Madrid, 8 de septiembre de 2026

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

OTRA INFORMACIÓN RELEVANTE

Aena, tal y como ha explicado en las comunicaciones de Otra Información Relevante ("**OIR**") de 30 de julio de 2024, 26 de septiembre de 2025, 17 de marzo de 2026 y 27 de marzo de 2026 (con números de registro 30051, 36856, 39761 y 39996 respectivamente), realiza un seguimiento atento, constante y pormenorizado de las decisiones que pudieran adoptarse en relación con los aeropuertos propiedad de la compañía, para analizar sus eventuales efectos en la Sociedad.

Como resultado de este seguimiento y análisis, la Sociedad informa de que, en el día de hoy, se ha conocido que el Gobierno de España ha retirado el veto que inicialmente había planteado, al amparo del artículo 134.6 de la Constitución Española, a la tramitación de la proposición de ley para la cogestión de los aeropuertos de interés general de las Illes Balears, remitida a las Cortes Generales por el Parlamento Balear.

Este hecho da paso a la futura toma en consideración de la proposición de ley por el Pleno del Congreso de los Diputados y, en su caso, el inicio de su tramitación parlamentaria. Sin embargo, ninguno de estos elementos prefigura la aprobación final de la proposición de ley por parte de las Cortes.

La proposición de ley referida propone una modificación de las funciones del Comité de Coordinación Aeroportuaria de Illes Balears, actualmente sujetas a la regulación única de todos los Comités de Coordinación aeroportuaria existentes.

El análisis jurídico de Aena de la proposición de ley arroja las siguientes conclusiones:

1. La Sociedad considera que la proposición de ley contiene previsiones claramente incompatibles con el marco legal vigente, muy destacadamente las del marco constitucional de aplicación.

   Tal y como se manifestó por Aena en el OIR de 27 de marzo de 2026 antes mencionado, el artículo 149.1.20 de la Constitución Española atribuye al Estado la competencia exclusiva sobre los aeropuertos de interés general. En consecuencia, las competencias tanto normativas como de supervisión y regulación de los aeropuertos de interés general corresponden únicamente al Estado, desarrolladas principalmente por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, a través de la Dirección General de Aviación Civil (DGAC), así como por la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) y la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA). Las Comunidades Autónomas, por su parte, cuentan con competencias en materia de planeamiento urbanístico, gestión medioambiental, ordenación del transporte terrestre, intermodalidad, promoción y desarrollo económico, así como promoción del turismo; todas ellas de relevancia para el desenvolvimiento de la actividad aeroportuaria y del transporte aéreo.

   También se recordaba en el citado OIR que, de acuerdo con la Ley 18/2014, de 15 de octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la

competitividad y la eficiencia (Ley 18/2014), auspiciada por el gobierno del Partido Popular (PP), la red de aeropuertos de interés general, que se considera un servicio de interés económico general, es propiedad de Aena —compañía que cotiza en bolsa y cuyo 49% de capital social pertenece a accionistas privados— y su gestión corresponde de forma exclusiva a Aena, estando protegida esta gestión exclusiva por la libertad de empresa consagrada en el artículo 38 de la Constitución Española.

2. Un elemento central del marco regulador actual del sistema aeroportuario español y del funcionamiento de Aena, consagrado en la Ley 18/2014, es el modelo de gestión aeroportuario de red, incompatible con la regulación singular de un Comité de Coordinación aeroportuario de una Comunidad Autónoma al que se dotara de capacidad de toma de decisiones vinculantes sobre aspectos cuya competencia corresponde exclusivamente al Estado. Tampoco este aspecto (la regulación singular de un Comité de Coordinación Aeroportuaria con competencias vinculantes, como el contemplado en la proposición) tiene acomodo en la Constitución.

   El sistema aeroportuario español, configurado por una arquitectura de regulación y de gestión de red de aeropuertos, (i) se rige por el "principio de solidaridad económica", según el cual los mayores aeropuertos de Aena financian las pérdidas de los aeropuertos con una actividad más reducida, que pese a su pequeño tamaño se consideran relevantes socialmente en atención al interés general (la cohesión territorial), (ii) asegura una prestación de servicios eficiente y de calidad y la adecuada dotación de inversiones en todas la infraestructuras aeroportuarias españolas, en condiciones de igualdad y (iii) hace posible un sistema de tarifas homogéneo en toda la red altamente competitivo. Ello, en última instancia, es una manifestación de los principios de igualdad y solidaridad previstos en los artículos 138 y 139 CE a los que están sujetas las Comunidades Autónomas.

   La participación de las Comunidades Autónomas en los aeropuertos está expresamente prevista en el marco normativo aeroportuario actual, si bien esta participación ha de realizarse mediante un modelo común a todas ellas que respete el marco constitucional vigente.

Aena tiene plena confianza en que las Cortes Generales gestionarán esta proposición asegurando en todo momento su adecuación al marco constitucional.

En cualquier caso, como reiteradamente se ha manifestado, la Sociedad perseverará en su labor de seguimiento de las novedades y, en su caso, si fuera preciso, adoptará las decisiones necesarias en defensa de la aplicación de la legalidad vigente, del interés societario de Aena y de los derechos de la Sociedad y de todos sus accionistas (públicos y privados).

La Secretaria del Consejo de Administración

Elena Roldán Centeno