0,076	1,325	2,054	4,037
(N)	SISTEMAS DE INFORMACION Y COMUNICACIONES.	0,317	0,242	0,926	0,914	0,805	3,205
(O)	ACTUACIONES DE MEJORA DE PROCESOS Y CALIDAD EN AREA TERMINAL.	4,899	7,110	1,995	4,398	5,293	23,695
(O)	ACTUACIONES EN CAMPO DE VUELO Y PLATAFORMA.	6,151	3,705	0,815	0,898	1,862	13,431
(O)	DESARROLLO DE APLICACIONES Y LICENCIAS.	26,472	34,551	30,096	25,199	23,359	139,678

Nota. (E) Inversión Estratégica. (R) Inversión Relevante. (N) Inversión Normativa. (O) Otras inversiones.

Comunidad/Centro/Categoría/Proyecto		2027	2028	2029	2030	2031	Total
		(Millones de euros)					
(O)	DESARROLLO Y MEJORA AYUDAS A LA NAVEGACION.	0,722	0,035	0,549	0,910	1,320	3,536
(O)	INCREMENTO DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL.	9,340	10,599	5,710	11,492	22,326	59,467
(O)	INVERSIONES DE APOYO, REPOSICION Y MEJORA.	2,439	1,139	0,869	0,811	1,036	6,294
(O)	MEJORA DE LA SEGURIDAD DE PERSONAS E INSTALACIONES.	6,159	3,014	2,859	4,327	4,272	20,630
(O)	REDACCION DE PROYECTOS Y GESTION DE OBRAS.	11,973	12,148	7,905	7,260	7,617	46,903
(O)	RENOVACION Y MEJORA SISTEMAS ELECTRICOS.	0,224	0,283	0,000	0,111	0,266	0,884
(O)	SISTEMAS DE INFORMACION Y COMUNICACIONES.	38,794	26,264	24,980	26,710	29,234	145,981
(O)	SOSTENIBILIDAD.	8,915	10,436	8,404	6,718	10,288	44,760
		1.266,40	1.774,15	2.051,79	2.397,50	2.501,26	9.991,11

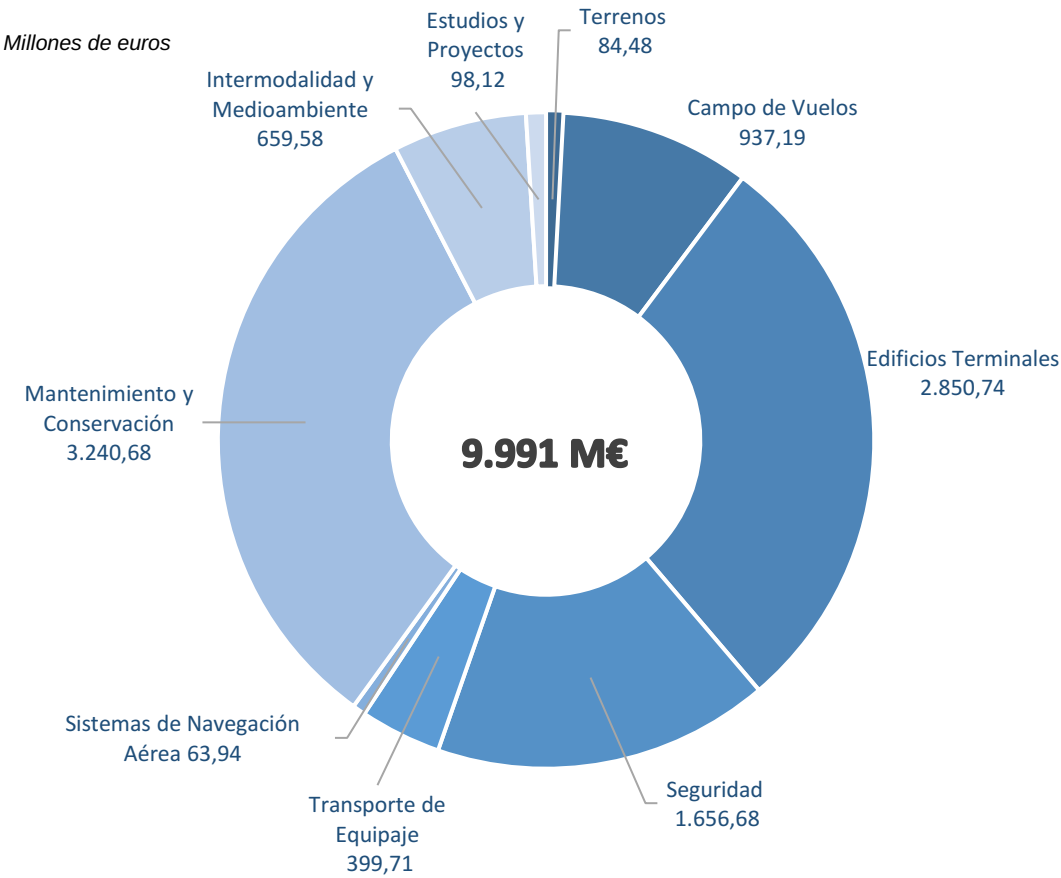
Nota. (E) Inversión Estratégica. (R) Inversión Relevante. (N) Inversión Normativa. (O) Otras inversiones.

A6.2 Plan de inversiones por categoría de activo

Tabla Anexo 6.2 Plan de inversiones por categoría de activo a desarrollar, 2027-2031

Categoría de activo (Millones de euros)	Total periodo 2027-2031	
Terrenos.	84,48	0,8%
Campo de Vuelos.	937,19	9,4%
Edificios Terminales.	2.850,74	28,5%
Seguridad.	1.656,68	16,6%
Transporte de Equipaje.	399,71	4,0%
Sistemas de Navegación Aérea.	63,94	0,6%
Mantenimiento y Conservación.	3.240,68	32,4%
Intermodalidad y Medioambiente.	659,58	6,6%
Estudios y Proyectos.	98,12	1,0%
Total periodo DORA.	9.991	100,0%

Figura Anexo 6.1 Plan de inversiones por categoría de activo a desarrollar, 2027-2031



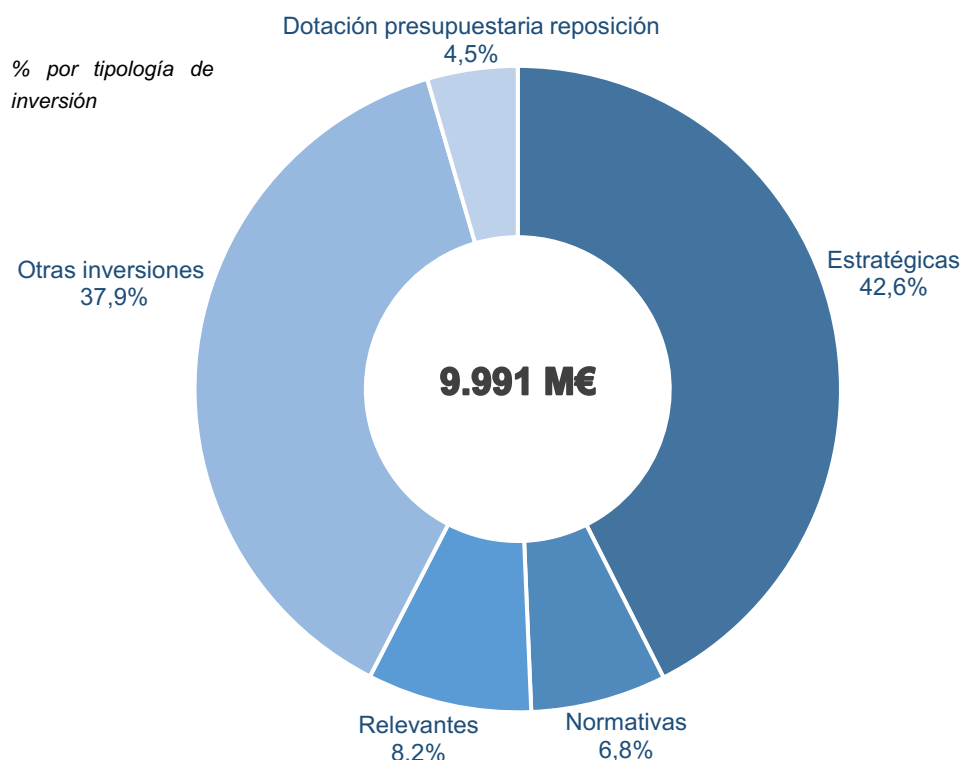
A6.3 Plan de inversiones por tipología de inversión.

En función de su naturaleza regulatoria, las inversiones programadas se clasifican como se recoge en la Tabla Anexo 6.3.

Tabla Anexo 6.3 Plan de inversiones por tipología de inversión, 2027-2031

Tipología de Inversión (Millones de euros)	Total periodo 2027-2031	
Estratégicas	4.251,42	42,6%
Normativas.	677,57	6,8%
Relevantes.	822,41	8,2%
Otras inversiones.	3.787,80	37,9%
Dotación presupuestaria reposición.	451,90	4,5%
Total Periodo DORA.	9.991	100,0%

Figura Anexo 6.2 Plan de inversiones por tipología de inversión, 2027-2031



A6.4 Criterios y procedimiento para la supervisión y el seguimiento de las inversiones.

En relación con las inversiones estratégicas.

Respecto a retrasos en la ejecución de inversiones estratégicas derivados de los permisos o autorizaciones de otras Administraciones públicas o procesos judiciales, Aena deberá informar a la mayor brevedad posible tanto a AESA y a la DGAC de las circunstancias que hacen imposible el cumplimiento de los plazos previstos, así como de la reanudación de los plazos una vez superado el trámite correspondiente.

Modificación de inversiones relevantes.

Con el objetivo de facilitar la supervisión y el seguimiento de las inversiones relevantes en los términos previstos en la Sección 5.5.2, Aena remitirá durante el primer trimestre de cada año un informe de seguimiento específico sobre el estado de ejecución y el desarrollo de estas inversiones en el ejercicio precedente. Este informe incluirá el grado de avance de ejecución de las inversiones en el año anterior, las desviaciones que, en su caso, se hayan producido respecto de la planificación inicial en concepto de plazo y alcance, debidamente justificadas, así como la actualización de su planificación cuando resulte pertinente.

En relación con la anulación total o parcial, sustitución por otra inversión o modificación de alcance o plazo, se estará a lo dispuesto en la sección 5.5.2. Para el caso anterior, Aena deberá remitir una solicitud junto con la documentación justificativa para su consideración no más tarde del 30 de noviembre del año anterior, previa consulta con las asociaciones representativas de usuarios. Para que Aena pueda proceder con sus propuestas, AESA deberá constatar que dichas modificaciones no supongan una merma en los estándares de capacidad, calidad, condiciones mínimas de servicio y operatividad de los aeropuertos directamente afectados. AESA y Aena podrán

acordar posibles ajustes en el calendario de recepción de la información en aras del cumplimiento de las obligaciones derivadas del citado requisito.

Desviaciones del volumen de inversión anual por aeropuerto

Las desviaciones previstas en la ejecución de las inversiones que, para un determinado aeropuerto y ejercicio, supongan una reducción superior al 20% respecto del volumen anual de inversión, establecido en la Sección 5.5.1, previsto en el DORA deberán ser comunicadas a AESA para su evaluación. AESA comunicará a Aena el listado de desviaciones aceptadas una vez haya constatado que no existe reducción en los estándares de capacidad, calidad, condiciones mínimas de servicio y operatividad en los aeropuertos afectados.

Las solicitudes deberán haberse remitido antes del 30 de noviembre del año anterior acompañadas de la documentación necesaria que justifique las desviaciones junto con la información del proceso en el que dichas desviaciones han sido consultadas con las asociaciones representativas de usuarios. Cualquier desviación que se produzca durante el año en curso superior al 20% y que no hubiera podido ser planificada con anterioridad a las fechas establecidas previstas para la solicitud a AESA, deberán ser debidamente justificadas por Aena a dicha Agencia, como autoridad responsable de la supervisión del DORA.

La solicitud para la desviación superior al 20% respecto del volumen anual de inversión planificado por aeropuerto deberá también incluir su afección al volumen global planificado para ese mismo ejercicio a nivel de la Comunidad o Ciudad Autónoma a la que cada centro pertenezca.

Las solicitudes de modificaciones presentadas por Aena reflejarán al menos, para cada inversión, la siguiente información:

- Situación aprobada por el DORA.
- Propuesta de modificación, con detalle de importes anuales previstos y cambios en las fechas establecidas.
- Motivación y justificación de la modificación o anulación.
- Relación con las modificaciones solicitadas y aprobadas en ejercicios anteriores, si las hubiera.
- Toda aquella incorporación de inversión nueva, no aprobada por el DORA 2027-2031, deberá venir perfectamente definida, suministrando la misma información requerida para las inversiones aprobadas para el periodo regulatorio.

Las solicitudes contarán además con un anexo en soporte informático que permita hacer un seguimiento de las variaciones propuestas sobre la programación y en relación con las modificaciones aprobadas en ejercicios anteriores, si las hubiera.

No procederá realizar una solicitud de modificación a AESA sobre inversiones en ejecución. Si en la fase de ejecución se produjeran estas desviaciones, al final del ejercicio Aena deberá informar de esta circunstancia a esa Agencia. Será AESA quien evaluará si dicha desviación se puede justificar considerando, al menos, los siguientes criterios: que se respeten las condiciones de inversión establecidas en la Sección 5 para la inversión total reconocida para el periodo y las condiciones particulares que requiera cada tipología de inversión, que no haya afectación a la operatividad, calidad, seguridad ni capacidad del servicio y que dichas desviaciones no pudieran haberse planificado con anterioridad a las fechas establecidas para realizar la consiguiente comunicación a AESA y a las asociaciones representativas de usuarios.

Supervisión y seguimiento de las inversiones por parte de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea y del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible

Con el fin de facilitar la supervisión y el seguimiento de las inversiones, Aena remitirá a AESA y a la DGAC, al cierre de cada cuatrimestre, un informe acompañado de un anexo en soporte electrónico que incluirá el detalle de las inversiones realmente ejecutadas/certificadas y de la previsión de cierre del ejercicio de cada inversión, indicando la categoría de activo (artículo 29.1.f) de la Ley 18/2014), la tipología DORA, la naturaleza de su necesidad, el porcentaje de inversión regulada, así como el resto de

información recogida en la Tabla Anexo 6.1 de este anexo, desagregada por cada uno de los centros y justificada con respecto a lo planificado para ese año.

Adicionalmente, al cierre de cada ejercicio del periodo regulatorio 2027-2031, Aena elaborará un informe anual, en los mismos términos que los establecidos en el párrafo anterior para los informes cuatrimestrales, y que, remitirá a AESA y DGAC.

ANEXO 7

Definición de los componentes del IMAAJ

Índice

- A7.1 Cálculo del parámetro B.
- A7.2 Cálculo del parámetro RI.
- A7.3 Cálculo del parámetro D.

Índice de tablas

- Tabla Anexo 7.1 Indicadores incluidos en el sistema de incentivos/penalizaciones.
- Tabla Anexo 7.2 Cálculo del parámetro B_t . Caso 1.
- Tabla Anexo 7.3 Cálculo del parámetro B_t . Caso 2.
- Tabla Anexo 7.4 Cálculo del parámetro B_t . Caso 3.

Índice de figuras

- Figura Anexo 7.1 Esquema general de incentivos/penalizaciones.

- A7.1 Cálculo del parámetro B.

El parámetro B (B_t) de la red de aeropuertos se determina a partir de las restricciones aplicadas al parámetro B^* . A su vez, el parámetro B^* se calcula a partir del parámetro B_k de cada aeropuerto, el cual se obtiene en función de los indicadores de calidad establecidos en el sistema de incentivos y penalizaciones.

La siguiente tabla muestra los 11 indicadores que se considerarán dentro el sistema de incentivos/penalizaciones:

Tabla Anexo 7.1 Indicadores incluidos en el sistema de incentivos/penalizaciones

	Nombre del indicador
SPAX-02	Satisfacción de los pasajeros con la limpieza en el aeropuerto
SPAX-03	Satisfacción de los pasajeros con la orientación en el aeropuerto
SPAX-05	Satisfacción de los pasajeros con el confort de las áreas de embarque
SPAX-06	Satisfacción de los pasajeros con movilidad reducida (PMR)
TEPP-01	Tiempo de espera en control de seguridad de los pasajeros
TEPP-02	Tiempo de espera hasta la entrega de la última maleta
DEET-01	Disponibilidad de equipos electromecánicos, hipódromos de recogida de equipajes y Sistemas de Tratamiento de Equipajes (STE)
DELA-01	Disponibilidad de puestos de estacionamiento
DELA-02	Disponibilidad de pasarelas de embarque
DELA-03	Disponibilidad y continuidad de servicios asociados a sistemas de Comunicaciones, Navegación y Vigilancia (CNS) y a sistemas de Servicios de Tránsito Aéreo (ATS)
OTAC-01	Tiempo de respuesta a reclamaciones de gestión aeroportuaria

La definición del sistema de incentivos/penalizaciones se configura con los siguientes elementos aplicables a cada uno de los 11 indicadores: un nivel objetivo que representa el valor estándar de calidad mínimo exigido, una banda neutra en la que no se produce ni incentivo ni penalización y unos niveles máximos de incentivos y penalizaciones.

De acuerdo con el artículo 33 de la Ley 18/2014, el rango máximo de los incentivos o penalizaciones por calidad del servicio prestado (parámetro B) se mantendrá entre un +2% y un -2% del ingreso máximo anual por pasajero (IMAP). Este límite será aplicable a los incentivos o penalizaciones por calidad del servicio prestado a nivel de red. Para su cálculo a nivel individual, es decir, para cada uno de los aeropuertos que conforman la red, se mantendrá el límite del 2% para las bonificaciones y se fijará un límite mayor a las penalizaciones del -5%⁵⁵.

⁵⁵ Los límites establecidos, tanto a nivel de red como individualmente, se aplicarán únicamente en el proceso de cálculo del parámetro B. No se calculará un IMAP particular por aeropuerto.

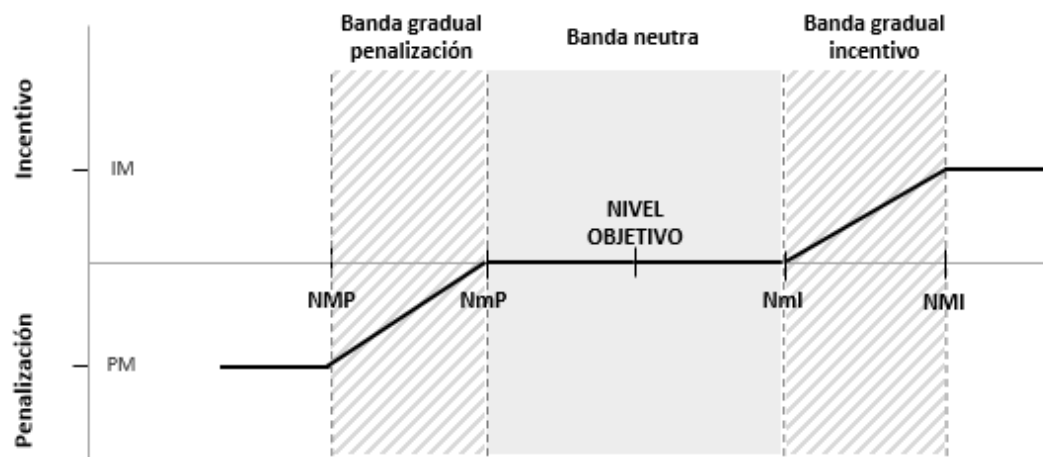
El valor del incentivo/penalización para cada aeropuerto será la suma de las contribuciones de cada indicador, teniendo en cuenta que todos ellos tienen el mismo peso específico, y la desviación de dicho indicador con respecto al nivel objetivo.

El valor objetivo fijado para este periodo regulatorio, en el caso de aquellos indicadores no incorporados al sistema de incentivos y penalizaciones, será supervisado como parte de las actividades de supervisión del DORA. En caso de incumplimiento con respecto a los valores establecidos, Aena definirá acciones correctoras para mejorar sus resultados.

A7.1.1 Cálculo del parámetro B del aeropuerto k.

Para la determinación del Parámetro B del aeropuerto k (B_k) se atenderá al esquema general mostrado a continuación.

Figura Anexo 7.1 Esquema general de incentivos/penalizaciones



NMP: Nivel a partir del cual se aplica penalización
NMI: Nivel a partir del cual se aplica incentivo
NMP: Nivel a partir del cual se aplica la máxima penalización

NMI: Nivel a partir del cual se aplica el máximo incentivo
PM: Penalización máxima
IM: Incentivo máximo

– Si $I_i \geq NMI$

$$INC_i = IM$$

$$PEN_i = 0$$

– Si $NmI < I_i < NMI$

$$INC_i = IM \cdot \frac{I_i - NmI}{NMI - NmI}$$

$$PEN_i = 0$$

– Si $NmP < I_i < NmI$

$$INC_i = 0$$

$$PEN_i = 0$$

– Si $NMP < I_i < NmP$

$$INC_i = 0$$

$$PEN_i = PM \cdot \frac{NmP - I_i}{NmP - NMP}$$

– Si $I_i \leq NMP$

$$INC_i = 0$$

$$PEN_i = PM$$

Donde:

- I_i = Valor de la medición del indicador i.
- INC_i = Valor del incentivo para el indicador i (aplicable únicamente en aquellos indicadores susceptibles de generar incentivo).
- PEN_i = Valor de la penalización para el indicador i
- NMP = Nivel a partir del cual se aplica la máxima penalización.
- NmP = Nivel a partir del cual se aplica penalización.
- NmI = Nivel a partir del cual se aplica incentivo.
- NMI = Nivel a partir del cual se aplica el máximo incentivo.
- IM = Incentivo máximo (2%).
- PM = Penalización máxima (-5%).

Cada uno de los 11 indicadores incluidos en el sistema tendrá la misma ponderación a los efectos del cálculo del parámetro B de cada aeropuerto. En los aeropuertos en los que disponga de una determinada infraestructura sujeta a la medición de un indicador, la ponderación se realizará sobre el número de indicadores medidos.

De esta forma, el cálculo del incentivo/penalización total (B_k) para cada aeropuerto será la suma de los incentivos menos la suma de las penalizaciones de los indicadores, dividido entre el número total de indicadores incluidos en el sistema de incentivos y penalizaciones.

$$B_k = \frac{\sum_{i=1}^{IND} (INC_i - PEN_i)}{IND}$$

Donde:

- B_k = Parámetro B del aeropuerto k.
- INC_i = Valor del incentivo para el indicador i.
- PEN_i = Valor de la penalización para el indicador i.
- IND_i = Número de indicadores incluidos en el sistema de incentivos y penalizaciones que se miden en el aeropuerto k.

A7.1.2 Cálculo del parámetro B de la red de aeropuertos.

El parámetro B_t , se calcula en base al parámetro B^* para el conjunto de la red, que se obtiene como el valor mínimo resultante al ponderar el valor de B_k con el tráfico de pasajeros anuales previsto para cada aeropuerto respecto al total de la red (método de cálculo 1), o al asignar el mismo peso a todos los aeropuertos de la red (método 2).

Método 1:

$$B_1 = \sum_{k=1}^n \left(\frac{PAX_k}{PAX} \cdot B_k \right)$$

Método 2:

$$B_2 = \frac{\sum_{k=1}^n B_k}{n}$$

De forma que:

$$B^* = 100 \cdot \text{Min} (B_1; B_2)$$

Donde:

- B_k = Parámetro B del aeropuerto k.
- n = Número de aeropuertos y helipuertos que integran la red de Aena (45 aeropuertos y 2 helipuertos en el momento de aprobación de este DORA).
- PAX_k = Tráfico anual de pasajeros previsto en el DORA para el aeropuerto k el año t-2, siendo t el año para el cual se calcula el incentivo/penalización.
- PAX = Tráfico anual de pasajeros previsto en el DORA para toda la red de aeropuertos de Aena en el año t-2, siendo t el año para el cual se calcula el incentivo/penalización.

Conforme a lo estipulado en el artículo 33 de la Ley 18/2014, en ningún caso, el rango máximo de los incentivos o penalizaciones del IMAP a nivel de red, fruto del cálculo ponderado de los niveles de calidad prestados a nivel individual podrá estar fuera del rango del +2% al -2% del IMAP. Por ello:

Si $B^* < -2\%$, entonces $B_t = -2\%$

Si $-2 \leq B^* \leq +2\%$, entonces B_t = valor calculado

Donde:

- B^* = Parámetro B de la red de aeropuertos sin aplicar restricción (máxima penalización e incentivo del 2%). Este valor nunca será superior al 2% dado el rango máximo de incentivos establecido por aeropuerto (+2%).
- B_t = Parámetro B de la red de aeropuertos una vez aplicada la restricción y expresado en tanto por uno. Este valor será calculado por el supervisor en el informe de

supervisión técnica aeroportuaria de cada año y se incorporará en la fórmula de determinación del IMAAJ recogida en la Sección 7 del presente DORA.

El valor del parámetro B_t será calculado por el supervisor en el informe de supervisión técnica aeroportuaria de cada año y se incorporará en la fórmula de determinación del IMAAJ.

De esta manera, de acuerdo con la formulación establecida, se recogen a modo de ejemplo tres casuísticas que pueden presentarse para el cálculo del parámetro B .

Tabla Anexo 7.2 Cálculo del parámetro B_t . Caso 1

Caso 1 Valores expresados en tanto por uno		B^*	B^* (Min Mét 1 y Mét 2)	B_t Restricción impuesta por Ley 18/2014
Método 1	Ponderación por tráfico	-3,00	-3,00	-2,00
Método 2	Mismo peso a todos los aeropuertos	-1,50		

Tabla Anexo 7.3 Cálculo del parámetro B_t . Caso 2

Caso 2 Valores expresados en tanto por uno		B^*	B^* (Min Mét 1 y Mét 2)	B_t Restricción impuesta por Ley 18/2014
Método 1	Ponderación por tráfico	-1,50	-1,50	-1,50
Método 2	Mismo peso a todos los aeropuertos	+1,00		

Tabla Anexo 7.4 Cálculo del parámetro B_t . Caso 3

Caso 3 Valores expresados en tanto por uno		B^*	B^* (Min Mét 1 y Mét 2)	B_t Restricción impuesta por Ley 18/2014
Método 1	Ponderación por tráfico	+2,50	+2,00	+2,00
Método 2	Mismo peso a todos los aeropuertos	+2,00		

A7.2 Cálculo del parámetro RI.

La Ley 18/2014 establece para las inversiones estratégicas una penalización por el retraso en el cumplimiento del plazo fijado para su finalización. Esta penalización se articula a través del parámetro RI que se incluye como un ajuste del IMAAJ en el informe de supervisión técnica aeroportuaria de cada año, en función del retraso mensual producido.

La penalización por cada inversión estratégica se activará cuando se produzca un retraso superior a 3 meses con respecto a la fecha de finalización fijada en la Tabla 5.5 o por no alcanzar el umbral de inversión a ejecutar antes del 31 de diciembre de 2031 si la inversión finaliza fuera de este quinquenio regulado. Dicha tabla se reproduce a continuación para facilitar el seguimiento del anexo.

Aeropuerto	Título de la inversión	Umbral de inversión (antes de fin de 2031) (Millones de euros)	Fecha de finalización	Fecha inicio penalización
Alicante-Elche Miguel Hernández	Ampliación área terminal	237,8	12/2034	04/2032
Adolfo Suárez Madrid-Barajas	Ampliación T4/T4S	1.262,6	12/2033	04/2032
	Nuevo procesador T123	261,4	12/2034	04/2032
	Intermodalidad	35,9	06/2032	04/2032

Aeropuerto	Título de la inversión	Umbral de inversión (antes de fin de 2031) (Millones de euros)	Fecha de finalización	Fecha inicio penalización
Bilbao	Desarrollo área terminal	100,0	12/2034	04/2032
César Manrique Lanzarote	Adecuación área terminal	78,1	12/2032	04/2032
	Ampliación de plataforma	n.a.	12/2029	04/2030
Girona	Intermodalidad	2,0	12/2032	04/2032
Ibiza	Adaptación del edificio terminal a nuevas normativas	38,7	12/2035	04/2032
Josep Tarradellas Barcelona-El Prat20	Reconfiguración T1	321,6	12/2032	04/2032
	Ampliación de pista y nuevo T1S	134,4	06/2038	04/2032
Málaga-Costa del Sol	Ampliación área terminal	182,2	12/2035	04/2032
Melilla	Remodelación área terminal	n.a.	12/2031	04/2032
Menorca	Adaptación área terminal a nuevas normativas	19,4	12/2034	04/2032
Tenerife Sur	Remodelación integral área terminal	151,8	12/2033	04/2032
Tenerife Norte-Ciudad de La Laguna	Desarrollo área terminal	63,7	12/2032	04/2032
Valencia	Desarrollo área terminal	62,8	12/2034	04/2032
Vitoria	Actuaciones en campo de vuelo y plataforma	n.a.	06/2030	10/2030

En concordancia con el artículo 33.a.2.º de la Ley 18/2014, se establece un valor máximo de la penalización por retraso en la ejecución de inversiones estratégicas que no superará el 2% del importe del total de la programación anual de todas las inversiones de la red, si bien el límite máximo de penalización individual anual a cada inversión estratégica será de hasta un 5% de su programación anual.

El importe de la programación anual de una inversión estratégica es el valor del importe de la anualidad media para una inversión cuya duración sea mayor de 12 meses. Para inversiones de duración menor de un año, el importe de la programación anual será el importe del total de su inversión. Todo ello aplicado dentro del presente quinquenio regulatorio.

Una vez superados los 3 meses de carencia, en el caso que no se hubiera firmado el Acta de ejecución de la inversión, comenzarán a contabilizarse de forma efectiva los importes de penalización por retraso durante un periodo máximo de 4 meses, siempre y cuando no se haya interrumpido justificadamente el periodo de carencia si el retraso en la ejecución de algunas de las inversiones estratégicas viene motivado por cuestiones imputables a otras Administraciones Públicas o derivadas de posibles procesos judiciales vinculados.

El importe de la penalización aplicable en caso de retraso se calculará de manera proporcional a la inversión estratégica no ejecutada en la fecha prevista de finalización indicada en la Tabla 5.5. La determinación de la penalización aplicable a considerar en cada caso seguirá las siguientes pautas:

a) En aquellos casos en que la inversión ejecutada no alcance el 30% del volumen total previsto para dicha inversión estratégica en el quinquenio, se aplicará la penalización máxima calculada como el 5% de la anualidad media correspondiente a tal inversión estratégica.

b) Para aquellos casos en que no se alcance el umbral de inversión fijado en la Tabla 5.5, pero el nivel de inversión ejecutado haya sido igual o superior al 30%, se calculará multiplicando el porcentaje que suponga la inversión no ejecutada sobre la

inversión total por la anualidad media de la inversión por la penalización máxima, calculada como el 5% de la anualidad media correspondiente a tal inversión estratégica, atendiendo a la siguiente fórmula:

$$RI_i = \left(\frac{Inv_{total_i} - Inv_{e_i}}{Inv_{total_i}} \right) \times 5\% \times Inv_{ma_i}$$

Donde, para cada una de las inversiones estratégicas:

- RI_i es la penalización aplicable a la inversión i .
- Inv_{total_i} es la inversión total que se debe ejecutar en el quinquenio de la inversión i .
- Inv_{e_i} es la inversión realmente ejecutada el 31 de diciembre de 2031 para aquellas inversiones que se extienden más allá del quinquenio y antes de la fecha indicada en la Tabla 5.5 para las que se completan durante el quinquenio.
- Inv_{ma_i} es el importe de programación anual de cada inversión, definida anteriormente en esta sección.

c) Para aquellos casos en que se haya especificado en la Tabla 5.5 un umbral porque la inversión termina más allá del DORA 2027-2031, cumplido dicho umbral no será aplicable el mecanismo de penalización, como se indica en la sección 5.5.1.

La penalización mensual se calculará como la cuarta parte de la penalización aplicable con la fórmula obtenida para cada una de las inversiones estratégicas. Una vez superados los 4 meses del periodo de penalización, se habría alcanzado la penalización total establecida en función del volumen de inversión estratégica ejecutado y, por tanto, finalizará la penalización.

Para el cálculo de la penalización se tendrá en cuenta el día del mes en el que finalmente se firme el Acta de ejecución de la inversión, haciendo que el importe de la penalización asociada a ese mes sea proporcional al número de días de retraso sobre el total del mismo.

A los efectos de la determinación del importe de las penalizaciones, el parámetro RI será la suma de las penalizaciones de todas aquellas inversiones estratégicas cuyo retraso efectivo se produzca entre el 1 de enero y el 31 de diciembre del año anterior al de elaboración del informe anual de supervisión. En caso de que el retraso excediese el 31 de diciembre, la penalización correspondiente al exceso producido se aplicará en el ejercicio siguiente.

A7.3 Cálculo del parámetro D.

A los efectos de posibilitar el reconocimiento por parte de la Secretaría de Estado de las desviaciones previstas en el artículo 31.5⁵⁶ de la Ley 18/2014 (parámetro D_t), Aena comunicará las desviaciones que se prevean para un determinado año del periodo, a más tardar el 1 de noviembre del año anterior, con objeto de que puedan ser tenidas en cuenta en el informe de supervisión anual. Dicha desviación se recuperará durante el segundo ejercicio tras su solicitud a través del IMAAJ. Se considerará que existen desviaciones cuando se produzca una variación en el monto total anual respecto del programado por el DORA 2027-2031.

⁵⁶ El artículo 31.5 de la Ley 18/2014, establece el tratamiento para las desviaciones, positivas o negativas, a las inversiones aprobadas en el DORA, siempre que dichas desviaciones no estén derivadas de la aplicación de cambios normativos, no afecten a las inversiones definidas como estratégicas, sean de carácter inaplazable e imprevisible y se trate, en cualquier caso, de desviaciones no significativas que no supongan una desviación superior al 3% del volumen total de inversiones programadas para cada año del quinquenio en el DORA. El DORA interpreta que dicha variación se refiere al monto global de inversión anual planificada y no a variaciones en inversiones particulares.

Por este motivo, y para recoger la ganancia o pérdida en la retribución esperada, se ajustará la fórmula del IMAAJ a través del parámetro D_t . Así, el valor D_t estará compuesto por la suma de los costes anuales, incluyendo amortización y costes de capital, asociados a las desviaciones (positivas o negativas) que se hayan aprobado dentro del periodo regulatorio hasta el segundo año anterior al de aplicación del IMAAJ.

Para ello Aena comunicará a la DGAC, las desviaciones respecto a las inversiones planificadas por el DORA de la siguiente forma:

- Agrupará todas las inversiones en una sola solicitud, que incluirá un listado individualizado de todas las inversiones para las que solicita aprobación, justificando la procedencia de su modificación, atendiendo a los criterios y procedimiento para la supervisión y el seguimiento de las inversiones contemplado en el Anexo 6.

- Justificará, para cada una de las inversiones propuestas, su carácter de inaplazable e imprevisible, y su posible impacto en la capacidad y/o calidad del servicio.

- Justificará que el importe global de las modificaciones en las inversiones no supone una desviación superior del 3% del volumen anual total de inversiones programadas para el conjunto de la red de aeropuertos.

La DGAC, tras analizar la documentación referida en los párrafos precedentes y una vez recibidos los informes preceptivos, identificará de manera explícita y justificada la lista de inversiones o desviaciones denegadas y elevará a la Secretaría de Estado para su aprobación el resto de desviaciones. La decisión estará sujeta a los siguientes criterios:

- i. Se rechazará cualquier desviación/modificación que afecte a inversiones estratégicas.

- ii. Se aprobarán, con carácter general, todas las desviaciones que se deban a un cambio normativo no anticipado en el momento de aprobación del DORA.

- iii. Se aprobarán con carácter general el resto de inversiones, siempre que:

- a) no afecten a las inversiones definidas como estratégicas,
- b) no estén derivadas de la aplicación de cambios normativos,
- c) sean de carácter inaplazable e imprevisible,
- d) no excedan del límite de desviación máxima del 3% anual.